

DAIMLER TRUCK



Informe Anual 2023

Cifras Clave para el Grupo

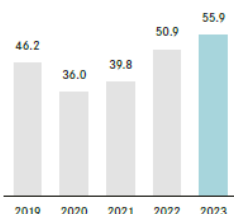
	2023	2022	2023/2022
Importes en millones de euros			cambio %
Ventas de unidades	526,053	520,291	+1
vehículos cero emisiones	3,443	914	+277
Ingresos por ventas	55,890	50,945	+10 ¹
Ingresos por ventas del Negocio Industrial ²	53,216	49,186	+8
EBIT	5,183	3,496	+48
EBIT del Negocio Industrial	4,997	3,185	+57
EBIT Ajustado	5,489	3,959	+39
EBIT Ajustado del Negocio Industrial	5,278	3,767	+40
Retorno sobre ventas del Negocio Industrial (en %)	9.4	6.5	-
Retorno sobre venta Ajustado del Negocio Industrial (en %)	9.9	7.7	-
Retorno sobre capital empleado del Negocio Industrial (en %)	44.6	28.9	-
Utilidad (pérdida) neta	3,971	2,763	+44
Utilidades por acción (en €)	4.62	3.24	+43
Flujo de Efectivo libre del Negocio Industrial	2,811	1,746	+61
Flujo de Efectivo libre Ajustado del Negocio Industrial	3,303	1,976	+67
Liquidez neta del Negocio Industrial (31 de diciembre)	8,322	7,530	+11
Inversiones en propiedades, plantas y equipo	1,026	898	+14
Gasto en investigación y desarrollo	1,965	1,785	+10
capitalizados	208	167	+25
Fuerza laboral activa ³ (31 de diciembre)	104,416	104,729	-0



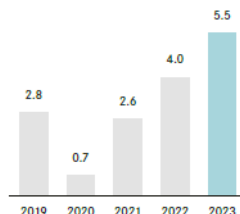
- 1 Ajustado por los efectos de conversión de divisas, los ingresos por ventas incrementaron 13%.
- 2 El Negocio Industrial incluye los segmentos vehiculares: Trucks North America, Mercedes-Benz, Trucks Asia y Daimler Buses, así como la reconciliación.
- 3 Esto refleja la fuerza laboral active excluyendo empleos vacacionales como equivalente a tiempo completo.

Grupo (importes en miles de millones de euros)

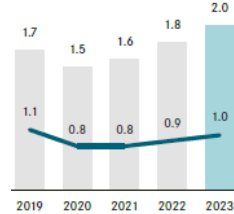
Ingresos por Ventas



EBIT Ajustado



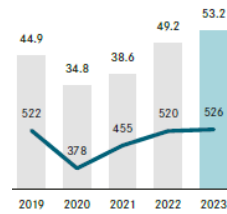
Gasto en Investigación y Desarrollo
Inversiones en PPyE



Negocio Industrial (importes en miles de millones de euros)

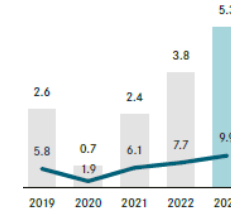
Ingresos por ventas

Ventas de unidades (en miles de unidades)

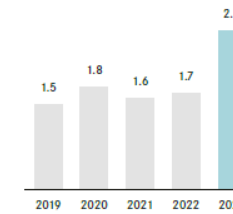


EBIT Ajustado

Retorno sobre ventas Ajustado (en %)



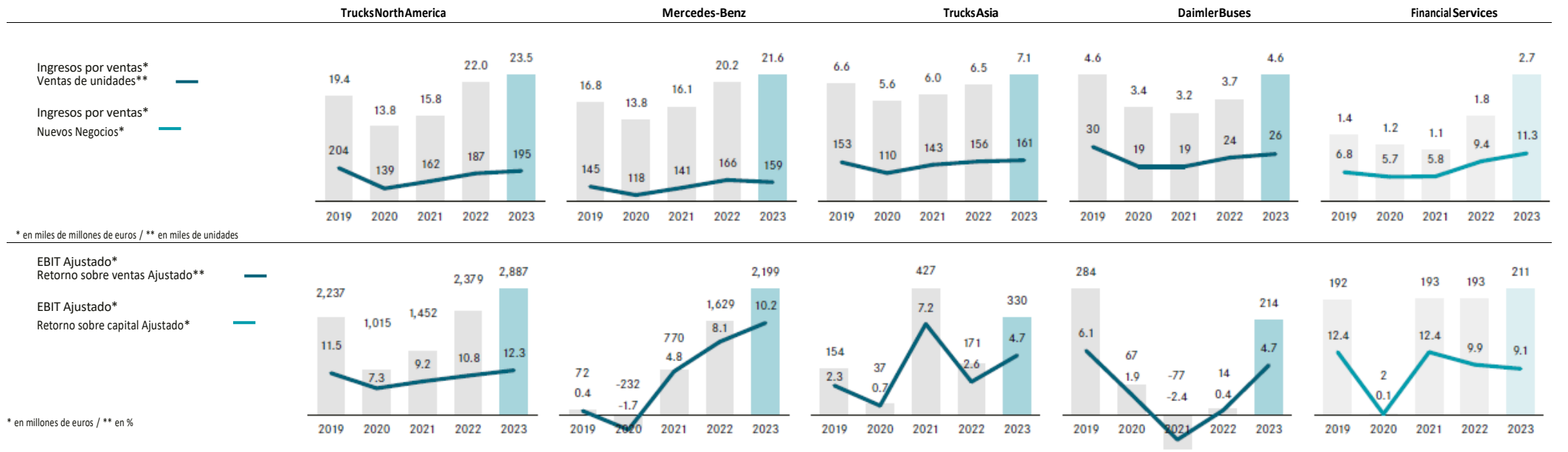
Flujo de efectivo libre



Cifras Clave para los Segmentos

	TrucksNorthAmerica			Mercedes-Benz			TrucksAsia			DaimlerBuses			FinancialServices		
	2023	2022	2023/2022	2023	2022	2023/2022	2023	2022	2023/2022	2023	2022	2023/2022	2023	2022	2023/2022
En millones de euros	cambio %			cambio %			cambio %			cambio %			cambio %		
Ventas de unidades	195,014	186,779	+4	158,511	166,369	-5	161,171	155,967	+3	26,168	24,041	+9	-	-	-
Ingresos por ventas	23,492	22,039	+7	21,638	20,213	+7	7,060	6,499	+9	4,566	3,689	+24	2,674	1,759	+52
EBIT	2,887	2,376	+22	2,038	1,188	+72	330	161	+105	214	-52	-	186	310	-40
EBIT Ajustado	2,887	2,379	+21	2,199	1,629	+35	330	171	+93	214	14	+1388	211	193	+10
Retorno sobre ventas (en %) ¹	12.3	10.8	-	9.4	5.9	-	4.7	2.5	-	4.7	-1.4	-	8.0	15.9	-
Retorno sobre ventas Ajustado (en %) ²	12.3	10.8	-	10.2	8.1	-	4.7	2.6	-	4.7	0.4	-	9.1	9.9	-
Inversiones en propiedades, plantas y equipo	235	216	+9	533	431	+24	128	153	-16	115	85	+36	-	-	-
Gasto en investigación y desarrollo	663	599	+11	801	736	+9	179	194	-8	172	148	+16	-	-	-
capitalizado	24	-	-	98	120	-18	19	33	-43	6	14	-54	-	-	-
Nuevos negocios	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	11,267	9,428	+20
Volumen de contratos (31 de diciembre)	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	28,277	24,200	+17
Fuerza laboral activa (31 de diciembre) ³	28,833	28,227	+2	38,470	40,884	-6	16,823	16,214	+4	15,480	15,184	+2	1,818	1,770	+3

1 Retorno sobre el capital para Financial Services. 2 Retorno sobre el capital Ajustado para Financial Services. 3 Esto refleja la fuerza laboral active excluyendo empleos vacacionales como equivalente a tiempo completo.



* en miles de millones de euros / ** en miles de unidades

* en millones de euros / ** en %

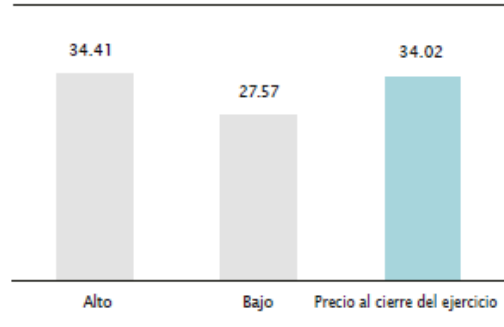
Daimler Truck y el mercado de capitales

Desarrollo del precio de la acción (indexado) 2023

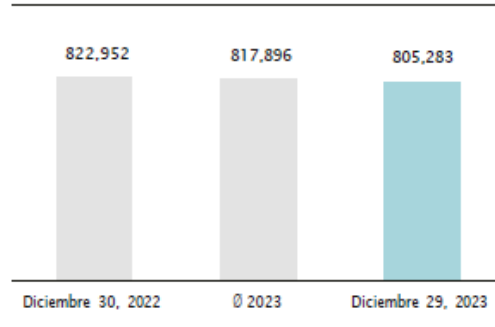


DAX — Daimler Truck Holding AG

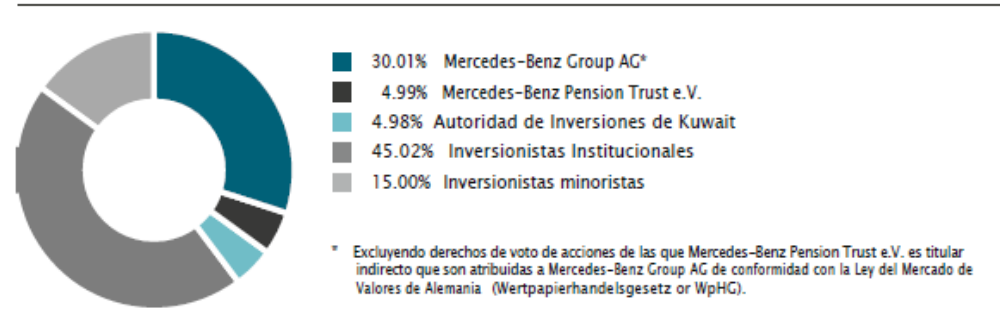
Comportamiento acción de Daimler Truck 2023 (en euros)



Número de acciones en circulación (en miles)



Acciones por titularidad (en % de conformidad con los anuncios de derechos de voto, al 29 de diciembre de 2023)



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

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

Quiénes somos



1,047

Kilómetros conducidos por el camión GenH2 con un tanque de hidrógeno líquido



Empleados de **129** países



Sitios de producción en **5** continentes



Padres Fundadores: Gottlieb Daimler y Carl Benz

127 años de historia

DAIMLER TRUCK



10

vehículos cero emisiones en producción en línea



+277%

Ventas de unidades de vehículos cero emisiones (2023 en comparación con año anterior)



104,416

empleados a nivel mundial¹



RIZON



DAIMLER TRUCK
Financial Services

¹ Esto refleja la fuerza laboral activa excluyendo empleo vacacional como equivalente a tiempo completo.



Lo que nos impulsa

Nuestros clientes proporcionan un transporte fiable y seguro en todo el mundo. Nos enorgullece decir que trabajamos para todos los que mantienen el mundo en movimiento. Esto también nos convierte en una parte importante de la sociedad y va de la mano de una gran responsabilidad: hacia nuestros empleados, nuestros clientes y todas las personas que se ven afectadas por nuestras actividades empresariales.



Nuestra mayor responsabilidad se deriva de la creciente demanda de transporte sustentable. Perseguimos el objetivo de avanzar en la transformación de la industria automovilística desarrollando soluciones de transporte sustentables. Junto con nuestros socios, estamos dando forma a la transformación tecnológica y de servicios de nuestra industria, y aspiramos a liderar el transporte sustentable, en línea con los principios de nuestros fundadores y de acuerdo con nuestra visión.



Seguimos cumpliendo - por todos los que mantienen al mundo en movimiento



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



Acerca de este informe

Conceptos básicos de la presentación de informes

El presente Informe Anual combina los informes financieros y de sustentabilidad del Grupo Daimler Truck debido a su importancia integral.

El informe combinado de la administración resume los informes de la administración de Daimler Truck Holding AG para los estados financieros anuales y los estados financieros consolidados. La información relacionada con los estados financieros anuales de Daimler Truck Holding AG de conformidad con la ley mercantil, se incluye en un capítulo por separado **Daimler Truck Holding** del informe combinado de la administración.

Estructura y segmentos del Grupo Daimler Truck

Desde una perspectiva comercial, se hace una distinción en puntos selectos entre el Negocio Industrial y Financial Services. El Negocio Industrial incluye a los segmentos vehiculares Trucks North America, Mercedes-Benz, Trucks Asia, Daimler Buses y la reconciliación. Financial Services corresponde al segmento Financial Services. Las eliminaciones de transacciones intra-Grupo entre el Negocio Industrial y Financial Services se asignan, por lo general, al Negocio Industrial y son informadas en la reconciliación.

Sistema de medición del desempeño

En el capítulo **Sistema de medición** del desempeño del informe combinado de la administración, se incluye información detallada sobre el sistema de medición del desempeño de Daimler Truck, incluyendo una explicación de las medidas del desempeño financiero y no financiero, indicadores de rendimiento y los rangos cuantitativos subyacentes para la descripción cualitativa y comparativa de cambios.

Auditoría Independiente

Estos Estados Financieros Consolidados, que consisten en el Estado Consolidado de Resultados, el Estado Consolidado de Resultados Integrales, el Estado Consolidado de Situación Financiera, el Estado Consolidado de Flujos de Efectivo, el Estado Consolidado de Cambios en el Capital y las Notas a los Estados Financieros Consolidados al igual que el informe combinado de la administración, se sometieron a una auditoría independiente por parte de KPMG AG Wirtschaftsprüfungsgesellschaft.

El contenido de la sección **Sustentabilidad en Daimler Truck**, no se sometió a una auditoría en el contexto de la auditoría estatutaria de nuestro informe combinado de la administración. Sin embargo, nuestro auditor, KPMG AG Wirtschaftsprüfungsgesellschaft, ha desempeñado un compromiso independiente de aseguramiento a la Declaración No Financiera del Grupo, contenida en esa sección, para obtener aseguramiento limitado.

El contenido con este identificador es parte de la Declaración No Financiera del Grupo y está sujeto a una auditoría por separado con aseguramiento limitado.

Informe de remuneraciones

El informe anual de remuneraciones sobre la remuneración del Consejo de Administración y el Comité de Vigilancia, el cual es obligatorio para compañías que cotizan en bolsa, de conformidad con la Sección 162 de la AktG, se publica por separado en www.daimlertruck.com/en/company/corporate-governance/board-of-management/remuneration-of-the-board-of-management.

Informe Digital

Por motivos de sustentabilidad, los informes anuales e intermedios no se imprimen. Estos están a su disposición en www.daimlertruck.com/en/investors/reports/financial-reports y están disponibles para descarga como PDF. El informe en este formato PDF está optimizado para uso en PC y tabletas y contiene elementos interactivos, Índice, encabezados de página y referencias internas y externas al informe vinculadas al contenido correspondiente.

Notas Editoriales

Debido al redondeo, es posible que las cifras individuales no coincidan con precisión con los totales mostrados y que los porcentajes presentados no reflejen con precisión los valores absolutos con los que se relacionan. Este informe está disponible en alemán e inglés. La versión alemana es vinculante. Para una mejor legibilidad, los nombres, marcas y marcas registradas no están identificados en este informe.

La diversidad, igualdad de oportunidades e inclusión son importantes para nosotros

Por esta razón, utilizamos un lenguaje neutral en cuanto al género en todo este informe. En aras de la legibilidad, utilizamos la forma genérica masculina para términos con significado legal. En estos casos, los términos elegidos incluyen todas las identidades de género sin limitación.



A

DaimlerTruck a Simple Vista

10

B

**Informe Combinado de la
Administración con Declaración
No Financiera del Grupo**

27

C

Gobierno Corporativo

151

D

**Estados Financieros
Consolidados**

172

E

Información Adicional

258



Daimler Truck a Simple Vista

<u>Carta del CEO</u>	<u>11</u>
<u>El Consejo de Administración</u>	<u>14</u>
<u>Informe del Comité de Vigilancia sobre el Ejercicio Fiscal 2023</u>	<u>15</u>
<u>El Comité de Vigilancia</u>	<u>22</u>
<u>Objetivos y Estrategia</u>	<u>24</u>





*Dear shareholders and
friends of Daimler Truck*

Cuando miramos hacia atrás, 2023, fue un año marcado por importantes desafíos. Y con esto no me refiero a Daimler Truck y la industria de vehículos comerciales, sino más bien a la guerra en curso en Ucrania, el terror contra Israel y el creciente populismo, que plantea una peligrosa amenaza y realmente pone a prueba nuestra democracia.

Estos son sólo ejemplos de los graves acontecimientos que nos preocupan en Alemania, en Europa y en el mundo, y que exigen nuestra atención y voluntad de actuar.

Dada esta multitud de desafíos, existe el peligro de perder de vista la prioridad global de nuestros tiempos: mitigar el cambio climático. Por eso quiero hacer un llamamiento muy claro en este punto: no tenemos absolutamente ningún tiempo que perder y debemos actuar consecuentemente, en la sociedad, en la política y, ciertamente, en los negocios.

En Daimler Truck, eso es precisamente lo que estamos haciendo. Hemos alineado nuestra estrategia para liderar el transporte sustentable y libre de emisiones del futuro. Y estamos ejecutando diligentemente esta estrategia, paso a paso, o, mejor dicho: camión a camión y autobús a autobús.

La base para esto reside en una sólida rentabilidad. Sólo con la correspondiente solidez financiera podremos dar forma a la descarbonización del transporte por camión y autobús como líderes.

No percibimos la transformación simplemente como un desafío. Sobre todo, lo vemos como una oportunidad

Daimler Truck está haciendo grandes progresos en este sentido: en 2023 alcanzamos una utilidad operativa por € 5.5 miles de millones y un retorno sobre ventas ajustado en el Negocio Industrial del 9.9 por ciento. ¡Este es un resultado récord, por el cual agradezco de todo corazón a nuestro equipo de Daimler Truck a nivel mundial! A esto han contribuido todos y cada uno de nuestros más de 100,000 empleados.

Esto nos acerca mucho a nuestra ambición para 2025 de lograr un retorno sobre ventas ajustado de más del diez por ciento en el Negocio Industrial en un entorno de mercado favorable. Y nuestro objetivo es ir más allá. Habiendo establecido una base sólida para la rentabilidad, estamos cambiando de rumbo hacia el crecimiento. Hacia un crecimiento *rentable*: entre 2025 y 2030, pretendemos aumentar nuestros ingresos por ventas entre un 40 y un 60 por ciento y, para 2030, en un entorno de mercado favorable, el retorno sobre ventas ajustado en nuestro Negocio Industrial debería superar el doce por ciento. Esto tiene un impacto considerable porque cuando aumentan tanto los ingresos como el retorno sobre ventas, la utilidad operativa aumenta significativamente.

Nuestras ambiciones muestran que vemos la transformación histórica de nuestra industria como algo más que un simple desafío. Sobre todo, la vemos como una oportunidad. Es una oportunidad para nuestro medio ambiente, para nuestros clientes, para nuestra empresa y para nuestros inversionistas, y estamos decididos a aprovechar esta oportunidad.

Quiero arrojar luz sobre la transformación de Daimler Truck a través de cinco cifras.

10 años de producción libres de emisiones

En 2017, introdujimos al mercado nuestro primer camión eléctrico a batería. Hoy en día ofrecemos diez camiones y autobuses libres de emisiones a nuestros clientes como modelos de producción, en una variedad cada vez mayor y en todas las regiones: en América del Norte y del Sur, así como en Europa y la región de Asia-Pacífico.

Hasta ahora, nuestros vehículos libres de emisiones están diseñados para el transporte urbano y regional. Dado que la tecnología de baterías y las infraestructuras de carga aún están evolucionando, este es el primer paso sensato. El próximo gran salto está previsto para este año con el lanzamiento al mercado de nuestro Mercedes-Benz eActros 600 diseñado para el transporte de larga distancia con un rango de 500 kilómetros.

1,047 kilómetros

Nuestro camión de celda de combustible, el Mercedes-Benz GenH2 Truck, recorrió más de 1,000 kilómetros en el otoño de 2023, completamente cargado con 40 toneladas, en condiciones reales y llenando el tanque solo una vez. Para ser más precisos: con sólo 80 kilogramos de hidrógeno líquido. Esto demuestra la capacidad de rendimiento de esta tecnología de propulsión, especialmente en el transporte flexible y exigente de larga distancia.

Por lo tanto, estamos intercediendo a todos los niveles para garantizar que el desarrollo de una infraestructura de abastecimiento de combustible basada en hidrógeno se produzca en paralelo con la infraestructura de carga para camiones y autobuses eléctricos de batería. Estamos avanzando activamente en esto con proyectos innovadores, como nuestro negocio conjunto Greenlane en EE. UU. con el Memorando de Entendimiento que firmamos con Masdar, el pionero de las energías limpias de los Emiratos Árabes Unidos, en enero de 2024 para evaluar las exportaciones de hidrógeno verde líquido desde Abu Dabi a Europa.



20 por ciento

Alemania introdujo un nuevo peaje para camiones a partir del 1 de diciembre de 2023, lo que modificó significativamente el marco de nuestra industria. El peaje ahora se basa en el CO₂, lo que da como resultado peajes significativamente más altos para los camiones de diésel en comparación con los camiones libres de emisiones.

Este es un paso crucial hacia el transporte sostenible. Porque nuestros clientes sólo pueden comprar camiones libres de emisiones si estos vehículos son competitivos con los camiones diésel. A pesar de todos los esfuerzos de los fabricantes, los camiones libres de emisiones siguen siendo notablemente más caros que los convencionales, al menos en términos de costo de adquisición. Por lo tanto, es crucial que los formuladores de políticas fijen un precio efectivo al CO₂, encareciendo el uso de camiones de diésel y garantizando la competitividad de los camiones libres de emisiones. Esto es precisamente lo que consigue el peaje basado en el CO₂, que consideramos un modelo para toda Europa.

Para que este impulso hacia un transporte libre de emisiones realmente funcione y tenga sentido, una cosa es crucial: una parte importante de los ingresos adicionales por peajes debe invertirse en establecer infraestructuras de carga y abastecimiento de combustible para vehículos libres de emisiones. Es imperativa la rápida implementación de estaciones de carga rápida y una red de hidrógeno. Por lo tanto, intercedemos para que el 20 por ciento de los ingresos adicionales se invierta para este fin.

Sí, el nuevo peaje significa que los costos de transporte aumentarán, y somos conscientes de que aumentar los costos nunca es fácil. Pero esto es inevitable y todos debemos adaptarnos. La sustentabilidad tiene un precio, y para nosotros un mundo limpio y mejor debe valer ese precio.

160 países

Ésa es la cantidad de países a los que llegamos en todo el mundo con nuestras marcas. Esto demuestra la sólida posición que ocupamos en Daimler Truck, no sólo en Alemania y Europa, sino a nivel mundial. Nuestros clientes confían en nuestros productos y servicios y confían en nuestra experiencia, especialmente en medio de esta transformación. Somos la voz de nuestra industria.

€ 37.46

Este era el precio de cierre de nuestras acciones en la fecha límite editorial de este texto el 28 de febrero de 2024. Esto significa que desde nuestra salida a bolsa el 10 de diciembre de 2021 a un precio de € 28.00 por acción, hemos aumentado significativamente el valor de nuestra Compañía.

Estamos decididos a aumentar aún más el valor de nuestra Compañía. En esta carta he esbozado cómo pretendemos lograrlo y qué potencial vemos aquí. Encontrará mucha más información al respecto en los siguientes capítulos de nuestro Informe Anual. Lo importante que es para nosotros que ustedes, como accionistas, participen en el desarrollo positivo de Daimler Truck lo demuestra no solo nuestra política de dividendos, sino también, por ejemplo, nuestro programa de recompra de acciones, que lanzamos en 2023.

E incluso si factores externos fuera de nuestra esfera de influencia pudieran afectar temporalmente el precio de las acciones -pienso, por ejemplo, en el entorno geopolítico-, estoy plenamente convencido de que los mejores años de Daimler Truck están por llegar.

Leinfelden-Echterdingen, febrero de 2024 Atentamente,



Martin Daum
Presidente del Consejo de Administración de Daimler Truck Holding AG



El Consejo de Administración

Martin Daum

Presidente del Consejo de Administración,
Finanzas y Contraloría hasta el 31 de marzo de 2024
Nombrado hasta 2025

Karl Deppen

Miembro del Consejo de Administración,
Región Asia y marcas FUSO y BharatBenz
Nombrado hasta 2024

Dr. Andreas Gorbach

Miembro del Consejo de Administración,
Truck Technology
Nombrado hasta 2029

Jürgen Hartwig

Miembro del Consejo de Administración,
Recursos Humanos
Nombrado hasta 2026

John O'Leary

Miembro del Consejo de Administración,
Región América del Norte y marcas Freightliner, Western Star y
Thomas Built Buses
Nombrado hasta 2026¹

Karin Rådström

Miembro del Consejo de Administración,
Región Europa y América Latina y marca Mercedes-Benz
Truck
Nombrado hasta 2029

Stephan Unger

Miembro del Consejo de Administración,
Financial Services
Nombrado hasta 2024

Nombramiento posterior al cierre del ejercicio fiscal

Eva Scherer

Miembro del Consejo de Administración,
Finanzas y Contraloría
Nombrado hasta 2027²

¹ Al 1º de abril de 2024, nombrado hasta por dos años adicionales.

² Aceptación provisional del área de responsabilidad de Finanzas y Control por parte de Martin Daum tras el fallecimiento de Jochen Goetz el 5 de agosto de 2023.

En enero de 2024, el Comité de Vigilancia nombró a Eva Scherer como Miembro del Consejo de Administración responsable de Finanzas y Contraloría, a partir del 1 de abril de 2024.

Informe del Comité de Vigilancia en el Ejercicio Fiscal 2023

Estimados Accionistas:

El ejercicio 2023 ya fue el segundo ejercicio fiscal completo para nuestra Compañía, después de la creación del grupo Daimler Truck en 2021. Naturalmente, en el marco de la transformación del sector de vehículos comerciales fue de importancia central seguir mejorando el desarrollo económico y la dirección de la empresa en el marco de la transformación de la industria de vehículos comerciales durante el anterior ejercicio fiscal. Como uno de los principales fabricantes de vehículos comerciales del mundo, Daimler Truck también asumió aquí una posición importante y logró alcanzar algunos hitos importantes en este sentido en 2023. Esto incluye, en particular, lanzamientos de productos en el ámbito del transporte libre de emisiones. En su negocio operativo, Daimler Truck pudo mejorar significativamente tanto el crecimiento como las utilidades y superar los objetivos fijados para el ejercicio 2023. Además, en lo que respecta a la dirección estratégica de la empresa, la fusión prevista de Mitsubishi Fuso Truck and Bus Corporation con Hino Motors es un avance adicional.

Sin embargo, el ejercicio fiscal 2023 lleno de éxitos también se vio empañado por la trágica muerte de nuestro director financiero, Jochen Goetz. La pérdida humana y profesional fue recibida con mucha solidaridad. Su contribución al éxito de la empresa fue también el logro de su vida. El Comité de Vigilancia desea agradecerle en nombre de los accionistas, de los empleados y de todos aquellos a quienes brindó asesoría y apoyo.

Los logros del ejercicio fiscal 2023 han demostrado que muchas cosas van bien y que grandes cosas son posibles. El comportamiento de los mercados y las utilidades que en ellos se pueden obtener demuestran el gran potencial que aún puede aprovechar la Compañía.

El gran compromiso de todos los empleados, directivos y el Consejo de Administración fue garantía de éxito, lo ha hecho posible y nos da buenas razones para seguir mirando con confianza hacia el futuro.

A continuación, informamos sobre el trabajo del Comité de Vigilancia y sus comités en el ejercicio fiscal 2023.

Responsabilidades y métodos de trabajo del Comité de Vigilancia

El Comité de Vigilancia de Daimler Truck Holding AG cumplió plenamente sus funciones en el ejercicio fiscal 2023. Sus responsabilidades están definidas en particular por la Ley de Sociedades Mercantiles de Alemania (Aktiengesetz o AktG), los Estatutos Sociales de Daimler Truck Holding AG, así como el Reglamento interno del Comité de Vigilancia y sus comités. Además, el Código Alemán de Gobierno Corporativo (DCGK) en su versión actual representa un importante conjunto de normas que el Comité de Vigilancia naturalmente concede gran importancia a respetar en la medida de lo posible.

Como parte de sus responsabilidades, el Comité de Vigilancia asesoró y monitoreó continuamente al Consejo de Administración sobre la gestión de la Compañía y brindó apoyo activo en temas importantes relacionados con la dirección estratégica y el desarrollo futuro de la Compañía y el Grupo Daimler Truck. Esto se aplica especialmente al diálogo activo sobre la evaluación del rendimiento financiero en comparación con los objetivos propios y con la competencia y sobre temas críticos para el éxito de la transformación de la industria de vehículos comerciales, como la conducción Autónoma.



Joe Kaeser, Presidente del Comité de Vigilancia de Daimler Truck Holding AG

[DaimlerTruck a Simple Vista](#)

Informe Combinado de la Administración con Declaración No Financiera del Grupo
Gobierno Corporativo
Estados Financieros Consolidados
Información Adicional

En el ejercicio fiscal de 2023, el Comité de Vigilancia también examinó numerosas transacciones comerciales de conformidad con los derechos de aprobación existentes y otorgó su aprobación a cada una de ellas después de una consulta exhaustiva. Estas transacciones comerciales surgieron en muchos casos de la dirección estratégica de Daimler Truck como parte de la progresiva transformación de la industria de vehículos comerciales e incluyeron proyectos de productos, cuestiones de sustentabilidad, así como proyectos y planes financieros y de inversión.

En el marco de sus responsabilidades legales y después de una minuciosa preparación por parte del Comité de Auditoría, el Comité de Vigilancia también examinó si los estados financieros anuales y los estados financieros consolidados, el informe combinado de la administración, incluida la estado no financiero integrado, del Grupo Daimler Truck y los otros informes financieros y de sustentabilidad se prepararon de acuerdo con los requisitos aplicables y también los cumplieron en todos los aspectos.

Durante el ejercicio fiscal de 2023, el Comité de Vigilancia también recibió informes de información periódica del Consejo de Administración sobre desarrollos económicos significativos del Grupo Daimler Truck y sus segmentos y los discutió con el Consejo de Administración y los representantes de la administración. Los informes incluían información sobre la política comercial prevista y otras cuestiones fundamentales de la planificación corporativa, incluida la planificación financiera, de inversiones y de personal, la liquidez y rentabilidad de la Compañía y el Grupo, la situación de la Compañía y el Grupo, incluidos sus segmentos, así como información sobre el curso del negocio. Los informes del Consejo de Administración también contenían novedades en los mercados de adquisiciones y ventas. Además, y durante las discusiones estratégicas con el Consejo de Administración, se discutieron cuestiones de transformación y sustentabilidad dentro de la industria de vehículos comerciales, así como sus potenciales impactos tecnológicos, financieros y económicos en la Compañía.

Los miembros del Comité de Vigilancia prepararon para las asambleas sobre la base de documentos que la Compañía puso a su disposición ante las asambleas. La preparación de las asambleas también incluyó discusiones preliminares separadas por parte de los representantes de los accionistas y de los empleados, a algunas de las cuales asistieron miembros del Consejo de Administración. Los comités del Comité de Vigilancia prepararon intensamente a las asambleas del Comité de Vigilancia de acuerdo con sus respectivas responsabilidades.

En particular, Joe Kaeser como Presidente del Comité de Vigilancia así como Michael Brosnan como Presidente del Comité de Auditoría asistieron regularmente a asambleas bilaterales con miembros del Consejo de Administración y la dirección de la Compañía para intercambiar opiniones. Esto incluyó asambleas periódicas con el Director de Asuntos Legales y Cumplimiento y el Titular de Auditoría Corporativa. Los demás miembros del Comité de Vigilancia hicieron uso de esto según el tema.

Temas en el Ejercicio Fiscal 2023

En el ejercicio fiscal 2023, el Comité de Vigilancia de Daimler Truck Holding AG celebró nueve asambleas y aprobó dos resoluciones vía procedimiento escrito. Puede encontrar información más detallada sobre los arreglos de la asamblea y la asistencia de los miembros en la descripción general al final de este informe. **A. 01A, 02A, 03**

Las asambleas del Comité de Vigilancia se caracterizaron por un intercambio abierto y constructivo. Además de la intensa discusión de las transacciones comerciales y medidas relevantes, el Comité de Vigilancia también se centró en intercambiar puntos de vista sobre los temas más importantes de su trabajo en ausencia del Consejo de Administración en las Sesiones Ejecutivas regulares. Los temas discutidos allí incluyeron la planificación de la sucesión, así como la evaluación de importantes temas estratégicos y organizativos.

En su asamblea del 9 de marzo de 2023, el Comité de Vigilancia trató la remuneración del Consejo de Administración, los estados financieros anuales y consolidados y el informe de gestión combinado con el estado no financiero integrado del Grupo, así como con el resto de los informes financieros y de sustentabilidad. Además de la remuneración del Consejo de Administración, que se explicará por separado, se abordaron también importantes cuestiones estratégicas, sobre todo en el ámbito de la conducción sin emisiones, especialmente la estrategia de baterías, y la preparación de la Asamblea General Anual el 21 de junio de 2023. El Comité de Vigilancia también se centró en la discusión de cuestiones importantes de sustentabilidad y abordó en profundidad los derechos humanos importantes para Daimler Truck. En esta asamblea, el Comité de Vigilancia también resolvió, por recomendación del Comité de Presidencia y Remuneraciones, volver a nombrar a Karin Rådström como miembro del Consejo de Administración responsable de las regiones de Europa y América Latina y de la marca Mercedes-Benz Trucks por cinco años más después del final del período de nombramiento actual, es decir, hasta 2029.

[> Informe del Comité de Vigilancia en el Ejercicio Fiscal 2023](#)

En la asamblea del 8 de mayo de 2023, la dirección estratégica de la Compañía y la dirección financiera de Daimler Truck fueron las áreas de enfoque más importantes. Esto sirvió en particular para preparar el Día del Mercado de Capitales, que se celebró el 11 de julio de 2023 en Boston, EE. UU. El Comité de Vigilancia también trató a título informativo el informe intermedio del primer trimestre de 2023, recibió la correspondiente actualización financiera y discutió un proyecto de desarrollo de producto en el campo de los vehículos cero emisiones y, en particular, el desarrollo de camiones autónomos.

En una asamblea extraordinaria del Comité de Vigilancia el 26 de mayo de 2023, el Comité de Vigilancia discutió en detalle la fusión planificada de la subsidiaria del Grupo Mitsubishi Fuso Truck and Bus Corporation con Hino Motors, una subsidiaria de Toyota Motor Corporation. En este sentido, el Comité de Vigilancia fue informado exhaustivamente por el Consejo de Administración sobre la planificación y las implicaciones legales y estratégicas y otorgó su aprobación después de una discusión en profundidad sobre la realización del proyecto.

El Comité de Vigilancia utilizó su asamblea después de la Asamblea General Anual del 21 de junio de 2023 para un informe exhaustivo de la Asamblea General Anual, especialmente para una evaluación de la retroalimentación de los accionistas. Además, luego de la preparación del Comité de Presidencia y Remuneraciones, el Comité de Vigilancia trató los contratos de servicios del Directorio y aprobó el nombramiento del Dr. Florian Hofer para el cargo de Director de Asuntos Legales y Cumplimiento.

En una nueva asamblea extraordinaria el 10 de julio de 2023, el Comité de Vigilancia discutió un programa de recompra de acciones con el Consejo de Administración, para cuya implementación la Asamblea General Anual de Daimler Truck Holding AG ya había autorizado al Consejo de Administración en 2021. Luego de un examen exhaustivo de la planificación respectiva por parte del Consejo de Administración, el Comité de Vigilancia aprobó la implementación del programa de recompra de acciones.

Además de la revisión informativa del informe intermedio del primer semestre de 2023, la asamblea del 1 de agosto de 2023 se centró en las transacciones comerciales del área operativa y medidas estratégicas. Además, el Comité de Vigilancia trató en profundidad los efectos del cambio climático en la industria de vehículos comerciales y también obtuvo información de expertos externos. El Comité de Vigilancia también discutió intensamente los riesgos y oportunidades en la aplicación y las cuestiones relacionadas con el mayor desarrollo de la conducción autónoma y la estrategia tecnológica en el área del transporte libre de emisiones en Daimler Truck.

[DaimlerTruck a Simple Vista](#)

Informe Combinado de la Administración con Declaración No Financiera del Grupo
Gobierno Corporativo
Estados Financieros Consolidados
Información Adicional

[> Informe del Comité de Vigilancia en el Ejercicio Fiscal 2023](#)

La asamblea del Comité de Vigilancia del 5 de octubre de 2023, realizada en el marco de las Jornadas Estratégicas del Comité de Vigilancia, estuvo dedicada, además de tratar temas de estrategia, que serán descritos por separado en este informe, a la reelección y prórroga del mandato de John O'Leary como miembro del Consejo de Administración, responsable de la región de América del Norte y de las marcas Freightliner, Western Star y Thomas Built Buses por hasta dos años más hasta 2026, según lo recomendado por la Comité de Presidencia y Remuneraciones.

En su asamblea del 6 de noviembre de 2023, el Comité de Vigilancia trató los resultados de la autoevaluación del Comité de Vigilancia realizada por primera vez en el ejercicio fiscal 2023. Este informe también incluye explicaciones separadas al respecto. El Comité de Vigilancia también discutió el informe provisional del tercer trimestre de 2023 y revisó la información proporcionada por el Consejo de Administración sobre los proyectos en curso y las participaciones existentes.

Por último, la asamblea del Comité de Vigilancia del 8 de diciembre de 2023 abordó en particular cuestiones relacionadas con la remuneración del Consejo de Administración, la planificación y el gobierno corporativos, cada uno de los cuales se informa por separado, así como varios proyectos importantes de productos y tecnología, especialmente en el ámbito del transporte sin emisiones y la conducción autónoma. El Comité de Vigilancia también trató en profundidad el segmento de Servicios Financieros y su dirección a mediano plazo y resolvió, por recomendación del Comité de Presidencia y Remuneraciones, volver a nombrar al Dr. Andreas Gorbach, miembro del Consejo de Administración responsable de Truck Technology, por cinco años adicionales desde el final del nombramiento actual, es decir, hasta 2029.

Gobierno Corporativo, Declaración de Cumplimiento (con el Código de Gobierno Corporativo de Alemania), y perfil de requerimientos para el Consejo de Administración y el Comité de Vigilancia.

El Comité de Vigilancia abordó continuamente cuestiones de gobierno corporativo en el ejercicio fiscal 2023 y contó en este sentido con el apoyo especialmente del Comité de Presidencia y Remuneraciones. El Comité de Vigilancia también intercambié puntos de vista con el Director de Asuntos Legales y Cumplimiento de la Compañía sobre estos temas en particular.

En su asamblea del 8 de diciembre de 2023, el Comité de Vigilancia discutió temas de gobierno corporativo y, en particular, abordó el proyecto de declaración de cumplimiento para 2023.

En este contexto, el Comité de Vigilancia también discutió la implementación de importantes recomendaciones de la DCGK y, en particular, la independencia de los representantes de los accionistas en el sentido de la DCGK.

El 8 de diciembre de 2023 también se adoptó la Declaración de Cumplimiento de la DCGK de 2023 de conformidad con el artículo 161 de la AktG. Con las excepciones allí justificadas, se cumplen todas las recomendaciones del Código. En aras del buen gobierno corporativo, los miembros del Comité de Vigilancia de la Compañía están obligados a revelar los conflictos de intereses al Comité de Vigilancia en su conjunto. Dichos conflictos de intereses pueden surgir, en particular, de una función consultiva o de órgano de gobierno con clientes, proveedores o acreedores de la Compañía u otros terceros. No hubo tales conflictos de intereses durante el período que abarca el informe.

En el contexto de un año de experiencia de trabajo con las Reglas de Procedimiento modificado a la luz de la DCGK modificada de 2022, el Comité de Vigilancia decidió hacer solo ajustes específicos a las Reglas de Procedimiento del Comité de Vigilancia y sus comités. En su asamblea del 8 de diciembre de 2023, el Comité de Vigilancia adoptó estos ajustes. En particular, toman en cuenta el mayor enfoque del papel de supervisión y asesoramiento del Comité de Vigilancia con respecto a cuestiones de sustentabilidad en el gobierno corporativo. La continuación de la responsabilidad por este tema extremadamente importante fue particularmente importante para el Comité de Vigilancia. Después de una amplia consulta y una preparación profunda por parte del Comité de Presidencia y Remuneraciones, el Comité de Vigilancia ha decidido mantener y manejar la responsabilidad principal de monitorear y asesorar sobre temas de sustentabilidad y no delegar esto a un comité separado. Esto se debe a la importancia central de la sustentabilidad para Daimler Truck, así como a la gran complejidad de este tema, que requiere el uso de toda la experiencia en sustentabilidad ampliamente distribuida dentro del Comité de Vigilancia. Los conocimientos especializados antes mencionados deben mantenerse actualizados mediante formación periódica.

En la asamblea del Comité de Vigilancia del 8 de diciembre de 2023, el Comité de Vigilancia también discutió los perfiles de requerimientos para el Consejo de Administración y el Comité de Vigilancia.

La integración del Consejo de Administración y del Comité de Vigilancia de Daimler Truck Holding AG se basa, en particular, en conceptos de diversidad relacionados con aspectos como la formación académica y profesional, el género y la edad. El Comité de Vigilancia ha fusionado estos conceptos de diversidad con los requisitos de la Ley para la Igualdad de Participación de Mujeres y Hombres en Puestos Directivos y otros requisitos de competencias requeridas para los miembros del consejo en un perfil general de requisitos para el Consejo de Administración y el Comité de Vigilancia. Además, el Comité de Vigilancia resolvió incluir requisitos adicionales con respecto al conocimiento y la experiencia de los miembros del Comité de Vigilancia en el perfil general de requisitos luego de las experiencias positivas con los requisitos de experiencia en sustentabilidad introducidos en 2022.

Sobre la base del perfil de requerimientos para el Comité de Vigilancia, el Comité de Vigilancia también preparó una Matriz de Cualificación que refleja el estado de implementación del perfil de requerimientos y discutió su estructura, así como su publicación prevista en la **Declaración sobre Gobierno Corporativo**.

En su asamblea del 8 de diciembre de 2023, el Comité de Vigilancia determinó el cumplimiento del perfil de requerimientos aprobado en noviembre de 2022 con base a su composición hasta el 15 de octubre de 2023 y respecto a su composición actual –tras la renuncia de Raymond Curry y el nombramiento judicial de Shintaro Suzuki con efectos a partir del 16 de octubre de 2023 – así como el cumplimiento del perfil general de requisitos adaptado el mismo día respecto de su composición actual y aprobó la publicación de la Matriz de Cualificación dentro de la **Declaración de Gobierno Corporativo**. En el transcurso de la misma asamblea, el Comité de Vigilancia determinó el cumplimiento del perfil de requerimientos adaptado en noviembre de 2022 y aplicable en todo el período sobre el que se informa respecto de la composición actual del Consejo de Administración.

Según el artículo 96, apartado 2, AktG, el Comité de Vigilancia de las empresas cotizadas sujetas a Codeterminación conjunta debe estar compuesto por al menos un 30% de mujeres y un 30% de hombres. Esta cuota deberá ser cubierta por el Comité de Vigilancia en su conjunto. Si los representantes de los accionistas o de los trabajadores objetan el cumplimiento global ante el Presidente del Comité de Vigilancia antes de la elección, la cuota mínima para esta elección deberá ser cumplimentada por separado por cada uno de los representantes de los accionistas y de los trabajadores.

DaimlerTruck a Simple Vista

Informe Combinado de la Administración con Declaración No Financiera del Grupo
Gobierno Corporativo
Estados Financieros Consolidados
Información Adicional

Debido a que no se objetó el cumplimiento global, la cuota de género debe ser cumplida por el Comité de Vigilancia en su conjunto.

El 31 de diciembre de 2023, el Comité de Vigilancia de Daimler Truck Holding AG estaba formado por seis mujeres (de estas, tres eran del lado de los accionistas y tres del lado de los empleados) y catorce hombres (de estos, siete eran del lado de los accionistas, lado y siete del lado de los empleados). Sin embargo, sin perjuicio del cumplimiento global, la parte de accionistas y empleados también cumplieron con el requisito mínimo por sus respectivas partes durante todo el ejercicio fiscal 2023.

Remuneración del Consejo de Administración

El sistema de remuneración de los miembros del Consejo de Administración aplicable en el ejercicio fiscal 2023 (Sistema de Remuneración 2023+) fue determinado por el Comité de Vigilancia en su asamblea del 15 de diciembre de 2022 y especificado con mayor detalle en febrero de 2023. Sobre esta base, El Comité de Vigilancia fijó las metas para el ejercicio fiscal 2023 en su asamblea del 9 de marzo de 2023, previa recomendación del Comité de Presidencia y Remuneraciones. El Comité de Vigilancia también determinó el cumplimiento de objetivos para el ejercicio fiscal 2022. Posteriormente, el 21 de junio de 2023, el sistema de remuneración 2023+ se presentó a la Asamblea General Anual de Daimler Truck Holding AG de conformidad con el artículo 120a, apartado 1 de la AktG, para su aprobación. La aprobación fue dada en la Asamblea General Anual por una amplia mayoría de 96.62% de votos a favor. En la asamblea del 8 de diciembre de 2023, luego de la preparación del Comité de Presidencia y de Retribuciones, el Comité de Vigilancia trató nuevamente el sistema de remuneración de los miembros del Consejo de Administración y preparó las decisiones a tomar en 2024 para fijar los objetivos de 2024 y determinar el cumplimiento de objetivos para 2023. Se puede consultar más información en la descripción del Sistema de Remuneraciones publicada en la página web de la Compañía en www.daimlertruck.com/en/company/corporate-governance/board-of-management/remuneration-of-the-board-of-management.

Jornadas Estratégicas Comité de Vigilancia

Los días 4 y 5 de octubre de 2023, el Comité de Vigilancia celebró por segunda vez las Jornadas Estratégicas de Daimler Truck Holding AG tras la formación del Daimler Truck Group en Würth en una de las plantas de camiones más grandes del mundo. Como parte de este evento, el Comité de Vigilancia abordó ampliamente la dirección estratégica del Grupo Daimler Truck, incluida la estrategia de negocio sustentable.

Junto con los representantes responsables de la administración del Grupo Daimler Truck y, en particular, los miembros del Consejo de Administración, el Comité de Vigilancia discutió en detalle los planes de negocio para la dirección estratégica futura y los impactos económicos esperados en el Grupo como resultado de esto. Otro enfoque particular fue el de los temas de sustentabilidad y la necesaria transformación tecnológica, en el que el Comité de Vigilancia abordó en profundidad la planificación estratégica en el ámbito del transporte a baterías eléctricas y a hidrógeno. Además de la discusión en profundidad de temas estratégicos y sus impactos, el Comité de Vigilancia también utilizó las Jornadas Estratégicas para abordar cuestiones de producción en el marco de giras de producción y para probar productos actuales y futuros.

Autoevaluación del Comité de Vigilancia

En línea con la correspondiente recomendación de la DCGK, el Comité de Vigilancia realizó una autoevaluación apoyada por consultores externos en el ejercicio fiscal 2023. El propósito de esta medida fue evaluar la eficacia con la que el Comité de Vigilancia y sus comités cumplen con sus respectivas tareas. La autoevaluación se realizó como una medida muy integral dada la primera vez que se realiza este proceso y su importancia. Consistió en un proceso de múltiples etapas, que incluyó entrevistas bilaterales y observación de asamblea, e involucró a todos los miembros del Comité de Vigilancia y al Consejo de Administración, así como a representantes de la oficina del Comité de Vigilancia. Los temas de enfoque incluyeron la evaluación de las actividades de supervisión y asesoramiento del Comité de Vigilancia, su cooperación y el suministro de información por parte del Consejo de Administración, así como cuestiones de gobierno corporativo y el trabajo de los comités. Los resultados de la autoevaluación realizada con éxito, especialmente en lo que respecta a la efectividad del cumplimiento de las tareas que corresponden al Comité de Vigilancia y sus comités, fueron presentados y discutidos exhaustivamente en la asamblea del 6 de noviembre de 2023 después de una discusión preliminar en el Comité de Presidencia y Remuneraciones. Esto también incluyó un examen en profundidad de la implementación de los conocimientos para el desarrollo futuro del trabajo del Comité de Vigilancia en Daimler Truck. Está prevista otra autoevaluación para el ejercicio fiscal de 2025.

Discusión y resolución sobre planeación corporativa (Planeación Comercial Daimler Truck)

En su asamblea del 8 de diciembre de 2023, el Comité de Vigilancia discutió y aprobó la Planeación Comercial de Daimler Truck. En este sentido, se entregó al Comité de Vigilancia los documentos respectivos que también resaltaron aspectos relacionados con la sustentabilidad en la planificación corporativa.

> Informe del Comité de Vigilancia en el Ejercicio Fiscal 2023

En cuanto a la fijación de objetivos para la planificación futura, el Comité de Vigilancia puso especial énfasis en la inclusión de comparaciones externas con los principales competidores. Además, el Comité de Vigilancia abordó el marco de gestión del riesgo de liquidez desarrollado por la Compañía.

Integración del Comité de Vigilancia y sus comités

El Comité de Vigilancia de Daimler Truck Holding AG está formado por veinte miembros. De acuerdo con lo dispuesto en la Ley de Codeterminación de Alemania, deberá estar compuesto por diez representantes de los trabajadores y diez representantes de los accionistas. El mandato de los diez miembros del Comité de Vigilancia elegidos por la Asamblea General Anual de 2022 finaliza en 2026, el mandato de los representantes de los trabajadores elegidos por la fuerza laboral en noviembre de 2022 finaliza en 2027, mediante el cual un representante de los empleados fue designado por el tribunal. En octubre de 2023. Según esto, el Comité de Vigilancia está igualmente compuesto. El Comité de Vigilancia de Daimler Truck Holding AG ha establecido y designado un Comité de Presidencia y Remuneraciones, un Comité de Auditoría, un Comité de Nombramientos y un Comité de Mediación de conformidad con las disposiciones pertinentes de la Ley de Codeterminación de Alemania. Los comités quedaron integrados de la siguiente manera en el ejercicio fiscal 2023:

Comité de Presidencia y Remuneraciones

De conformidad con el Reglamento, Joe Kaeser también preside el Comité de Presidencia y Remuneraciones como Presidente del Comité de Vigilancia y Michael Brecht actúa como Vicepresidente de conformidad con el Reglamento. Además, el Comité de Vigilancia eligió a Marie Wieck y Roman Zitzelsberger como miembros del Comité de Presidencia y Remuneraciones.

Comité de Auditoría

Michael Brosnan, Akihiro Eto, Harald Wilhelm, Michael Brecht, Jörg Köhlinger y Thomas Zwick fueron elegidos miembros del Comité de Auditoría en 2022. El Comité de Auditoría eligió a Michael Brosnan como su presidente y Michael Brecht fue elegido vicepresidente.

Comité de Nombramientos

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

[DaimlerTruck a Simple Vista](#)

Informe Combinado de la Administración con Declaración No Financiera del Grupo
Gobierno Corporativo
Estados Financieros Consolidados
Información Adicional

Comité de Mediación

En 2022, el Comité de Vigilancia creó un Comité de Mediación por primera vez y eligió a Marie Wieck y Roman Zitzelsberger como miembros adicionales del Comité de Mediación. De conformidad con el Reglamento, Joe Kaeser también preside el Comité de Mediación como Presidente del Comité de Vigilancia y Michael Brecht como Vicepresidente del Comité de Vigilancia también es Vicepresidente del Comité.

Cambios al Consejo de Administración y el Comité del Vigilancia

Solo hubo un cambio en la integración del Comité de Vigilancia en el ejercicio fiscal de 2023. Con efectos a partir del 15 de octubre de 2023, Raymond Curry renunció a su mandato como miembro del Comité de Vigilancia por motivos personales. Posteriormente, a solicitud del Consejo de Administración, el Sr. Shintaro Suzuki, Tokio, Japón, fue nombrado miembro del Comité de Vigilancia como representante de los empleados por el Tribunal de Distrito de Stuttgart con efecto a partir del 16 de octubre de 2023. No habrá más cambios en la composición del Comité de Vigilancia.

En su asamblea del 9 de marzo de 2023, el Comité de Vigilancia reeligió a Karin Rådström, responsable de la marca Mercedes-Benz Trucks y de las regiones de Europa y América Latina, como miembro del Consejo de Administración por cinco años más a partir del 1 de febrero de 2023. 2024, es decir, hasta el 31 de enero de 2029, por recomendación del Comité de Presidencia y Remuneraciones.

El 5 de agosto de 2023, Jochen Goetz, responsable de Finanzas y Control, falleció a consecuencia de un trágico incidente. Como solución provisional, el Comité de Vigilancia decidió en agosto de 2023 asignar la división del Consejo de Administración al Presidente del Consejo de Administración Martin Daum. La búsqueda de una solución sucesora a largo plazo se inició inmediatamente con la participación de una consultoría de personal internacional.

En su asamblea del 5 de octubre de 2023 como parte de las Jornadas Estratégicas del Comité de Vigilancia, el Comité de Vigilancia decidió reelegir y extender el mandato de John O'Leary, responsable de la región de América del Norte y de las compañías Freightliner, Western Star y Marcas de Thomas Built Buses, por hasta dos años adicionales a partir del final del mandato actual el 31 de marzo de 2024, es decir, hasta el 31 de marzo de 2026.

En la asamblea del 8 de diciembre de 2023, el Comité de Vigilancia reeligió al Dr. Andreas Gorbach como miembro del Consejo de Administración, responsable de Truck Technology, por cinco años adicionales a partir del 1 de julio de 2024, es decir, hasta el 30 de junio de 2029.

No se realizaron más cambios en el Consejo de Administración en el ejercicio fiscal 2023. En el curso de una asamblea extraordinaria del 10 de enero de 2024, el Comité de Vigilancia nombró a Eva Scherer previa recomendación del Comité de Presidencia y Remuneraciones con efectos a partir del 1 de abril de 2024, por tres años, es decir, hasta el 31 de marzo de 2027, como miembro del Consejo de Administración, responsable del recurso de Finanzas y Contraloría, que había estado encabezado temporalmente por el Presidente del Consejo de Administración

Trabajo en los comités

El Comité de Presidencia y Remuneraciones se reunió en diez asambleas en el ejercicio fiscal de 2023. El trabajo del comité se centró en el gobierno corporativo y la remuneración del Consejo de Administración. También se prestó especial atención a la planificación de la sucesión del Consejo de Administración, respecto de la cual el Comité de Presidencia y Remuneraciones formuló recomendaciones al Comité de Vigilancia. El Comité de Presidencia y Remuneraciones también apoyó al Presidente del Comité de Vigilancia en su trabajo y se ocupó de la asunción de mandatos externos y de otro tipo por parte de los miembros del Consejo de Administración, asuntos de personal y seguros de directores y funcionarios (seguros D&O).

El **Comité de Auditoría** celebró ocho asambleas en el ejercicio fiscal 2023. Se proporcionan más detalles en el **Informe del Comité de Auditoría**.

El **Comité de Nombramientos** se reunió en dos asambleas en el ejercicio fiscal de 2023. El tema de estas asambleas fue en particular la discusión del nivel de cumplimiento del perfil general de requisitos para la composición del Comité de Vigilancia y las implicaciones para los representantes de los accionistas en el Comité de Vigilancia – una vez antes y otra después de la resolución de la Comité de Vigilancia sobre ajustes al perfil general de requisitos del Comité de Vigilancia.

No hubo motivo para convocar al **Comité de Mediación** para el ejercicio fiscal 2023.

Auditoría de los estados financieros consolidados para el ejercicio fiscal 2023

Los estados financieros anuales de Daimler Truck Holding AG y el informe combinado de la administración 2023 de Daimler Truck Holding AG y el Grupo han sido debidamente auditados por KPMG AG Wirtschaftsprüfungsgesellschaft, Berlín, y han recibido una opinión de auditoría sin reservas. Esto también aplica a los estados financieros consolidados de 2023 preparados de acuerdo con las NIIF.

El Comité de Vigilancia, en su asamblea del 29 de febrero de 2024, trató los estados financieros anuales de la Compañía, los estados financieros consolidados, el informe combinado de la administración y la propuesta de aplicación de utilidades, el estado consolidado no financiero integrado en el informe combinado de la administración, que ha sido auditado con una seguridad limitada por el auditor y los demás informes de sustentabilidad no auditados integrados en el informe combinado de la administración, cada uno de ellos provisto de una opinión de auditoría sin reservas por parte del auditor.

Los miembros del Comité de Vigilancia recibieron extensos borradores de documentos para su preparación, incluido el informe anual, los estados financieros consolidados preparados de acuerdo con las NIIF, el informe combinado de la administración que incluye el estado no financiero del Grupo, los informes de sustentabilidad adicionales, así como la Declaración sobre Gobierno Corporativo, los estados financieros anuales de Daimler Truck Holding AG, la propuesta de aplicación de beneficios del Consejo de Administración, el informe de remuneraciones y los informes de auditoría de KPMG AG Wirtschaftsprüfungsgesellschaft, Berlín, para los estados financieros anuales de Daimler Truck Holding AG, los estados financieros consolidados en cada caso incluyendo el informe combinado de la administración y el informe sobre el sistema de control interno relacionado con la contabilidad, así como el proyecto de informe del Comité de Vigilancia y las recomendaciones del Comité de Auditoría, que habían también abordado en detalle los temas antes mencionados.

[DaimlerTruck a Simple Vista](#)

Informe Combinado de la Administración con Declaración No Financiera del Grupo
Gobierno Corporativo
Estados Financieros Consolidados
Información Adicional

El Comité de Auditoría y el Comité de Vigilancia discutieron estos documentos en detalle y en presencia del auditor, quien informó sobre los resultados de su auditoría y, en particular, abordó las cuestiones clave de la auditoría y los respectivos procedimientos de auditoría, incluidas las conclusiones extraídas. y estuvo disponible para preguntas e información adicional. Tras el resultado final del examen realizado por el Comité de Auditoría y su propio examen, el Comité de Vigilancia avaló el resultado de la auditoría realizada por el auditor, determinó que no se planteaban objeciones y aprobó los estados financieros preparados por el Consejo de Administración. y el informe combinado de la administración, incluyendo el estado no financiero del Grupo auditado con seguridad limitada. Se aprobaron así los estados financieros anuales de 2023 de la Compañía. Sobre esta base, el Comité de Vigilancia avaló la propuesta del Consejo de Administración para la aplicación de utilidades. Además, el Comité de Vigilancia respaldó la determinación del Comité de Auditoría de que no había indicios de que el sistema de control interno, el sistema de gestión de riesgos, el sistema de gestión de cumplimiento y el sistema de auditoría interna fueran en última instancia no apropiados o no efectivos.

El Comité de Vigilancia también aprobó el informe del Comité de Vigilancia, la Declaración sobre Gobierno Corporativo y el informe de remuneraciones elaborado junto con el Consejo de Administración de conformidad con el artículo 162 AktG.



Joe Kaeser y Michael Brecht en la Asamblea General Anual de Daimler Truck Holding AG el 21 de junio de 2023.

Asamblea General Anual 2023 y preparaciones para la Asamblea General Anual 2024

La Asamblea General Anual de Daimler Truck Holding AG se celebró el 21 de junio de 2023 en Stuttgart de forma virtual, de conformidad con las disposiciones pertinentes del derecho de sociedades.

En su asamblea del 9 de marzo de 2023, el Comité de Vigilancia adoptó la agenda y propuso resoluciones para la Asamblea General Anual. En el período previo a la Asamblea General Anual, el Presidente del Comité de Vigilancia llevó a cabo discusiones en profundidad con inversionistas y asesores de representación sobre el papel del Comité de Vigilancia en el gobierno corporativo como parte de los llamados *Governance Roadshows*. Estas asambleas brindaron valiosas observaciones sobre las expectativas de los accionistas y sobre posibles mejoras en las interacciones con los dueños de la Compañía.

En la Asamblea General Anual, las propuestas de resolución de la administración fueron adoptadas por amplias mayorías. Estas incluyeron, en particular, la resolución antes mencionada sobre el sistema de remuneración del Consejo de Administración y la resolución sobre el cese de los miembros del Comité de Vigilancia y del Consejo de Administración para el ejercicio fiscal 2022.

En su asamblea del 29 de febrero de 2024, el Comité de Vigilancia aprobó el temario y las propuestas de acuerdos para la Asamblea General Anual 2024, la cual se llevará a cabo nuevamente en formato virtual.

[> Informe del Comité de Vigilancia en el Ejercicio Fiscal 2023](#)

Agradecimiento

El Comité de Vigilancia expresa su agradecimiento a todos los empleados de Daimler Truck Group, así como a los miembros del Consejo de Administración y a la dirección posterior, por su compromiso y dedicación en el ejercicio fiscal 2023 y su contribución activa al éxito de la Compañía.

Un agradecimiento especial para Raymond Curry, quien obtuvo un crédito especial por Daimler Truck y dejó el Comité de Vigilancia en el ejercicio fiscal de 2023. Este informe debe concluir con la conmemoración del CFO de la Compañía, Jochen Goetz, fallecido el año pasado. No lo olvidaremos.

Leinfelden-Echterdingen, febrero de 2024.

El Comité de Vigilancia

A handwritten signature in blue ink, which appears to be "Joe Kaeser".

Joe Kaeser
Presidente

DaimlerTruck a Simple Vista

Informe Combinado de la Administración con Declaración No Financiera del Grupo
Gobierno Corporativo
Estados Financieros Consolidados
Información Adicional

A. 01**Información individualizada sobre la participación en asambleas de los miembros del Comité de Vigilancia de Daimler Truck Holding AG en el ejercicio fiscal 2023 – Comité de Vigilancia**

	Participación	Asistencia (%)
2023		
Comité de Vigilancia		
Joe Kaeser (Presidente)	8/9	89
Michael Brecht (Vicepresidente)*	9/9	100
Michael Brosnan	9/9	100
Bruno Buschbacher*	9/9	100
Jacques Esculier	9/9	100
Akihiro Eto	9/9	100
Laura Ipsen	9/9	100
Renata Juno Brüngger	8/9	89
Carmen Klitzsch-Müller*	8/9	89
Jörg Köhlinger*	9/9	100
John Krafcik	9/9	100
Jörg Lorz*	9/9	100
Andrea Reith*	9/9	100
Martin H. Richenhagen	9/9	100
Andrea Seidel*	9/9	100
Shintaro Suzuki* (hasta el 16 de octubre 2023)	2/2	100
Marie Wieck	8/9	89
Harald Wilhelm	9/9	100
Roman Zitzelsberger*	8/9	89
Thomas Zwick*	9/9	100
Raymond Curry* (hasta el 15 de octubre 2023)	5/7	71

* Representante de empleados

A. 02**Información individualizada sobre la participación en asambleas de los miembros del Comité de Vigilancia de Daimler Truck Holding AG en el ejercicio fiscal 2023 – Comités del Comité de Vigilancia**

	Participación	Asistencia (%)
2023		
Comité de Presidencia y Remuneraciones		
Joe Kaeser (Presidente)	10/10	100
Michael Brecht*	10/10	100
Marie Wieck	10/10	100
Roman Zitzelsberger*	9/10	90
Comité de Auditoría		
Michael Brosnan (Presidente)	8/8	100
Michael Brecht*	8/8	100
Akihiro Eto	8/8	100
Jörg Köhlinger*	7/8	88
Harald Wilhelm	8/8	100
Thomas Zwick*	8/8	100
Comité de Nombramientos		
Joe Kaeser (Presidente)	2/2	100
Renata Juno Brüngger	2/2	100
Marie Wieck	2/2	100
Comité de Mediación		
Joe Kaeser (Presidente)	0/0	/
Michael Brecht*	0/0	/
Marie Wieck	0/0	/
Roman Zitzelsberger*	0/0	/

* Representante de empleados

A.03**Información sobre la modalidad de sesión**

Comité	Número de asambleas	presenciales ¹	conferencia telefónica o videoconferencia
Comité de Vigilancia	9	6	3
Comité de Presidencia y Remuneraciones	10	4	6
Comité de Auditoría	8	5	3
Comité de Nombramientos	2	0	2
Comité de Mediación	0	0	0

1 Una asamblea presencial es una asamblea a la que han sido invitados a participar en sitio los miembros del Comité de Vigilancia. Sin embargo, durante una asamblea presencial también es posible la asistencia mediante enlace de 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 General de Empresa y del Grupo de Daimler Truck AG. Presidente del Comité de Empresa de la planta Mercedes-Benz en Gaggenau.

Michael Brosnan

Representante de accionistas.
Presidente del Comité de Auditoría.
Anteriormente Director Financiero (CFO) de Fresenius Medical Care AG & Co. KGaA.

Bruno Buschbacher

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

Jacques Esculier

Representante de accionistas.
Anteriormente Presidente del Consejo de Administración y CEO de WABCO Holdings Inc.

Akihiro Eto

Representante de accionistas.
Miembro del Comité de Auditoría.
Anteriormente Miembro del Consejo de Administración, Presidente y CFO a nivel Mundial de Bridgestone Corporation.

Laura Ipsen

Representante de accionistas.
Presidenta y Presidenta del Consejo de Administración de Ellucian Company L.P.

Renata Jungo Brünnger

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

Carmen Klitzsch-Müller

Representante de empleados
Presidente del Comité General de Empresa de Daimler Truck AG, oficinas principales, sitio Stuttgart.

Jörg Köhlinger

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

John Krafcik

Representante de accionistas.
Anteriormente CEO de Waymo LLC.

Jörg Lorz

Representante de empleados
Presidente Adjunto del Comité General de Empresa de Daimler Truck AG. Presidente del Comité de Empresa de la planta Mercedes-Benz en Kassel.

Andrea Reith

Representante de empleados
Vicepresidenta del Comité de Empresa de Daimler Buses GmbH.
Presidenta del Comité General de Empresa de la planta Daimler Buses GmbH en Neu-Ulm.

Martin H. Richenhagen

Representante de accionistas.
Anteriormente Presidente y Presidente del Consejo de Administración de AGCO Corporation.

Andrea Seidel

Representante de Empleados.
Vicepresidenta del Comité de Voceros del Grupo y el Comité General de Voceros de los empleados ejecutivos de Daimler Truck AG.
Presidenta del Comité Representativo de la Administración de los empleados ejecutivos de Daimler Truck, oficinas principales Leinfelden-Echterdingen.

Shintaro Suzuki

(desde el 16 de octubre de 2023)

Representante de Empleados.
Presidente del Sindicato de Trabajadores de Mitsubishi Fuso.

Marie Wieck

Representante de accionistas.
Miembro del Comité de Presidencia y Remuneraciones, el Comité de Nombramientos y el Comité de Mediación.
Socio Ejecutivo en Ethos Capital.

Harald Wilhelm

Representante de accionistas.
Miembro del Comité de Auditoría. Miembro del Consejo de Administración de Mercedes-Benz Group AG Y de Mercedes-Benz AG.
Presidente del Comité de Vigilancia de Mercedes-Benz Mobility AG.

Roman Zitzelsberger

Representante de empleados
Miembro del Comité de Presidencia y Remuneraciones y el Comité de Mediación
Director de Distrito de IG Metall en Baden-Württemberg.

Thomas Zwick

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

Raymond Curry

(hasta el 15 de octubre de 2023)

Representante de Empleados.
Anterior Presidente del sindicato de United Auto Workers.

Todos los representantes de los accionistas en el Comité de Vigilancia están electos hasta 2026.
Todos los representantes de empleados en el Comité de Vigilancia están electos hasta 2027.

Todos los miembros actuales del Comité de Vigilancia son también miembros del Comité de Vigilancia de Daimler Truck AG

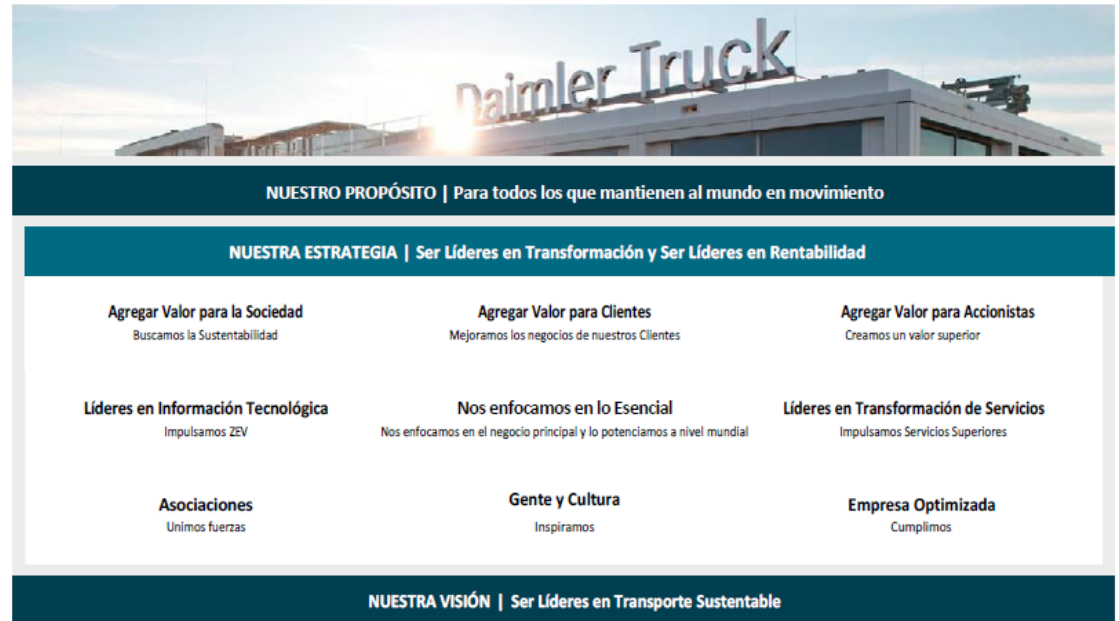
En www.daimlertruck.com/en/company/corporate-governance/supervisory-board podrá encontrar información detallada sobre los miembros del Comité de Vigilancia, sus puestos en otros comités de vigilancia o comités de monitoreo comparables y su currículum vitae, así como sobre los comités del Comité de Vigilancia y sus miembros.

Objetivos y Estrategia

Los camiones y autobuses son la columna vertebral de nuestra economía y sociedad. El mundo se detiene sin ellos. En Daimler Truck, nos gusta decir con convicción y orgullo: "Trabajamos para todos los que mantienen al mundo en movimiento" - para los transportistas que llevan mercancías desde los puertos de todo el mundo hasta los supermercados, los sitios de construcción y los hospitales. Para los transportistas que llevan a la gente al trabajo, a la escuela o de vacaciones. Para los servicios públicos que mantienen limpias nuestras calles y ciudades, y para muchos más. Trabajamos para todos los que mantienen al mundo en movimiento - este es nuestro propósito y nos motiva cada día

A. 04

Nuestro Propósito, Nuestra Visión, Nuestra Estrategia



Nuestros objetivos a largo plazo

Daimler Truck es uno de los principales fabricantes de vehículos comerciales del mundo. Nuestras marcas y equipos están firmemente establecidos en las principales regiones del mundo. Con nuestro segmento Financial Services, ofrecemos a nuestros clientes un paquete completo de vehículos, productos de financiamiento y arrendamiento y otros servicios.

En 2023, nos enfocamos en la implementación de nuestra estrategia corporativa refinada. A través de proyectos e iniciativas estratégicos adecuados, tales como nuestra asociación para la producción de celdas de baterías, apuntamos nuestra ambición de ser líderes en la transformación de nuestra industria.

Al mismo tiempo, queremos operar de forma rentable y crecer de forma estable. En este contexto, nos hemos fijado objetivos claros: crecimiento en ventas para el Grupo de entre 40 y 60 % en el período entre 2025 y 2030 así como un retorno sobre ventas ajustado para el Negocio Industrial de más del 10 % en 2025 y más del 12 % en 2030 en condiciones macroeconómicas positivas. Nuestras ambiciones financieras son impulsadas primordialmente por vehículos libres de emisiones, la conducción autónoma, gestión activa de cartera y un incremento en ingresos por servicios.

Ser Líderes en la Transformación y ser Líderes en Rentabilidad - ambas cosas son clave para cumplir con nuestra promesa a la sociedad, nuestros clientes y accionistas.

La forma en la que alcanzamos nuestros objetivos a largo plazo:**Nuestra estrategia**

Para alcanzar nuestros objetivos a largo plazo, nos centramos en tres palancas estratégicas:

1. Ser líderes en la transformación tecnológica: *Impulsamos los Vehículos ZEV*

Queremos cumplir nuestro compromiso de hacer posible un transporte neutro en emisiones de CO₂ en los caminos para 2050. Entre otras cosas, ofreceremos camiones y autobuses accionados por baterías eléctricas e hidrógeno que sean neutros en CO₂ en términos de emisiones "*tank-to-wheel*".

También nos estamos centrando en la digitalización en los vehículos y en el *backend*, así como en la automatización del transporte.

2. Enfocarse en lo Esencial - *Nos enfocamos en el negocio principal y lo potenciamos a nivel mundial*

Debemos priorizar en qué áreas centraremos nuestras capacidades de ingeniería y nuestra inversión. Un criterio decisivo es qué tecnologías, productos y servicios actuales o nuevos satisfacen los requisitos y deseos de nuestros clientes y de la sociedad a largo plazo. Queremos combinar nuestras actividades para ser aún más fuertes en el futuro.

3. Ser líderes en la transformación de servicios - *Impulsamos servicios superiores*

Estamos impulsando la transformación hacia una oferta de servicios que proporcione un ecosistema de servicios físicos y digitales de vanguardia para apoyar de la mejor manera posible los negocios de nuestros clientes. La transformación hacia vehículos sin emisiones permite oportunidades adicionales de crecimiento y negocio.

Estamos trabajando en estos requisitos previos*Unimos fuerzas*

Las asociaciones nos ayudan a acelerar aún más el cambio. Con los socios adecuados, podemos reducir nuestras propias necesidades de inversión, acceder a importantes conocimientos especializados, lograr economías de escala más rápidamente y ofrecer a nuestros clientes una completa cartera de servicios.

Inspiramos

Nuestros empleados son fundamentales para nuestro progreso y éxito. Para seguir atrayendo a los mejores talentos a Daimler Truck en el futuro, seguiremos trabajando incansablemente en fomentar un entorno de trabajo atractivo, la cultura corporativa y el desarrollo profesional y personal de nuestro equipo global.

Cumplimos

En tiempos de transformación masiva en nuestra industria, el uso eficiente de los recursos es esencial. Seguiremos apostando por una organización ágil y sencilla, con estructuras y procesos altamente eficientes.

Cómo están implementando nuestros segmentos la estrategia de Daimler Truck

Trucks North America reforzó su pretensión de desempeñar un papel pionero en el transporte neutro en emisiones de CO₂ con el inicio de la producción en serie del eCascadia eléctrico de batería a mediados de 2022. El Freightliner eM2 se añadió a la creciente gama de productos de CO₂ neutro entrando a producción en serie en el 4T de 2023. Trucks North America está trabajando con varios socios para promover la expansión de la infraestructura de carga y recarga de combustible para vehículos comerciales impulsados por baterías eléctricas e hidrógeno en Estados Unidos. En el área de la tecnología de baterías, Daimler Trucks & Buses US Holding LLC, Acceletra by Cummins y PACCAR, están colaborando con el socio tecnológico EVE Energy para acelerar y localizar producción de celdas de baterías y la cadena de suministro de baterías en los Estados Unidos. Al mismo tiempo, Trucks North America sigue trabajando con socios tecnológicos en el campo de la conducción autónoma para poner en los caminos un camión Freightliner Cascadia de producción en serie con conducción autónoma ("SAE Level 4") para finales de la década.

Mercedes-Benz está acelerando la descarbonización del transporte por carretera. Los modelos de serie del eActros 300 / 400 y el eEconic ya están siendo entregados a los clientes en Europa. El camión pesado de larga distancia eléctrico de batería eActros 600 se presentó al público por primera vez en 2023 y está previsto que entre en producción en serie a finales de 2024. Al mismo tiempo, continúa el desarrollo del camión de celda de combustible GenH2 Truck está en marcha y el objetivo es que esté listo para su producción en serie en la segunda mitad de la década. Mercedes-Benz está trabajando con varios socios para avanzar en la expansión de la infraestructura de carga y recarga de combustible de vehículos eléctricos de batería y de hidrógeno en Europa.

Trucks Asia está impulsando el transporte neutro en emisiones de CO₂ con su marca FUSO y la versión completamente eléctrica del Next Generation eCanter. Además de Europa, Japón y Australia, el nuevo modelo está siendo introducido a mercados en Asia, tales como Indonesia, Hong Kong y Singapur. El sitio de producción en Japón también inició la exportación de camiones eléctricos a los Estados Unidos para la nueva marca RIZON. Los camiones RIZON han recibido la certificación de la CARB (*California Air Resources Board*) y la EPA (*Environmental Protection Agency*). Trucks Asia también espera expandir su posición en China, el mercado más grande del mundo para vehículos comerciales pesados.

A ello también contribuyó la producción de semirremolques pesados Mercedes-Benz, que se lanzaron al mercado en China en 2022 en el marco del negocio conjunto con Foton - Beijing Foton Daimler Automotive Co., Ltd. (BFDA). En India, los vehículos pesados de Daimler Truck también tienen una gran demanda. Allí, la marca BharatBenz está capitalizando el rápido crecimiento de la infraestructura del país, ampliando la red de concesionarios a más de 330 ubicaciones de ventas y servicios en todo el país en 2023.

Daimler Buses impulsa el transporte de pasajeros sin emisiones de CO₂ en el sector de los autobuses. Para ello, el segmento cuenta con una hoja de ruta electrónica clara para la electrificación de sus vehículos en todos los segmentos de vehículos. En línea con la estrategia general de doble vía del Grupo Daimler Truck, Daimler Buses apuesta por tecnologías basadas en hidrógeno y baterías eléctricas y quiere ofrecer localmente modelos neutros en CO₂ en todos los segmentos para 2030. El objetivo inicial es en los principales mercados de Europa y América Latina. Para 2039, en el mercado principal de Europa sólo se venderán vehículos nuevos que sean neutros en emisiones de CO₂. En el segmento de autobuses urbanos en Europa, esto debería ser así a partir de 2030. Además, Daimler Buses apoya a las empresas de transporte en el cambio a autobuses eléctricos: la filial Daimler Buses Solutions GmbH, de su propiedad absoluta, está totalmente especializada en el diseño y desarrollo de autobuses eléctricos. Infraestructura para autobuses. El segmento también se centra en el crecimiento en mercados rentables y accede al mercado de América del Norte con un autobús de pasajeros adaptado a las necesidades locales, el Mercedes-Benz Tourrider.

Financial Services aspira a contribuir significativamente al crecimiento de los servicios de Daimler Truck. En su actividad principal de arrendamiento y financiamiento, el segmento prevé aumentar la cuota de mercado de todos los camiones y autobuses vendidos por Daimler Truck hasta alrededor del 30% a medio plazo. Financial Services también apoya a los clientes en su trayectoria hacia soluciones de transporte sustentable con nuevos productos y servicios. Por ejemplo, con FUSO Green Lease, ofrecemos un ecosistema de Movilidad electrónica a nuestros clientes de eCanter en Japón incluyendo contratos de mantenimiento y arrendamiento, soluciones para infraestructura de carga incluyendo sistemas de gestión de carga, opciones de garantía de baterías, ofertas de conectividad y muchos otros servicios.

¿Qué significa para nosotros Sustentabilidad?

La sustentabilidad es una parte importante de nuestros objetivos a largo plazo. Sustentabilidad significa mucho más que productos neutros en emisiones de CO₂. Asumimos nuestra responsabilidad con el medio ambiente y la sociedad y perseguimos un gobierno corporativo sustentable. Nos centramos en dónde podemos contribuir a un mundo más habitable. En primer lugar, empezamos por nuestras instalaciones de producción: todas nuestras plantas europeas tienen un balance neutro de CO₂ desde 2022. Para nuestras plantas de producción en India y en Estados Unidos, este paso está previsto para 2025. Para 2039, nuestro objetivo es tener una producción neutra en CO₂ en todas nuestras plantas del mundo.

Empleamos a más de 100,000 personas en todo el mundo. Son nuestro activo más importante, y tomamos diversas medidas para garantizar que se sientan cómodos en el trabajo, puedan desarrollar su potencial y mantengan su bienestar mental y físico.

También nos comprometemos a respetar y defender los derechos humanos en toda nuestra cadena de valor. Esperamos que todos nuestros proveedores actúen de acuerdo con las normas sociales internacionales y los requisitos legales de protección del medio ambiente. Obligamos a nuestros proveedores directos a aplicar normas de sustentabilidad esenciales y reconocidas.

La seguridad de los conductores de nuestros camiones y autobuses, así como de todos los demás usuarios de la carretera, es nuestra máxima prioridad y un aspecto central de nuestro desarrollo de vehículos. La acción sustentable también se refleja en nuestro compromiso social con las regiones y comunidades en las que estamos arraigados.

Queremos un éxito sustentable para nuestra Compañía. Esto significa que queremos ofrecer los mejores productos a nuestros clientes y una inversión atractiva a nuestros accionistas. Para nuestros empleados, creamos puestos de trabajo sustentables y un entorno laboral atractivo. Para la sociedad, mantenemos nuestras responsabilidades como socio industrial fiable. Sólo actuando de forma sustentable podemos alcanzar el éxito a largo plazo. Y eso es exactamente lo que nos comprometemos a hacer: ser líderes en el transporte sustentable - para todos los que mantienen al mundo en movimiento.

Encontrará información más detallada en el capítulo **Sustentabilidad en Daimler Truck**.



¹ El contenido de esta sección no se presentó para auditoría en el contexto de la auditoría estatutaria de nuestro Informe Combinado de la Administración. Sin embargo, nuestro auditor externo, KPMG AG Berlín, ha celebrado un compromiso de aseguramiento independiente sobre la Declaración No Financiera del Grupo, que se incluye en esta sección, para obtener aseguramiento limitado.

Este contenido es parte de la Declaración No Financiera del Grupo y está sujeto a una auditoría por separado con compromiso aseguramiento limitado.

B

Informe Combinado de la Administración con Declaración No Financiera del Grupo

Perfil Corporativo	28
Condiciones Económicas y Desempeño Comercial	40
Rentabilidad, Liquidez y Recursos de Capital, Situación Financiera	43
Daimler Truck Holding AG (estados financieros anuales de conformidad con el Código de Comercio Alemán)	58
Sustentabilidad en Daimler Truck ¹	61
Adquisición - Información Relevante y Explicación	129
Informe de Riesgos y Oportunidades	133
Perspectivas	146

Perfil Corporativo

Modelo de Negocios

Hace más de 125 años, Gottlieb Daimler y Carl Benz sentaron las bases de la industria del transporte moderna con sus primeros camiones y autobuses. De ahí surgió el actual grupo Daimler Truck (en lo sucesivo, “Daimler Truck” o “el Grupo”), que se encuentra entre los mayores fabricantes de vehículos comerciales del mundo, con más de 40 plantas de producción en todo el mundo y más de 100,000 empleados. La Compañía ha formulado claramente su objetivo general (el “Propósito”): el Grupo trabaja para todos los que mantienen el mundo en movimiento. Los clientes de Daimler Truck entregan mercancías de forma fiable, puntual y segura a sus destinos y hacen que las personas puedan moverse. La Compañía proporciona las tecnologías, productos y servicios necesarios para este propósito, incluida la transición a vehículos comerciales neutros en 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, truckconnect, Mercedes-Benz Uptime, Fleetboard y ONMIplus ON. Además, Daimler Trucks Financial Services es una marca sólida de servicios financieros y de movilidad personalizados.

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

Este informe combinado de la administración es para el ejercicio fiscal 2023. En este informe hemos combinado los informes de administración de Daimler Truck Holding AG y del Grupo. Hemos ampliado el Informe Combinado de la Administración para incluir el capítulo **Sustentabilidad en Daimler Truck**, incluyendo la declaración no financiera del Grupo.

Actividades de los segmentos

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

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

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

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

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

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

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

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

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





Todos los segmentos están comprometidos con la ambición central de Daimler Truck: A partir de 2039, el Grupo quiere ofrecer en las regiones de Europa, América del Norte y Japón únicamente vehículos nuevos que sean neutros en cuanto a emisiones de CO₂ cuando se conducen (*tank-to-wheel*). Para este fin, se está construyendo una cartera integral de productos. Para fines de 2023, Daimler Truck ya tenía diez modelos locales neutrales en CO₂ en producción en serie.

En un negocio conjunto con el Volvo Group, Cellcentric GmbH & Co. KG pretende desarrollar, producir y comercializar sistemas y celdas de combustible de hidrógeno. Además, en colaboración con Accelera, una unidad de negocios de Cummins, y PACCAR, la Compañía planea un negocio conjunto para la producción de celdas de batería para vehículos comerciales eléctricos y aplicaciones industriales.

Daimler Truck apoya el establecimiento de la infraestructura de carga a través de proyectos piloto y distintas asociaciones estratégicas para acelerar la transición a la neutralidad en CO₂. En el futuro, habrá una mayor disponibilidad de servicios financieros a la medida para tecnologías de propulsión alternas.

B.01

Estructura de Grupo de Daimler Truck¹

Trucks North America		Mercedes-Benz		Trucks Asia		Daimler Buses		Financial Services	
Ingresos por Ventas ² :	€23.5 miles de millones	Ingresos por Ventas ² :	€21.6 miles de millones	Ingresos por Ventas ² :	€7.1 miles de millones	Ingresos por Ventas ² :	€4.6 miles de millones	Ingresos por Ventas ² :	€2.7 miles de millones
Fuerza Laboral Activa ³ :	28,833	Fuerza Laboral Activa ³ :	38,470	Fuerza Laboral Activa ³ :	16,823	Fuerza Laboral Activa ³ :	15,480	Fuerza Laboral Activa ³ :	1,818
								DAIMLER TRUCK Financial Services	

¹ Presentación de las principales marcas por segmento.

² Año 2023.

³ Al 31 de diciembre de 2023. Esto refleja la fuerza laboral activa excluyendo periodo vacacional como equivalente a tiempo completo.

Eventos Importantes

En 2023, el equipo Daimler Truck a nivel mundial trabajó con gran dedicación para todos los que mantienen al mundo en movimiento. Centramos nuestra estrategia en ser líderes en el transporte sustentable y libre de emisiones del futuro, así como en aumentar nuestra rentabilidad, y lo estamos implementando consistentemente paso a paso. En las siguientes páginas se puede revisar el año pasado en Daimler Truck a través de los hitos más importantes.



Mercedes-Benz Trucks crea un centro logístico central para el suministro mundial de refacciones

Como corazón del suministro global de refacciones de Daimler Truck, se construirá un centro logístico completamente nuevo, el Global Parts Center, en Halberstadt, Sajonia-Anhalt. El nuevo centro logístico entregará hasta 300,000 artículos diferentes a casi 3,000 concesionarios de vehículos en más de 170 países de todo el mundo. Está previsto que el Global Parts Center funcione sin emisiones de CO₂ desde su inicio. La ceremonia de colocación de la primera piedra tuvo lugar a finales de septiembre.

Daimler Truck lleva la eficiencia al siguiente nivel: el Freightliner SuperTruck II

Daimler Truck North America presentó el Freightliner SuperTruck II en Las Vegas. El vehículo conceptual fue desarrollado como parte del programa Super-Truck cofinanciado por el Departamento de Energía de EE. UU., cuyo objetivo es reducir las emisiones en el transporte de mercancías por carretera. Como parte del programa SuperTruck, los ingenieros de Daimler Truck llevan a cabo investigaciones en tecnologías de camiones comerciales de servicio pesado de próxima generación.

**Daimler Truck y DEUTZ acuerdan colaborar en motores diésel de servicio medio y pesado**

Daimler Truck ha iniciado una cooperación con DEUTZ, donde DEUTZ adquirió los derechos de propiedad intelectual *on-highway* de los motores Daimler Truck de servicio mediano para un mayor desarrollo independiente, incluso para uso fuera de carretera, por ejemplo, en agricultura o en maquinaria de construcción. Además, DEUTZ adquirió los derechos de licencia para seguir desarrollando motores Daimler Truck de servicio pesado y venderlos de forma independiente. Como compensación, Daimler Truck recibió acciones procedentes de una emisión de acciones distinta a efectivo. Daimler Truck posee ahora el 4.19 % del capital social de DEUTZ AG. Además, se realizó un pago en efectivo a Daimler Truck.

FUSO Canter celebra su 60 aniversario

FUSO, la subsidiaria japonesa de Daimler Truck y uno de los principales fabricantes de vehículos comerciales de Asia, celebra el 60º aniversario de su camión ligero Canter. Desde su lanzamiento al mercado en 1963, se han producido más de 4.5 millones de FUSO Canter en todo el mundo. Hoy en día, el mundialmente popular FUSO Canter está presente en más de 90 mercados.

Daimler Truck Financial Services comienza en Francia

Daimler Truck Financial Services completó su lanzamiento global inicial con el inicio de operaciones en Francia y ahora opera en 16 mercados en todo el mundo. La empresa comenzó en diciembre de 2021 en siete países y abrió negocios en nueve mercados adicionales en solo 15 meses. Con un volumen de contratos de € 28.3 miles de millones, Daimler Truck Financial Services es uno de los mayores proveedores de servicios financieros para vehículos comerciales del mundo.

Freightliner SuperTruck II

Daimler Buses presenta los autobuses interurbanos Setra Low Entry de reciente desarrollo

El Setra MultiClass 500 LE, completamente renovado, establece nuevos estándares en autobuses interurbanos de acceso bajo. La gama MultiClass 500 LE incluye modelos de autobuses de transporte público con longitudes desde 10.51 hasta 14.52 metros, con dos o tres ejes. Cubren aplicaciones que van desde el transporte periurbano hasta el transporte interurbano de larga distancia en regiones escasamente pobladas.

Daimler Truck colabora con Siemens para construir una plataforma de ingeniería digital integrada

Esta nueva plataforma permitirá a Daimler Truck explorar el futuro de la innovación en vehículos comerciales y optimizar el desarrollo de productos y la gestión del ciclo de vida de camiones y autobuses. Se implementará a nivel mundial en todos los centros de desarrollo y en todas las marcas y divisiones de Daimler Truck.

60 años de camiones Mercedes-Benz en Wörth

Con una superficie de casi tres millones de metros cuadrados, la planta de Wörth es la más grande del mundo dentro de la red de producción de Mercedes-Benz Trucks. Con alrededor de 10,000 empleados, es también el segundo empleador en Renania-Palatinado. En los 60 años transcurridos desde que comenzó la producción, en Wörth se han fabricado más de 4.4 millones de camiones, incluidos alrededor de 790,000 kits de vehículos completamente desmontados que se envían a numerosos mercados extranjeros para su montaje final in situ.

Daimler Truck lanza camiones eléctricos de servicio mediano RIZON en Estados Unidos

Daimler Truck anunció el lanzamiento de una línea de camiones eléctricos en el mercado estadounidense bajo la nueva marca RIZON. El distribuidor exclusivo Velocity Vehicle Group (Velocity) proporcionará una red integral de ventas y servicios. Daimler Truck Financial Services apoyará a los futuros clientes de RIZON con opciones de financiamiento flexibles.

Recorriendo los Alpes con batería e hidrógeno: los camiones neutros en CO₂ de Daimler Truck demuestran sus capacidades

Los camiones de Daimler Truck con conducción neutra en emisiones de CO₂ han realizado con éxito recorridos de demostración hasta una altitud de 1,60 metros en el corazón del paisaje alpino del Tirol. Se implementaron dos variantes prototipo del camión Mercedes-Benz GenH2 con propulsión de celda de combustible basada en hidrógeno y un tractor Mercedes-Benz eActros 300 eléctrico de batería cercano al nivel de producción para el transporte de distribución.

Daimler Truck presenta Freightliner eM2, ampliando su cartera de vehículos eléctricos para el mercado de América del Norte

Daimler Truck North America (DTNA), subsidiaria estadounidense de Daimler Truck y fabricante líder de camiones medianos y pesados en América del Norte, presentó el nuevo Freightliner eM2 totalmente eléctrico para aplicaciones de reparto urbano. Con este nuevo camión, DTNA amplía su gama de vehículos eléctricos de producción en serie para el mercado norteamericano, acompañando al tractor Freightliner eCascadia Clase 8, el icónico autobús escolar eléctrico Jouley de Thomas Built Buses y la van eléctrica con plataforma FCCC MT50e.

Sustentable “Made in Europe”: FUSO, subsidiaria de Daimler Truck, celebra el inicio de la producción del eCanter de próxima generación

Inicio ceremonial de la producción del eCanter FUSO de próxima generación en la planta de Mitsubishi Fuso Truck Europe en Tramagal, Portugal. La producción de la planta es neutra en CO₂ y depende de fuentes de energía renovables. La producción del camión ligero totalmente eléctrico ya inició durante el primer trimestre de 2023 en la planta hermana de Kawasaki, Japón. Kawasaki entrega el eCanter FUSO Next Generation en Japón, así como en todos los demás mercados no europeos del mundo. El eCanter de próxima generación está ahora disponible en un total de 42 variantes con seis distancias entre ejes y un peso bruto vehicular de 4.25 a 8.55 toneladas. Dependiendo de la distancia entre ejes, hay disponibles tres paquetes de baterías diferentes: S, M y L. Las baterías utilizan tecnología de celdas de fosfato de hierro y litio (LFP). Se caracterizan por una larga vida útil y una mayor utilización de energía.



Segunda Asamblea General Anual de Daimler Truck Holding AG el 21 de junio de 2023

Exitosa Asamblea General

Los accionistas de Daimler Truck Holding AG aprobaron por amplia mayoría todos los acuerdos propuestos por la dirección, incluida la propuesta del primer pago de dividendos en la joven historia de la Compañía de € 1.30 por acción.

Estreno mundial en el Global Public Transport Summit 2023:

Mercedes-Benz eCitaro con pila de combustible: mayor autonomía gracias a la celda de combustible

En el Global Public Transport Summit 2023 de junio, Daimler Buses presentó el primer autobús eléctrico de producción en serie con celda de combustible como extensor de rango: la celda de combustible Mercedes-Benz eCitaro. El nuevo autobús de servicio regular de cero emisiones combina una amplia autonomía con una alta capacidad de pasajeros. En la variante de autobús articulado, el eCitaro de celda de combustible puede recorrer unos 350 kilómetros sin necesidad de recargar y ofrece espacio para hasta 128 pasajeros.

Daimler Truck, Mitsubishi Fuso, Hino y Toyota Motor Corporation concluyen un Memorando de Entendimiento

A finales de mayo, Daimler Truck AG, Mitsubishi Fuso Truck and Bus Corporation, Hino Motors Ltd. y Toyota Motor Corporation concluyeron un Memorando de Entendimiento (MoU) para acelerar el desarrollo de tecnologías avanzadas y fusionar FUSO e Hino bajo el paraguas de una compañía controladora. Las negociaciones para concluir los contratos finales están en curso. En el momento de cierre del presente informe no se aplicaron la NIIF 5: Activos No Circulantes Disponibles para Venta y Operaciones Discontinuas.

Daimler Truck lamenta el fallecimiento del CFO Jochen Goetz

El Comité de Vigilancia, el Consejo de Administración y los empleados de Daimler Truck recibieron con conmoción y gran tristeza la noticia del fallecimiento de su CFO, Jochen Goetz. Jochen Goetz falleció repentina e inesperadamente en un trágico incidente el 5 de agosto de 2023, a la edad de 52 años. Desde entonces, el presidente del Consejo de Administración, Martin Daum, asumió provisionalmente la responsabilidad de Finanzas y Contraloría. Con efecto a partir del 1 de abril de 2024, Eva Scherer se incorporará como nuevo miembro del Consejo de Administración y asumirá la responsabilidad de Finanzas y Contraloría. El nombramiento se realiza por tres años hasta el 31 de marzo de 2027.

95 eCitaro e infraestructura eléctrica como sistema completo para Den Haag

Daimler Buses entregará al menos 95 autobuses urbanos Mercedes-Benz eCitaro y eCitaro G monoplazas y articulados eléctricos de batería a la ciudad de Den Haag para 2024, junto con la infraestructura eléctrica necesaria para su funcionamiento. Den Haag no sólo es la tercera ciudad más grande de los Países Bajos, sino también la sede del parlamento y del gobierno del Reino de los Países Bajos y capital de la provincia de Holanda Meridional.

Día del Mercado de Capitales 2023 (Capital Market Day) en Boston

Tras su primer año como empresa independiente, Daimler Truck Holding AG celebró su Capital Market Day 2023 en Boston (Massachusetts, EE. UU.). Los principales temas presentados fueron un aumento en las perspectivas de utilidades para 2023, la confirmación de las ambiciones para 2025, un marco revisado de asignación de capital que incluye un programa de recompra de acciones y el compromiso de la Compañía para alcanzar sus objetivos de crecimiento sustentable para 2030. Desde principios de agosto de 2023, Daimler Truck empezó a recomprar sus acciones en el mercado abierto. Se pretende adquirir acciones propias por un valor de hasta € 2 miles de millones en un período de hasta 24 meses.

Daimler Truck #HydrogenRecordRun: El camión de Mercedes-Benz GenH2 rompe la marca de los 1,000 kilómetros con un tanque de hidrógeno líquido

Daimler Truck, EnBW y la ciudad de Wörth am Rhein crean un negocio conjunto para un proyecto de importancia futura: la generación sustentable de calor mediante energía geotérmica en Wörth

Los socios quieren investigar conjuntamente la posibilidad de explorar, desarrollar y extraer energía respetuosa con el medio ambiente mediante calor geotérmico en la planta de producción de Mercedes-Benz en Wörth. El negocio conjunto para la generación de calor sustentable debería contribuir decisivamente a la descarbonización en la región.

Cummins, Daimler Truck y PACCAR planean un negocio conjunto en EE. UU. para la producción de celdas de batería

Accelera, subsidiaria de Cummins, Daimler Truck y PACCAR se están asociando para acelerar y localizar la producción de celdas de batería y expandir aún más la cadena de suministro de baterías en los Estados Unidos. El negocio conjunto previsto producirá celdas de batería para vehículos comerciales eléctricos y aplicaciones industriales. Se espera que la inversión total esté en el rango de entre \$ 2 y \$ 3 miles de millones para la fábrica de 21 gigavatios hora. Accelera by Cummins, Daimler Trucks & Buses US Holding LLC y PACCAR poseerán cada uno el 30% y controlarán conjuntamente el negocio conjunto. EVE Energy, líder mundial en la fabricación de celdas de batería LFP para la industria automotriz, que cotiza en la bolsa de valores de Shenzhen, actuará como socio tecnológico en el negocio con una titularidad del 10% y contribuirá con su diseño de celdas de batería líder en la industria y conocimientos de fabricación.

Pedido récord para FUSO de Daimler Truck: aproximadamente 900 eCanter totalmente eléctricos para Yamato Transport en Japón

La subsidiaria japonesa Mitsubishi Fuso Bus and Truck Corporation anunció la entrega del primer eCanter FUSO Next Generation a Yamato Transport Co, Ltd. El camión totalmente eléctrico es el primero de aproximadamente 900 vehículos totalmente eléctricos pedidos a FUSO, el pedido individual más grande de FUSO. El camión eléctrico ligero eCanter hasta la fecha. Sucesivamente se realizan entregas de otros vehículos al cliente.

El camión Mercedes-Benz GenH2 supera los 1,000 kilómetros con un tanque de hidrógeno líquido

Con el #HydrogenRecordRun, Daimler Truck alcanza un nuevo hito en su doble estrategia de vehículos propulsados por hidrógeno y baterías. El prototipo completó el viaje de Wörth a Berlín completamente cargado y con un peso bruto vehicular de 40 toneladas en condiciones reales, sin emitir CO₂ durante el viaje.



Daimler Truck publica Marco de Financiamiento Ecológico

Con la publicación del Marco de Financiamiento Ecológico, la Compañía creó la base para la emisión de bonos ecológicos y la utilización de otros instrumentos de financiamiento ecológico. Los ingresos recaudados se destinarán a financiar proyectos de sustentabilidad, como el desarrollo y la fabricación de camiones y autobuses con cero emisiones y la generación de electricidad y calor a partir de fuentes de energía renovables.

Daimler Truck Financial Services y Electrada desarrolla una solución *Charging-as-a-Service* (Carga como Servicio) para camiones y autobuses eléctricos en EE. UU. UU.

En EE. UU., Daimler Truck Financial Services se ha asociado con Electrada, desarrollador, propietario y operador de infraestructura de carga de vehículos eléctricos, para apoyar a los clientes de Daimler Truck Financial Services en la transformación hacia el transporte sustentable. Las empresas firmaron un acuerdo para desarrollar una solución de carga como servicio (CaaS). En un primer paso, la solución todo en uno se desarrollará para proyectos con clientes seleccionados en EE. UU. en la primera mitad de 2024.

Mercedes-Benz Trucks celebra el estreno mundial del camión eléctrico de recorridos largos eActros 600

Mercedes-Benz Trucks presentó la versión de serie del primer camión eléctrico de batería de recorridos largos con una estrella y presentó en primicia mundial el Mercedes-Benz eActros 600 ante un público internacional. Con el camión eléctrico de carga pesada, el fabricante quiere definir un nuevo estándar en el transporte por carretera en términos de tecnología, sustentabilidad, diseño y rentabilidad para los operadores de flotas eléctricas.

FUSO, subsidiaria de Daimler Truck, presenta el camión pesado Super Great completamente remodelado

El nuevo camión FUSO Super Great combina alto rendimiento con eficiencia y características de seguridad avanzadas. El vehículo comparte la plataforma global con los camiones pesados Daimler Truck y está equipado con el motor 6R30 de alto rendimiento de 12.8 litros, basado en el motor OM471 y producido en la planta de Daimler Truck en Mannheim, Alemania.



Camión RIZON para entregas urbanas

Daimler Truck North America inicia la producción en serie del Freightliner eM2 eléctrico de batería

Daimler Truck North America (DTNA) inicia la producción en serie del Freightliner eM2 en su planta de fabricación de Portland (Oregón, EE. UU.). El camión eléctrico de batería de servicio mediano está diseñado para aplicaciones de recolección y entrega y representa uno de los diez vehículos eléctricos de batería de Daimler Truck que se producen en serie en todo el mundo.

La marca de camiones eléctricos Daimler Truck RIZON ha logrado la homologación total en EE. UU.

RIZON, la marca más nueva de Daimler Truck, ha logrado la homologación total en Estados Unidos, allanando el camino para la venta de sus camiones eléctricos en todo el país. RIZON recibió recientemente la certificación de la Agencia de Protección Ambiental (EPA) y dos Órdenes Ejecutivas de CARB y cumple plenamente con las Normas Federales de Seguridad de Vehículos Automotores de EE. UU.

Sistema de Medición del Rendimiento

Sistema de medición del rendimiento basado en valor

El sistema de medición del rendimiento basado en valor de Daimler Truck tiene como objetivo garantizar que en nuestras decisiones se consideren los intereses y demandas de nuestros inversionistas. Por lo tanto, la dirección financiera de Daimler Truck está ligada al desarrollo del valor de la Compañía. De esta forma, también se tienen en cuenta las expectativas de rentabilidad de los inversionistas de Daimler Truck.

Medidas financieras del desempeño

Ingresos por Ventas

Los ingresos por ventas son el indicador de referencia para el rendimiento relacionado con las ventas del Grupo, el Negocio Industrial y sus segmentos, así como para los Financial Services. Para el Negocio Industrial, proviene principalmente de la venta de vehículos y refacciones, así como de otros servicios relacionados con vehículos. Adicionalmente se incluyen los ingresos del negocio de renta y arrendamiento, así como los intereses del negocio de Financial Services.

EBIT

El EBIT se utiliza como medida de la utilidad de operación para el Grupo, el Negocio Industrial y los segmentos. Como utilidad antes de intereses e impuestos, el EBIT refleja la responsabilidad de las utilidades de los segmentos.

El EBIT respectivo se deriva de la utilidad bruta, que es el resultado de los ingresos menos el costo de las ventas. A continuación, se calcula la utilidad de operación (EBIT), teniendo en cuenta los gastos de venta, los gastos generales de administración, los costos de investigación y desarrollo no capitalizados y otros ingresos y gastos. El EBIT del Negocio Industrial incluye además otras partidas de reconciliación del Grupo que no pueden asignarse a los segmentos. El EBIT de Financial Services ya incluye los intereses resultantes por las actividades de operación, que son típicos en el negocio bancario.

Para ofrecer una imagen más transparente de nuestra actividad en curso, también calculamos y comunicamos el EBIT ajustado del Grupo, del Negocio Industrial y de sus segmentos y Financial Services. Los ajustes incluyen partidas individuales si tienen efectos importantes en un año de información o, en casos especiales, después de la aprobación del CFO de Daimler Truck. Estas partidas individuales pueden referirse, en particular, a procedimientos legales y medidas relacionadas, medidas de reestructuración y transacciones M&A.

Retorno sobre ventas (Negocio Industrial)

El retorno sobre ventas se utiliza para evaluar la rentabilidad basada en ventas en el Negocio Industrial. Este se calcula como la relación entre el EBIT y los ingresos por ventas. El principal factor que influye en los ingresos por ventas es la venta de unidades. Basándonos en el EBIT ajustado, también informamos el retorno sobre ventas ajustado para el Negocio Industrial y sus segmentos.

Retorno sobre el capital empleado (Negocio Industrial)

El retorno sobre el capital empleado se utiliza para evaluar la rentabilidad del capital invertido en el Negocio Industrial. Se calcula como el índice entre el EBIT y los activos netos de operación promedio del Negocio Industrial. Si el retorno sobre el capital empleado excede el índice de costo de capital antes de impuestos, se crea valor desde la perspectiva de nuestros accionistas. El índice de costo del capital se deriva de las tasas mínimas de retorno de nuestros inversionistas de capital y acreedores. Para el ejercicio fiscal 2023, la tasa de costo de capital para el Negocio Industrial es del 12 % antes de impuestos.

Activos netos de operación (Negocio Industrial)

Los segmentos del Negocio Industrial son responsables de todos los activos y pasivos que se encuentran bajo su control operativo. Su valor neto representa el capital empleado por los segmentos del Negocio Industrial para el funcionamiento de sus negocios. Los activos netos de operación del Negocio Industrial incluyen adicionalmente otras partidas de conciliación del Grupo que no pueden ser asignadas a los segmentos. Las partidas relacionadas con liquidez, impuestos sobre la renta o pensiones no forman parte del activo neto de operación. La dirección del Negocio Industrial y sus segmentos se basa en los activos netos de operación promedio del año, que se calcula a partir de los activos netos de operación promedio del cierre del respectivo trimestre.

Flujo de Efectivo Libre (Negocio Industrial)

El principal indicador de la solidez financiera del Daimler Truck Group es el flujo de efectivo libre del Negocio Industrial. Además de los flujos de efectivo procedentes de las actividades de operación, también se incluyen los flujos de efectivo procedentes de las actividades de inversión del Negocio Industrial. Los flujos de efectivo procedentes de la compra y venta de títulos de deuda negociables e inversiones en efectivo similares incluidos en los flujos de efectivo procedentes de actividades de inversión se eliminan, ya que estos valores se clasifican como efectivo y equivalentes de efectivo y, por tanto, su variación no forma parte del flujo de efectivo libre del Negocio Industrial.

Por otra parte, los efectos relacionados con el reconocimiento de los derechos de uso resultantes de la contabilidad de los arrendatarios, que son principalmente no efectivos, se incluyen en el flujo de efectivo libre del Negocio Industrial. El flujo de efectivo libre del Negocio Industrial también incluye otras partidas de reconciliación no atribuibles a los segmentos.

Para una presentación más transparente del negocio en curso, identificamos e informamos adicionalmente de un flujo de efectivo libre ajustado del Negocio Industrial.

Inversiones en propiedades, plantas y equipo

Las inversiones del Grupo en propiedades, plantas y equipo son un indicador clave del rendimiento de Daimler Truck para la gestión de nuestra base de activos. Sirven para seguir aumentando el atractivo y la viabilidad futura de nuestra gama de productos y procesos de producción. Además de las inversiones en plantas y equipo, esta partida también incluye inversiones en terrenos, construcciones e instalaciones operativas.

Investigación y desarrollo

Los gastos de investigación y desarrollo del Grupo son otro indicador clave de nuestro rendimiento. Este indicador se utiliza para apoyar la toma de decisiones sobre actividades futuras en relación con los retos tecnológicos que se avecinan y, de este modo, seguir reforzando la posición competitiva de Daimler Truck. Además de los gastos de investigación y desarrollo no capitalizados, también se incluyen los gastos de desarrollo capitalizados del Grupo.

Retorno sobre el capital (Financial Services)

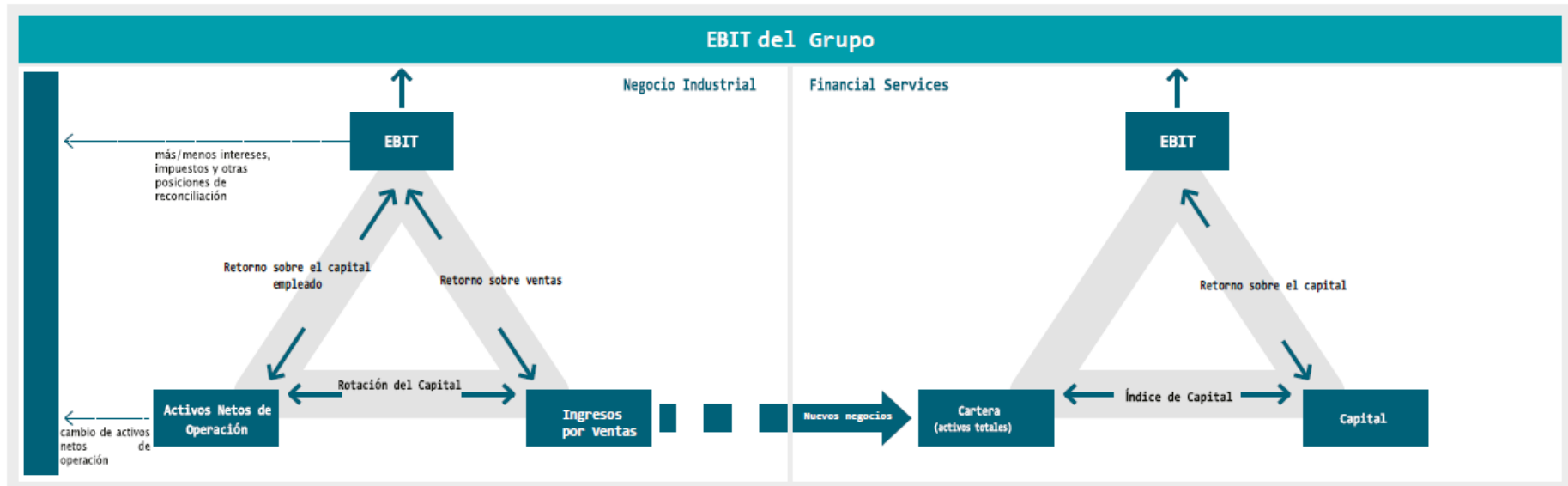
Para Financial Services, la rentabilidad se evalúa con base en el retorno sobre el capital. El retorno sobre el capital se calcula como el EBIT dividido entre el promedio trimestral de capital del segmento. Si el retorno sobre el capital es superior al costo del capital, creamos valor para los accionistas en el segmento Financial Services. El índice de costo del capital para el ejercicio fiscal 2023 es 14 %. Con base en el EBIT ajustado, también informamos un retorno ajustado sobre el capital para Financial Services.

Nuevos negocios (Financial Services)

Los nuevos negocios son un indicador clave del rendimiento financiero para Financial Services. La cifra indica el volumen de contratos de reciente conclusión de contratos de arrendamiento y financiamiento.

B.02

Sistema de medición del rendimiento



Medidas no financieras de rendimiento

Además de las medidas financieras, utilizamos diversas medidas no financieras para gestionar la Compañía. En este sentido son especialmente importantes las ventas de unidades del Negocio Industrial. Se calculan como el total de las ventas de vehículos en el Negocio Industrial menos transacciones entre segmentos del Grupo. Adicionalmente, Daimler Truck tiene objetivos no financieros en el área de sustentabilidad, los cuales se describen con mayor detalle en el capítulo **Sustentabilidad en Daimler Truck**. Los componentes no financieros relacionados con la sustentabilidad también están anclados en la remuneración variable del Consejo de Administración. Durante el ejercicio fiscal 2023, las ventas de vehículos libres de emisiones, la reducción de emisiones de CO₂ de nuestros sitios de producción de Daimler Truck, el bienestar de empleados y la participación, a nivel mundial, de directoras mujeres, fueron considerados en el modelo de remuneración. Esto crea un incentivo para implementar de manera consistente nuestra estrategia comercial sustentable.

Definición de sensibilidades

Para una descripción cualitativa-comparativa de cambios por cifra clave, nosotros utilizamos los siguientes intervalos.

El mercado general, así como las ventas de unidades y los ingresos por ventas, se consideran al nivel del año anterior si se encuentran dentro de un rango de menos 2.0 % a +2.0 %. Si hay un cambio en un rango entre menos 2.0 % y menos 7.5 % o entre +2.0 % y +7.5 %, nos referimos a un ligero descenso o aumento en comparación con el año anterior. Si la variación es superior al +7.5 % o inferior a menos 7.5 % con respecto al año anterior, la calificamos de aumento o disminución significativos.

Se considera que el EBIT y el EBIT ajustado, los gastos en investigación y desarrollo y las inversiones en propiedades, plantas y equipo se sitúan en el nivel del ejercicio anterior si se encuentran dentro de un intervalo de menos 5.0 % a +5.0 %. Si se produce una variación en un intervalo por debajo de menos 5.0 % y menos 15.0 % o entre +5.0 % y +15.0 %, se habla de una ligera disminución o un ligero aumento con respecto al año anterior. Si la variación es superior a +15.0 % o inferior a -15.0 % en comparación con el año anterior, lo clasificamos como aumento o disminución significativos.

El flujo de efectivo libre del Negocio Industrial se considera al nivel del año anterior si se encuentra dentro de un rango de menos 10.0 % a +10.0 %. Si se produce una variación en un rango comprendido entre menos 10.0 % y menos 25.0 % o entre +10.0 % y +25.0 %, nos referimos a una ligera disminución o un ligero aumento en comparación con el año anterior. Si la variación es superior al +25.0 % o inferior a menos 25.0 % en comparación con el año anterior, la calificamos como aumento o disminución significativos.

Indicadores clave del rendimiento

Los indicadores clave del rendimiento del Grupo Daimler Truck en el sentido de la Norma Contable Alemana nº 20 (Deutscher Rechnungslegungs Standard o DRS) para 2023 incluyen las siguientes medidas de rendimiento a nivel del Grupo: ingresos por ventas, EBIT y EBIT ajustado. Los más importantes para el Negocio Industrial son las ventas de unidades y el flujo de efectivo libre. El retorno ajustado sobre capital y los nuevos negocios constituyen las medidas de rendimiento más importantes para el segmento de Financial Services.

Se puede encontrar información detallada sobre la evolución de los indicadores no financieros de rendimiento en los capítulos Condiciones Económicas y Desempeño Comercial, Rentabilidad, Liquidez y Recursos de Capital, Situación Financiera, Sustentabilidad en Daimler Truck, así como en Perspectivas en el Informe Combinado de la Administración, así como en el informe de remuneraciones en www.daimlertruck.com/en/company/corporate-governance/board-of-management/remuneration-of-the-board-of-management.

Declaración sobre Gobierno Corporativo

La declaración sobre Gobierno Corporativo combinada para la Compañía y el Grupo de conformidad con la Sección 289f y Sección 315d del Código de Comercio Alemán (HGB) puede encontrarse en el capítulo **Declaración sobre Gobierno Corporativo** del Informe Anual y en la página de inicio de la Compañía en

www.daimlertruck.com/en/company/corporategovernance/declarations-reports. De

conformidad con la Sección 317 apartado 2 Párrafo 6 del Código de Comercio de Alemania (HGB), el objetivo de la auditoría de las declaraciones de acuerdo con la Sección 289f Apartados 2 y 5 y la Sección 315d del Código de Comercio de Alemania (HGB) se limita a la determinación de si dichas declaraciones realmente se han proporcionado.

Condiciones Económicas y Desempeño Comercial

La definición de las sensibilidades para la descripción comparativa cualitativa de los cambios en las cifras clave (“al”, “ligeramente” y “significativamente” por encima o por debajo del nivel del año anterior) se puede encontrar en el capítulo **Perfil Corporativo** del informe combinado de la administración

La economía mundial

A pesar de las crisis geopolíticas, el desarrollo de la economía mundial en el año del informe fue más estable de lo esperado originalmente. Las cadenas de suministro internacionales se han estabilizado en gran medida y se han levantado las restricciones de COVID 19. Sin embargo, los cuellos de botella regionales y sectoriales en la oferta continuaron generando limitaciones. El impacto económico real de la guerra entre Rusia y Ucrania se ha debilitado en comparación con 2022, lo que se reflejó principalmente en la reducción de los precios de la energía. Incluso la temida escasez de gas natural en Europa no se ha materializado. Del mismo modo, el ataque terrorista de Hamás en octubre no tuvo un impacto sostenido en el nivel de precios del petróleo crudo. En general, la presión sobre los precios mundiales disminuyó durante el año analizado, aunque las tasas de inflación todavía estaban muy por encima de los valores objetivo de los bancos centrales. La inflación mundial promedió alrededor del 5.5 % en 2023, lo que llevó a un entorno de política monetaria restrictivo continuo. El producto interno bruto (PIB) mundial aumentó aproximadamente un 2.5 % en el último ejercicio fiscal.

La economía estadounidense se desarrolló con más fuerza de lo esperado. La Reserva Federal (Fed) aumentó la tasa de interés clave a un rango del 5.25 % al 5.50 % durante 2023 debido a las tasas de inflación aún altas. El aumento medio de los precios al consumo el año pasado fue del 4.1 %. Sin embargo, el consumo privado aumentó significativamente, también debido a un mercado laboral fuerte y al exceso de ahorro disponible. La economía estadounidense creció un 2.5 % en el año calendario 2023.

En la zona del euro, las condiciones en los mercados energéticos mejoraron a lo largo del año, lo que se reflejó en la caída de los precios del petróleo crudo, el gas y la electricidad. Sin embargo, la inflación de 2023 se mantuvo un 5.4 % por encima del valor objetivo, lo que significa que el Banco Central Europeo (BCE) aumentó aún más su tipo de interés clave durante el último año. A finales de 2023, el tipo de interés oficial era del 4.5 %. En general, hubo una clara desaceleración económica en la zona del euro en comparación con 2022, con un crecimiento de solo el 0.5 %, aunque esto varió regionalmente: el desempeño de la economía alemana cayó un 0.1 %, el PIB en Francia aumentó ligeramente un 0.9 % y en realidad, la economía española creció un 2.5 % en general.

En Japón, la economía creció un 1.9 %, por encima de la media de largo plazo. Después de que se levantó la política de cero COVID 19, la economía china se recuperó más lentamente de lo esperado. Sin embargo, el objetivo oficial del gobierno chino se alcanzó con un crecimiento del 5.2 %. En Brasil, el PIB creció alrededor del 3.0 %, y la menor inflación permitió al banco central brasileño recortar las tasas de interés clave a lo largo del año.

En este entorno, los tipos de cambio eran volátiles. El tipo de cambio del dólar estadounidense frente al euro osciló entre 1.05 y 1.13 durante el año. A finales de año, el euro era alrededor de un 4 % más fuerte que a finales de 2022. El yen japonés fluctuó frente al euro entre 138 y 164. A finales de año, el euro se apreció más de un 11 %. El euro perdió alrededor del 5 % frente al real brasileño.

El mercado de vehículos comerciales

Los principales mercados de camiones evolucionaron muy positivamente. En América del Norte, el mercado de camiones pesados (Clase 8) creció un 7 % hasta 331 miles de unidades. Las ventas de camiones pesados también fueron muy dinámicas en la región EU30 (Unión Europea, Reino Unido, Suiza y Noruega). El volumen de mercado aumentó un 15 % hasta 342 miles de unidades en el año del informe. El mercado brasileño de camiones pesados se debilitó significativamente, con una caída del 17 % en comparación con el año anterior. En Japón, el volumen de mercado de camiones pesados aumentó un 24 %, mientras que en China el mercado creció un 36 %.

Los principales mercados de venta de autobuses pesados también obtuvieron buenos resultados en el año del informe. Aunque el volumen de mercado en la región EU30 todavía estaba por debajo del nivel prepandémico, registró un fuerte crecimiento del 20 % en comparación con el año anterior. El mercado brasileño de autobuses pesados continuó su tendencia ascendente en 2023, aumentando un 18 %.

[DaimlerTruck a Simple Vista](#)

Informe Combinado de la Administración con Declaración No Financiera del Grupo > **Condiciones Económicas y Desempeño Comercial**
 Gobierno Corporativo
 Estados Financieros Consolidados
 Información Adicional

Desempeño comercial**Ventas de Unidades**

Daimler Truck aumentó las ventas de unidades a 526,053 (2022: 520,291) vehículos en 2023. La proporción de vehículos libres de emisiones ha aumentado significativamente a 3,443 (2022: 914) unidades. El comportamiento de las ventas de unidades se muestra en la tabla B. 03 y se explica a continuación a nivel de segmento.

El segmento **Trucks North America** logró ventas de unidades de 195,014 vehículos (+4%) en 2023 debido a la fuerte demanda del mercado y a pesar de los cuellos de botella de los proveedores. En EE. UU., pudimos aumentar nuestras ventas de unidades a 162,949 camiones en un 3 % en comparación con el año anterior. Logramos un aumento significativo en las ventas de unidades en Canadá con 16,420 unidades (+13%) y en México con 13,867 unidades (+16%).

En 2023, el segmento **Mercedes-Benz** registró una ligera caída en las ventas de unidades con 158,511 (2022: 166,369) vehículos. A pesar de los cuellos de botella de los proveedores y respaldadas por la mejora de las condiciones del mercado, las ventas en la región EU30 aumentaron significativamente un 9% a 94,001 unidades. En contraste, las ventas de unidades en Brasil, nuestro principal mercado en América Latina, cayeron significativamente un 52% a 17,487 unidades, principalmente debido a la introducción de la norma de emisiones Euro VI.

Las ventas de unidades en el segmento **Trucks Asia** aumentaron un 3% a 161,171 vehículos debido a una demanda general más fuerte del mercado y a la disminución de los cuellos de botella de los proveedores. En Japón, las ventas de unidades aumentaron significativamente un 38% hasta 39,021 camiones y autobuses. En India, el segmento también registró un aumento significativo del 39% a 25,435 unidades. Por el contrario, las ventas de unidades en Indonesia cayeron un 20% hasta un total de 35,311 unidades debido a la caída del mercado.

Las ventas de unidades de nuestro negocio conjunto chino Beijing Foton Daimler Automotive Co., Ltd. (BFDA), al que también contribuyen los camiones de la marca Auman y, desde el cuarto trimestre de 2022, los camiones Mercedes-Benz producidos en China, aumentaron significativamente. a 70,078 unidades (2022: 49,159). La mejora de las ventas de unidades se debió principalmente al comportamiento del mercado en China en comparación con el nivel muy bajo del año anterior.

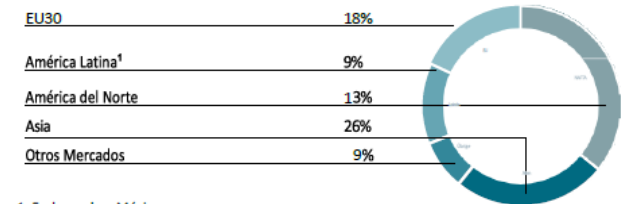
Las ventas de unidades en el segmento **Daimler Buses** en 2023 fueron significativamente superiores a las del año anterior con 26,168 unidades (+9%). El aumento de las ventas de unidades se debió principalmente a una recuperación en el mercado europeo de autocares, lo que llevó a un aumento significativo de las ventas de unidades en la región EU30 del 26% hasta 7,976 unidades. En América del Norte, las ventas de unidades también aumentaron significativamente un 39% a 3,834 unidades. Por el contrario, las ventas de unidades en Brasil, nuestro principal mercado en América Latina, cayeron alrededor de un 12% a 9,480 unidades, principalmente debido a la introducción de la norma de emisiones Euro VI.

En el año de informe 2023, el segmento de **Financial Services** arrendó o financió más de uno de cada cinco vehículos nuevos del Grupo Daimler Truck en 16 mercados. A finales de 2023, el segmento tenía un volumen total de contratos de € 28.3 miles de millones (+17%). Por un lado, este crecimiento fue atribuible a las sólidas operaciones en América del Norte. Por otro lado, el crecimiento se caracterizó por el inicio de actividades de operación en Alemania y Francia, así como por la evolución positiva en los mercados de la Fase 2. Ajustado por los tipos de cambio y los volúmenes de contratos en Alemania y Francia, esto corresponde a un crecimiento del 17 %. A lo largo del año, Financial Services concluyó nuevos contratos de financiamiento y leasing en todo el mundo por un valor total de € 11.3 miles de millones (+20%).

B.03**Ventas de Unidades¹**

	2023	2022	Cambio %
Daimler Truck Group	526,053	520,291	+1
Trucks North America	195,014	186,779	+4
Mercedes-Benz	158,511	166,369	-5
Trucks Asia	161,171	155,967	+3
Daimler Buses	26,168	24,041	+9

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

B.04**Estructura de Ventas de Unidades de Daimler Truck**

¹ Excluyendo a México.

B.05**Participaciones de Mercado¹**

	2023	2022	2023/2022
en %	Cambio en puntos porcentuales		
Trucks North America			
América del Norte ² Clase 8	39.1	40.0	-1.0
América del Norte ² Clase 6-7	34.8	37.6	-2.8
América del Norte ² Clase 6-8	37.8	29.3	-1.6
Mercedes-Benz			
EU30 ³ HDT	19.0	20.0	-1.0
EU30 ³ MDT	25.3	29.3	-4.1
EU30 ³ HDT/MDT	19.6	20.9	-1.2

¹ Con base en información de autoridades de registro de las regiones y en estimaciones en mercados individuales.

² Estados Unidos, Canadá y México.

³ Unión Europea, Reino Unido, Suiza y Noruega

Situación de pedidos

En los segmentos de vehículos se producen tanto vehículos preconfigurados por el fabricante como vehículos equipados por pedido según las necesidades de los clientes. En este contexto, ajustamos de forma flexible las capacidades de los distintos modelos individuales a la cambiante demanda.

Los pedidos entrantes y los pedidos atrasados disminuyeron en el ejercicio 2023 en comparación con el alto nivel del año anterior. Esto resultó, entre otras cosas, por la normalización del comportamiento de pedidos y efectos de recuperación.

Actividades de inversión e investigación

Inversión en propiedades, plantas y equipo

La inversión en propiedades, plantas y equipo del Grupo Daimler Truck ascendió a € 1,026 millones en 2023 y, por tanto, fue ligeramente superior que durante el año anterior [2022: € 898 millones].

Todos los segmentos se enfocaron en la transformación. Se realizaron inversiones principalmente en nuevas tecnologías (por ejemplo, vehículos libres de emisiones y digitalización) y en el desarrollo ulterior de productos, así como en la expansión de centros de ventas y refacciones.

Las inversiones en propiedades, plantas y equipo en el segmento de **Trucks North America** ascendieron a € 235 millones y, por lo tanto, fueron ligeramente superiores al nivel del año anterior [2022: € 216 millones]. Estas se caracterizaron por la expansión de instalaciones productivas y centros de pruebas, así como inversiones en nuevo equipo de producción para apoyar la transformación hacia vehículos sin emisiones.

Las inversiones en propiedades, plantas y equipo del segmento **Mercedes-Benz** se realizaron principalmente en la preparación para la producción de proyectos principales, incluyendo el cumplimiento con nuevos requisitos legales y el lanzamiento de modelos adicionales libres de emisiones. En la función de ventas, se realizaron inversiones adicionales principalmente en el establecimiento de infraestructura del negocio propio de refacciones de la Compañía, después de la escisión del antiguo Daimler AG (ahora Mercedes-Benz Group AG). En conjunto, las inversiones en propiedades, plantas y equipo ascendieron a € 533 millones a finales de 2023 y, por tanto, fueron significativamente superiores a las del ejercicio anterior (2022: € 431 millones).

Las inversiones en propiedades, plantas y equipo en el segmento de **Trucks Asia** ascendieron a € 128 millones en 2023 y, por tanto, fueron significativamente inferiores a las del año anterior (2022: € 153 millones), influenciadas en gran medida por el cambio del tipo de cambio contra el yen japonés. Las áreas principales de inversión fueron la movilidad eléctrica, digitalización y nuevas tecnologías, así como la expansión y optimización de las infraestructuras. Estas inversiones apoyaron la transformación a las nuevas tecnologías, el establecimiento de una cartera de productos sustentable y competitiva y el aumento de la participación de mercado.

Con € 115 millones, las inversiones en propiedades, plantas y equipo en el segmento **Daimler Buses** fueron significativamente superiores a las del ejercicio anterior (2022: € 85 millones). El enfoque en 2023 se centró en la conclusión del Centro de Servicio en Berlín y la expansión de las locaciones de Holysov (República Checa), Ligny (Francia) y Hosdere (Turquía)

Investigación y desarrollo

En términos de gasto en investigación y desarrollo (incluyendo capitalización), Daimler Truck se adhiere a sus objetivos estratégicos e invirtiendo en la transformación como prioridad. En 2023, el enfoque se centró en vehículos libres de emisiones y conducción automatizada. Por ejemplo, el desarrollo de la conducción autónoma se impulsó hacia la implementación comercial. Además, se realizaron inversiones en eficiencia de combustible y la optimización de la cartera de productos existente. El gasto en investigación y desarrollo fue por un importe de € 1,965 millones (incluyendo capitalización) y fue, por lo tanto, ligeramente superior al nivel del ejercicio anterior (2022: € 1,785 millones).

De los costos de desarrollo, € 208 millones fueron capitalizados (2022: € 167 millones), equivalentes a una tasa de capitalización del 11 % (2022: 9 %). La amortización del gasto en desarrollo e investigación capitalizada fue por un importe de € 94 millones en el ejercicio del informe (2022: € 120 millones).

El gasto en investigación y desarrollo en el segmento de **Trucks North America** ascendió a € 663 millones, un ligero incremento en comparación con el año anterior (2022: € 599 millones), principalmente debido a inversiones en el desarrollo de vehículos libres de emisiones y en la mejora de la eficiencia de combustible y el rendimiento de los productos existentes.

En 2023, el gasto en investigación y desarrollo del segmento **Mercedes-Benz** siguió centrándose en el desarrollo de vehículos impulsados por baterías e hidrógeno. Al mismo tiempo, se adaptó el tren motriz a futuras normas de emisiones. Los gastos ascendieron a € 801 millones, por tanto, ligeramente por encima del nivel del año anterior (2022: € 736 millones).

El gasto en investigación y desarrollo del segmento de **Trucks Asia**, de € 179 millones, fue ligeramente inferior al del año anterior (2022: € 194 millones), influido en gran medida por el tipo de cambio frente al yen japonés. La atención se centró en el desarrollo de vehículos totalmente eléctricos y servicios digitales, así como en el perfeccionamiento de la cartera existente.

En el segmento **Daimler Buses**, se invirtieron € 172 millones en investigación y desarrollo en 2023 (2022: € 148 millones). El gasto fue, por tanto, significativamente superior al del año anterior. En 2023, la atención cambió a los sistemas de conducción libres de emisiones. También se realizaron inversiones en la preparación de la cartera de autobuses de pasajeros para cumplir con la norma de emisiones Euro VII.

Rentabilidad, Liquidez y Recursos de Capital, Situación Financiera

Rentabilidad

Para ofrecer una mejor visión de la rentabilidad, la liquidez y los recursos de capital, así como de la situación financiera, del estado de resultados condensado, el estado condensado de flujos de efectivo y el estado condensado de situación financiera para, además del Grupo Daimler Truck, el "Negocio Industrial" y para "Financial Services". Las columnas "Negocio Industrial" y "Financial Services" representan una perspectiva de negocios. El Negocio Industrial comprende las divisiones de vehículos Trucks North America, Mercedes-Benz, Trucks Asia y Daimler Buses, así como la reconciliación. Financial Services corresponde a la división de Financial Services. Las eliminaciones de las transacciones intragrupo entre el Negocio Industrial y Financial Services se asignan generalmente al Negocio Industrial y se reportan en la reconciliación.

La siguiente información explica los cambios en el ejercicio del informe en comparación con el año anterior y considera todos los efectos que resultan significativos desde la perspectiva del Grupo Daimler Truck.

La definición de las sensibilidades para la descripción comparativa cualitativa de los cambios en las cifras clave ("al", "ligeramente" y "significativamente" por encima o por debajo del nivel del año anterior) se puede encontrar en el capítulo **Perfil Corporativo** del informe combinado de la administración

Debido al redondeo, las cifras individuales pueden no coincidir exactamente con los totales mostrados y los porcentajes presentados pueden no reflejar con exactitud los valores absolutos a los que se refieren.

Estado de resultados del Grupo Daimler Truck

En € 55.9 miles de millones, los **ingresos por ventas** del Grupo Daimler Truck en 2023 fueron 10 % superiores al nivel del año anterior (2022: € 50.9 miles de millones), una mejora importante. Los ingresos por ventas del Negocio Industrial también incrementaron significativamente 8% hasta € 53.2 miles de millones (2022: € 49.2 miles de millones). El incremento en ingresos por ventas resultó principalmente por una mejora en la fijación de precios netos en los segmentos de vehículos, así como por efectos positivos de volumen y mezcla en ventas de unidades. Ajustados por efectos del tipo de cambio, los ingresos por ventas del Grupo incrementaron 13 %. Los efectos negativos del tipo de cambio resultaron principalmente por la conversión del dólar de EE. UU. y el yen de Japón. **B. 06**

El **costo de ventas** ascendió a € 44.0 miles de millones en el año del informe, lo que supone un ligero incremento del 6 % en comparación con el año anterior. El aumento del costo de ventas refleja principalmente el incremento en ventas de unidades y costos de materiales. Los efectos del tipo de cambio, específicamente por la conversión del dólar de EE. UU. y el yen de Japón tuvieron un efecto compensatorio. **B. 07**

En general, la **utilidad bruta** incrementó de forma significativa hasta € 11.9 miles de millones (2022: € 9.4 miles de millones) y como porcentaje de los ingresos por ventas a 21.3 % (2022: 18.5 %). **B. 07**

En € 2.9 miles de millones, los **gastos de venta** estuvieron al mismo nivel del año anterior. Lo anterior incluyó una partida especial que resultó del deterioro de cuentas por cobrar comerciales en relación con la guerra entre Rusia y Ucrania. La razón de gastos de venta a ingresos por ventas cayó de 5.7 % a 5.2 %. **B. 07**

B. 06

Ingresos por ventas por segmento y por región

	2023	2022	23/22
En millones de euros			Cambio %
Grupo Daimler Truck	55,890	50,945	+10
del Negocio Industrial	53,216	49,186	+8
Segmentos			
Trucks North America	23,492	22,039	+7
Mercedes-Benz	21,638	20,213	+7
Trucks Asia	7,060	6,499	+9
Daimler Buses	4,566	3,689	+24
Financial Services	2,674	1,759	+52
Reconciliación	-3,541	-3,253	+9
Regiones			
Europa	18,426	15,330	+20
Alemania	6,845	5,532	+24
América del Norte	24,613	22,587	+9
Estados Unidos	20,056	19,175	+5
Asia	7,172	6,546	+10
Japón	3,400	2,864	+19
América Latina ¹	3,521	4,587	-23
Otros Mercados	2,158	1,895	+14

¹ Excluyendo a México.

En el pasado ejercicio fiscal, los **costos de administración** aumentaron de forma importante de € 2.0 miles de millones a € 2.4 miles de millones. El incremento se debió principalmente a mayores costos de personal y de TI, especialmente en relación con la escisión. La relación de costos de administración a ingresos por ventas incrementó de 3.8 % a 4.3 % **B. 06**

En € 1.8 miles de millones, los **gastos de investigación y desarrollo no capitalizados** en el año 2023 fueron ligeramente superiores al nivel del año anterior (2022: € 1.6 miles de millones). Para más información sobre las actividades de investigación y desarrollo del Grupo, véase el capítulo **Condiciones Económicas y Desempeño Comercial** del Informe Combinado de la Administración. **B. 07**

Los **otros ingresos de operación** fueron inferiores al nivel del ejercicio anterior en € 563 millones (2022: € 703 millones). El año anterior incluyó ingresos por compras a precio de oferta para adquisiciones a un precio inferior al valor de mercado y por la terminación de relaciones preexistentes en relación con el negocio adquirido de servicios financieros. **B. 07**

En 2023 la **utilidad sobre inversiones registradas utilizando el método de participación, neta**, fue por un importe de menos € 109 millones, significativamente mejor que el nivel del ejercicio anterior (2022: menos € 226 millones). La diferencia se debe principalmente al importe en libros registrado mediante el método de participación de Daimler Kamaz Truck Holding GmbH ("DKTH") en el ejercicio anterior como resultado de la guerra ente Rusia y Ucrania. Daimler Truck enajenó DKTH el 30 de diciembre de 2022. **B. 07**

Los **otros ingresos/gastos financieros netos** disminuyeron de € 90 millones a menos € 132 millones, principalmente debido a efectos del cambio en tasas de descuento, lo que conllevó a efectos positivos especiales durante el ejercicio anterior debido al incremento en tasas de interés. **B. 07**

Las **utilidades antes de intereses e impuestos (EBIT)** de € 5.2 miles de millones en el ejercicio 2023 fueron significativamente superiores a la cifra del ejercicio anterior de € 3.5 miles de millones. Existieron efectos positivos sobre el EBIT principalmente debido a una mejora en la fijación de precios netos en los segmentos vehiculares, por efectos positivos de volumen y mezcla en las ventas de unidades y por sucesos positivos en el negocio de postventas. Esto fue compensado por el incremento en costos relacionado con la inflación, específicamente en costos de materiales, así como mayores costos de personal. **B. 07**

B. 07

Estado de Resultados Consolidado Condensando						
	Grupo Daimler Truck		Negocio Industrial		Financial Services	
	2023	2022	2023	2022	2023	2022
En millones de euros						
Ingresos por ventas	55,890	50,945	53,216	49,186	2,674	1,759
Costo de Ventas	-43,968	-41,513	-41,824	-40,224	-2,144	-1,289
Utilidad bruta	11,922	9,432	11,392	8,963	530	470
Gastos de Ventas	-2,890	-2,928	-2,760	-2,806	-130	-121
Gastos Administrativos	-2,413	-1,957	-2,195	-1,741	-218	-216
Costos de Investigación y Desarrollo No Capitalizados	-1,757	-1,618	-1,757	-1,618	-	-
Otros ingresos/gastos de operación	563	703	557	521	6	182
Utilidad/pérdida sobre inversiones registradas con el método de participación, neta	-109	-226	-109	-226	-	-
Otros ingresos/gastos financieros, netos	-132	90	-131	93	-1	-4
EBIT	5,183	3,496	4,997	3,185	186	310
Ingresos/gastos por intereses, netos	144	-46	146	-40	-2	-5
Utilidad antes del impuesto sobre la renta	5,327	3,449	5,143	3,145	184	305
Impuesto sobre la renta	-1,355	-686	-1,304	-631	-51	-56
Utilidad Neta	3,971	2,763	3,839	2,514	133	249
Atribuible a participaciones minoritarias	196	99				
Atribuible a los accionistas de Daimler Truck Holding AG	3,775	2,665				
Utilidades por acción (en euros)						
Con base en la utilidad atribuible a los accionistas de Daimler Truck Holding AG						
	Básicas y diluidas					
	4.62	3.24	-	-	-	-

El **EBIT Ajustado** fue de € 5.5 miles de millones (2022: € 4.0 miles de millones). La reconciliación del EBIT con el EBIT ajustado se muestra en la tabla **B. 09**

El **ingreso/gasto por intereses, neto** mejoró desde menos € 46 millones, hasta € 144 millones. **B. 07**

El gasto fiscal registrado en concepto de **impuesto sobre la renta** incrementó de € 686 millones hasta € 1,355 millones. La mayor tasa fiscal efectiva del 25.4 % en el ejercicio fiscal 2023 (2022: 19.9 %) resulta de menores ingresos por activos por impuestos diferidos previamente no registrados. **B. 07**

La **utilidad neta del Grupo**, de € 4.0 miles de millones, fue significativamente superior al resultado del año anterior (2022: € 2.8 miles de millones). De la utilidad neta, € 196 millones son atribuibles a **participaciones minoritarias** (2022: € 99 millones). La participación de **utilidad neta atribuible a los accionistas de Daimler Truck Holding AG** en la utilidad neta fue por un importe de € 3.8 miles de millones (2022: € 2.7 miles de millones). **B. 07**

En las **Notas 5** y siguientes de los Estados Financieros Consolidados se ofrece más información sobre el Estado de Resultados Consolidado.

Ingresos por Ventas y EBIT de los segmentos

Los ingresos por ventas del segmento **Trucks North America** incrementaron 7 % hasta € 23,492 millones en el ejercicio fiscal 2023, en parte debido a una mejor fijación de precios netos y mayores ventas de unidades.

La mejor fijación de precios netos y el incremento en ventas de unidades, a pesar de los constantes cuellos de botella a nivel proveedor, tuvieron un impacto positivo en la utilidad bruta. Resultaron efectos positivos adicionales por los tipos de cambio y una mejor eficiencia de materiales. Esto fue compensado por costos adicionales debido a ineficiencias provocadas por cuellos de botella a nivel proveedor y mayores costos de personal. En total, la utilidad bruta aumentó de 17.5 % hasta 19.5 %. No se llevó a cabo ningún ajuste; durante el año anterior estos fueron por un importe de € 3 millones en relación con la escisión.

El EBIT ascendió a € 2,887 millones (2022: € 2,376 millones) y el EBIT ajustado fue de € 2,887 millones (2022: € 2,379 millones). El retorno sobre ventas ajustado fue del 12.3 % (2022: 10.8 %). **B. 08 B. 09**

Los ingresos por ventas de la división **Mercedes-Benz** aumentaron un 7 %, hasta los € 21,638 millones, en el ejercicio 2023, esto se debió principalmente a la mejora en la fijación de precios netos.

La mejor fijación de precios netos, el sólido negocio postventa y el impacto de la mezcla de ventas tuvieron un impacto positivo en la utilidad bruta. Esto estuvo compensado por un incremento en costo de materiales relacionado con la inflación, una normalización del negocio de vehículos usados y la pérdida de los efectos positivos del año anterior por el acuerdo de licencia con Beijing Foton Daimler Automotive Co., Ltd. (BFDA). La utilidad bruta incrementó de 18.2 % al 22.6 %. Los ajustes incluyeron gastos relacionados con la escisión por € 144 millones (2022: € 67 millones, transacciones M&A), así como gastos por programas de optimización de costos de personal por € 16 millones (2022: € 169 millones). Los ajustes no incluyeron ningún gasto en relación con la guerra entre Rusia y Ucrania (2022: € 205 millones, transacciones M&A).

El EBIT fue por un importe de € 2,038 millones (2022: € 1,188 millones), el EBIT ajustado fue por un importe de € 2,199 millones (2022: € 1,629 millones). En 10.2 %, el retorno sobre ventas ajustado fue superior al valor ajustado del año anterior, que fue de 8.1 %. **B. 08 B. 09**

Los ingresos por ventas de **Trucks Asia** aumentaron hasta € 7,060 millones (2022: € 6,499 millones) en el ejercicio fiscal 2023, debido, entre otras cosas, a una mejor en la fijación de precios netos y mayores ventas de unidades.

La mejor fijación de precios netos y un sólido negocio postventas tuvieron una influencia positiva sobre la utilidad bruta. Los efectos del tipo de cambio, los incrementos en costos relacionados con la inflación; específicamente para materiales, y mayores costos de personal, tuvieron un efecto contrario. La utilidad bruta incrementó, por lo tanto, de 17.6 % hasta 18.8 %. No se llevó a cabo ningún ajuste; durante el ejercicio anterior estos incluyeron deterioros en relación con la guerra entre Rusia y Ucrania por un importe de € 8 millones y efectos especiales en relación con la escisión por un importe de € 1 millón (transacciones M&A).

El EBIT ascendió a € 330 millones (2022: € 161 millones), el EBIT ajustado fue de € 330 millones (2022: € 171 millones). En 4.7 %, el retorno sobre ventas ajustado fue superior al valor ajustado del año anterior, que fue del 2.6 %. **B. 07 B. 08**

Los ingresos por ventas de **Daimler Buses** incrementaron en el ejercicio fiscal 2023 un 24 % hasta € 4,566 millones, entre otras cosas, debido a una mejor fijación de precios netos y mayores ventas de unidades.

La mejor fijación de precios netos, mayores ventas de unidades, efectos por la mezcla de ventas, efectos del tipo de cambio y un sólido negocio postventas tuvieron un impacto positivo sobre la utilidad bruta. Esto fue compensado por los incrementos en costos relacionados con la inflación; específicamente para materiales, así como mayores costos de personal. La utilidad bruta incrementó, por lo tanto, de 11.6 % hasta 15.8 %. No se llevó a cabo ningún ajuste; durante el ejercicio anterior estos incluyeron gastos por programas de optimización de costos de personal por un importe de € 56 millones, así como gastos por transacciones M&A en relación con la venta de Minibus GmbH por un importe de € 7 millones, la escisión por un importe de € 2 millones y la guerra entre Rusia y Ucrania por un importe de € 1 millón.

El EBIT fue por un importe de € 214 millones (2022: menos € 52 millones) y el EBIT ajustado también por un importe de € 214 millones (2022: € 14 millones). El retorno sobre ventas ajustado del 4.7 % fue muy superior al valor ajustado del año anterior del 0.4 %. **B. 08 B. 09**

Los ingresos por ventas de **Financial Services** incrementaron 52 % hasta € 2,674 millones en el ejercicio fiscal 2023, principalmente debido a un mayor volumen de contratos en Europa y América del Norte.

La utilidad bruta generada por Financial Services mejoró de forma significativa en comparación con el ejercicio anterior, específicamente debido a un incremento en el resultado de operaciones, a pesar de un ambiente de mercado caracterizado por presión sobre márgenes y costos por riesgos regionalmente heterogéneos. Resultaron efectos contrarios por una mayor base de costos y mayores gastos relacionados con proyectos en Europa en relación con la integración del negocio de servicios financieros adquiridos. Los otros ingresos, significativamente menores en 2023 en comparación con el año anterior, se debieron principalmente a los ingresos no recurrentes relacionados con la adquisición del negocio de servicios financieros en Europa. Los ajustes en 2023 incluyen en su totalidad gastos por este asunto por un importe de € 25 millones (2022: ingresos por €117 millones).

El EBIT fue por un importe de € 186 millones (2022: € 310 millones). El EBIT ajustado incremento a € 211 millones y, por lo tanto, fue ligeramente superior al nivel del año anterior (2022: € 193 millones). El retorno sobre capital resultante incrementó de conformidad de 8.0 % (2022: 15.9 %) a un **retorno sobre capital ajustado** del 9.1 % (2022: 9.9 %). **B. 07 B. 09**

B. 08**EBIT del Negocio Industrial**

	Negocio Industrial		Trucks North America		Mercedes-Benz		Trucks Asia		Daimler Buses		Reconciliación	
	2023	2022	2023	2022	2023	2022	2023	2022	2023	2022	2023	2022
En millones de euros												
Ingresos por ventas	53,216	49,186	23,492	22,039	21,638	20,213	7,060	6,499	4,566	3,689	-3,541	-3,253
Costo de ventas	-41,824	-40,224	-18,922	-18,178	-16,750	-16,533	-5,732	-5,353	-3,846	-3,261	3,426	3,102
Utilidad Bruta	11,392	8,963	4,570	3,861	4,888	3,680	1,329	1,145	721	427	-115	-151
Gastos de ventas	-2,760	-2,806	-420	-432	-1,590	-1,586	-615	-658	-263	-247	128	116
Gastos de administración	-2,195	-1,741	-750	-609	-1,045	-724	-292	-243	-198	-221	90	56
Costos de investigación y desarrollo no capitalizado	-1,757	-1,618	-639	-599	-702	-616	-160	-161	-166	-134	-90	-108
Otros ingresos/gastos	312	387	126	155	482	433	69	77	120	123	-484	-402
EBIT	4,997	3,185	2,887	2,376	2,038	1,188	330	161	214	-52	-471	-488

La **reconciliación** del EBIT de los segmentos operativos con el EBIT del Grupo comprende las utilidades y pérdidas a nivel corporativo, así como los efectos sobre las utilidades de la eliminación de las transacciones intragrupo entre los segmentos.

Las partidas a nivel corporativo dieron lugar a gastos por € 448 millones en el ejercicio 2023 (2022: € 421 millones), que, entre otras cosas, están relacionados con la subsidiaria TORC Robotics, Inc., y el negocio conjunto Cellcentric GmbH & Co. KG. Ajustes por un importe de € 120 millones (2022: € 61 millones) incluyeron gastos en relación con la escisión y gastos por la fusión pretendida de Mitsubishi Fuso Truck & Bus Corporation e Hino Motors Ltd. (transacciones M&A). **B. 09**

La eliminación de transacciones intragrupo resultó en un gasto durante el ejercicio fiscal 2023 por un importe de € 23 millones (2022: € 67 millones).

B. 09							
Reconciliación de EBIT a EBIT ajustado							
	TrucksNorthAmerica	Mercedes-Benz	TrucksAsia	DaimlerBuses	Financial Services	Reconciliación	DaimlerTruckGroup
En millones de euros							
2023							
EBIT	2,887	2,038	330	214	186	-471	5,183
Procedimientos legales (y medidas relacionadas)	-	-	-	-	-	-	-
Medidas de Reestructuración	-	16	-	-	-	-	16
Transacciones M&A	-	144	-	-	25	120	290
EBIT Ajustado	2,887	2,199	330	214	211	-351	5,489
Retorno sobre ventas/capital(en %)	12.3	9.4	4.7	4.7	8.0	-	-
Retorno sobre ventas/capital ajustado(en %)¹	12.3	10.2	4.7	4.7	9.1	-	-
2022							
EBIT	2,376	1,188	161	-52	310	-488	3,496
Procedimientos legales (y medidas relacionadas)	-	-	-	-	-	-	-
Medidas de Reestructuración	-	169	-	56	-	-	224
Transacciones M&A	3	273	10	11	-117	61	240
EBIT Ajustado	2,379	1,629	171	14	193	-427	3,959
Retorno sobre ventas/capital(en %)	10.8	5.9	2.5	-1.4	15.9	-	-
Retorno sobre ventas/capital ajustado(en %)¹	10.8	8.1	2.6	0.4	9.9	-	-

¹ El retorno sobre ventas ajustado se calcula como la relación de EBIT ajustado a ingresos por ventas. El retorno sobre capital ajustado se determina como la relación de EBIT ajustado con el capital promedio trimestral

[DaimlerTruck a Simple Vista](#)Informe Combinado de la Administración con Declaración No Financiera del Grupo > [Rentabilidad, Liquidez y Recursos de Capital, Situación Financiera](#)

Gobierno Corporativo

Estados Financieros Consolidados

Información Adicional

Retorno sobre el capital empleado del Negocio Industrial 2023

La rentabilidad del capital empleado en el Negocio Industrial es evaluada mediante el retorno del capital empleado. En el capítulo **Perfil Corporativo** del informe combinado de la administración incluye explicaciones detalladas de estas y otras cifras clave de nuestro sistema de medición del desempeño.

El retorno sobre el capital empleado del Negocio Industrial fue del 44.6 % en 2023 (2022: 28.9 %). El incremento significativo en comparación con el ejercicio anterior resultó principalmente por el EBIT significativamente mayor.

La integración del retorno sobre el capital empleado del Negocio Industrial se presenta en la tabla **B. 10**

B. 10			
Retorno sobre el capital empleado del Negocio Industrial			
	2023	2022	cambio %
En millones de euros			
EBIT	4,997	3,185	+57
Activos intangibles	2,826	2,735	+3
Propiedades, plantas y equipo	7,910	7,928	-
Inventarios	9,023	8,782	+3
Cuentas por cobrar comerciales	4,961	4,260	+16
Otros activos	6,223	6,290	-1
Activos de operación¹	30,944	29,996	+3
Cuentas por cobrar comerciales	-4,964	-5,267	-6
Otros pasivos	-14,860	-14,337	+4
Pasivos de operación¹	-19,824	-19,604	+1
Activos netos de operación¹	11,121	10,392	+7
Activos netos de operación, promedio	11,198	11,039	+1
Retorno sobre el capital empleado (en %)	44.6	28.9	

¹ Los activos netos de operación se calculan con base en los valores al cierre de cada trimestre. La liquidez al igual que los impuestos sobre la renta y las pensiones no se incluyen en el cálculo de los activos netos de operación..

Liquidez y recursos de capital

Principios y objetivos de la gestión financiera

La gestión financiera del Grupo Daimler Truck comprende la gestión de la estructura del capital, la gestión de la tesorería y de la liquidez, la gestión de los riesgos de los precios de mercado (divisas, tipos de interés, precios de las materias primas), así como la gestión de los activos de pensiones y de los riesgos de crédito y de país. La gestión financiera global, es llevada a cabo de forma uniforme por la organización de la Tesorería del Grupo Daimler Truck para todas las empresas del Grupo Daimler Truck en el marco de las disposiciones legales para todas las compañías del Grupo. Fundamentalmente opera dentro de un marco predefinido de directrices, límites y puntos de referencia; organizacionalmente, está separada a nivel operativo de las funciones de liquidación, control financiero, información y contabilidad.

La **gestión de la estructura de capital** organiza la estructura de capital del Grupo y sus subsidiarias. Los recursos de capital de las empresas de servicios financieros, producción, ventas o financiamiento de Daimler Truck se asignan de acuerdo con los principios de optimización de costos y riesgos de los recursos financieros y de capital.

La **gestión de la liquidez** tiene por objeto garantizar que el Grupo esté siempre en condiciones de cumplir sus obligaciones de pago. Para ello, el Grupo registra los flujos de efectivo de las actividades de operación y de las operaciones financieras en una planificación continua. Las necesidades de financiamiento se satisfacen mediante instrumentos adecuados de gestión de la liquidez (por ejemplo, préstamos bancarios, bonos); el Grupo invierte el excedente de liquidez en el mercado monetario o de capitales, teniendo en cuenta los rendimientos y riesgos previstos. Con frecuencia se utiliza el factoraje a un grado limitado para gestionar la liquidez.

Nuestro objetivo es proporcionar la liquidez que se considere necesaria al mejor costo posible. Además de la liquidez operativa, el Grupo Daimler Truck dispone de otras reservas de liquidez que están disponibles a corto plazo. Los componentes de estos recursos adicionales son los créditos del negocio de servicios financieros que pueden ser titulizados en el mercado de capitales, una línea de crédito sindicada comprometida contractualmente (“línea de crédito revolvente”) y una línea de crédito adicional acordada en 2022.

La **gestión de efectivo** determina las necesidades y los excedentes de tesorería de forma centralizada. En este contexto, la liquidez se concentra de forma centralizada en cuentas bancarias del Grupo Daimler Truck mediante procedimientos de fondos comunes de reservas en varias divisas. La mayoría de los pagos entre las empresas del Grupo se realizan a través de cuentas de compensación internas, de modo que el número de flujos de pago externos se reduce al mínimo. El Grupo Daimler Truck ha establecido procesos y sistemas estandarizados para la gestión de sus cuentas bancarias y cuentas de compensación internas y para la realización de operaciones de pago automatizadas.

La **gestión del riesgo de precios de mercado** tiene por objeto limitar el impacto de las fluctuaciones de los tipos de cambio, las tasas de interés y los precios de las materias primas en las utilidades de las divisiones y del Grupo. Para ello, se determina primero el volumen de riesgo (“exposición”) de todo el Grupo para estos riesgos de precios de mercado. En el caso de las divisas, la exposición neta constituye el volumen de riesgo pertinente, que se reduce compensando las partidas de divisas entre las empresas del Grupo. A continuación, el Grupo toma sus decisiones de cobertura sobre esta base. Esto incluye el volumen a cubrir, el periodo a cubrir y la elección de los instrumentos de cobertura. La estrategia de cobertura se define a nivel del Grupo y se aplica de manera uniforme. Los órganos de decisión son comités internos para los riesgos de precios de mercado que se reúnen periódicamente.

La **gestión de los activos de pensiones** (“activos del plan”) incluye la inversión de los activos mantenidos para cubrir las obligaciones de las pensiones. Los activos del plan están legalmente separados de los activos de la empresa y se invierten principalmente en fondos; no están disponibles para fines generales de la empresa. Sobre la base de la evolución prevista de las obligaciones de pensiones, los activos del plan se distribuyen en varias categorías de activos, por ejemplo, acciones, valores de renta fija, inversiones alternativas e inmuebles, con la ayuda de la optimización del riesgo/rendimiento. El Grupo mide el rendimiento de sus inversiones en activos sobre la base de índices de referencia definidos. Los riesgos de las inversiones de capital se limitan mediante una directriz para todo el Grupo. Además, existen normas locales para la gestión del riesgo de los activos de los planes individuales. En la Nota 23 **Pensiones y Obligaciones Similares de las Notas a los Estados Financieros Consolidados**, se ofrece información adicional sobre los planes de pensiones y obligaciones similares.

El volumen de riesgo considerado en la **gestión de los riesgos de incumplimiento** incluye todas las posiciones acreedoras del Grupo Daimler Truck en todo el mundo frente a instituciones financieras, emisores de valores y clientes del negocio de Financial Services y del Negocio Industrial. El riesgo crediticio frente a entidades financieras y emisores de valores se deriva principalmente de la inversión de fondos líquidos en el marco de la gestión de la liquidez y de la utilización de instrumentos financieros derivados. La gestión de estos riesgos de crédito se basa esencialmente en un sistema de límites internos orientado a la solvencia de la entidad financiera o del emisor. El riesgo de crédito frente a los clientes en el Negocio Industrial se deriva de la relación con los concesionarios y agentes generales, otros clientes corporativos y clientes particulares. La gestión del riesgo crediticio se basa en un proceso uniforme de gestión del riesgo. En función del riesgo identificado, se solicita una garantía de crédito. Financial Services gestiona el riesgo crediticio frente a los clientes finales en su actividad de servicios financieros sobre la base de un proceso uniforme de gestión del riesgo. Este proceso define los requisitos mínimos para el negocio de crédito y arrendamiento y establece normas para los procesos de crédito y para la identificación, medición y gestión de los riesgos. Los elementos clave para la gestión de los riesgos crediticios son una evaluación crediticia adecuada apoyada por procedimientos estadísticos de clasificación del riesgo, así como un análisis y seguimiento estructurado de la cartera.

La **gestión de riesgo del país** incluye varios aspectos de riesgo: el riesgo de las inversiones de capital en subsidiarias y negocios conjuntos, el riesgo del financiamiento transfronterizo de las empresas del Grupo en países de riesgo y el riesgo de las ventas directas a clientes en esos países. El Grupo Daimler Truck dispone de un sistema de clasificación interno en el que todos los países en los que opera el Grupo Daimler Truck se clasifican en categorías de riesgo. Los riesgos derivados de los créditos transfronterizos se cubren parcialmente mediante seguros de crédito a la exportación, cartas de crédito y garantías bancarias a favor del Grupo Daimler Truck. Además, un comité interno determina y limita el importe de las carteras de divisas en las compañías de Financial Services en los países de riesgo.

Para más información sobre la gestión de los riesgos de precio de mercado, de impago y de liquidez, véase la Nota 34 **Gestión de Riesgos Financieros**.

Flujo de Efectivo

El flujo de efectivo proveniente de las actividades de operación B. 11 en 2023 resultó en una entrada de efectivo por € 0.4 mil millones (2022: salida de efectivo € 0.5 mil millones). La utilidad antes de impuestos fue significativamente mayor que durante el ejercicio anterior. El resultado positivo se debió principalmente a la mejor fijación constante de precios netos en los segmentos vehiculares, así como a efectos positivos de mezcla y volumen en las ventas de unidades.

Un incremento en inventarios debido, entre otras cosas, a una base de costos generalmente mayor en inventarios un nivel ligeramente superior de artículos terminados. Un suceso positivo en las cadenas de suministro a nivel mundial resultó en un menor nivel de trabajo en proceso. La disminución de cuentas por pagar comerciales se debió a un menor nivel de compras al cierre del ejercicio.

Incluyendo el incremento en cuentas por cobrar comerciales, esto resultó en un cambio negativo en el capital de trabajo de € 1.3 miles de millones (2022: menos € 0.9 miles de millones). El capital de trabajo representa la suma de inventarios cuentas por cobrar comerciales y cuentas por pagar comerciales.

B. 11 Estado de Flujos de Efectivo Consolidado Condensado	Grupo Daimler		Negocio Industrial		Financial	
	Truck	2023	2022	Services	2023	2022
En millones de euros						
Efectivo y equivalentes de efectivo al inicio del período	5,944	7,244	5,597	6,904	347	340
Utilidad antes del impuesto sobre la renta	5,327	3,449	5,143	3,145	184	305
Depreciación y amortización/deterioros	1,133	1,120	1,115	1,105	18	15
Otros ingresos y gastos distintos a efectivo e ingresos por venta de activos	87	285	65	424	21	-139
Cambio en activos y pasivos de operación						
Inventarios	-550	-1,143	-455	-1,122	-96	-21
Cuentas por cobrar comerciales	-660	-631	-787	-569	127	-62
Cuentas por pagar comerciales	-112	904	-158	933	47	-29
Cuentas por cobrar por servicios financieros	-4,097	-3,385	-2	-2	-4,094	-3,383
Vehículos en arrendamiento operativo	-160	-141	334	119	-494	-260
Otros activos y pasivos de operación	816	106	591	130	226	-24
Dividendos recibidos por inversiones registradas utilizando el método de participación	16	13	16	13	-	-
Impuesto sobre la renta pagado/reembolsado	-1,415	-1,100	-1,413	-1,147	-1	47
Flujos de efectivo provenientes de actividades de operación	386	-523	4,449	3,030	-4,063	-3,553
Adiciones a propiedades, plantas y equipo	-1,026	-898	-1,010	-887	-15	-11
Adiciones a activos intangibles	-280	-235	-268	-215	-12	-19
Flujos de efectivo netos por la adquisición de negocios de Financial Services	-	-2,004	-	-1,271	-	-732
Inversiones en participaciones accionarias e ingresos por venta de participaciones accionarias	-206	-161	-194	-161	-12	-
Adquisición y venta de valores de deuda negociables e inversiones similares	-618	-989	-618	-984	-	-5
Otros	47	119	50	120	-3	-1
Flujos de efectivo provenientes de actividades de inversión	-2,082	-4,167	-2,040	-3,399	-42	-768
Cambios en pasivos de financiamiento	4,654	3,409	2,598	1,696	2,056	1,713
Dividendos pagados a los accionistas de Daimler Truck Holding AG	-1,070	-	-1,070	-	-	-
Dividendos pagados a participaciones minoritarias	-97	-52	-97	-52	-	-
Adquisición de acciones de tesorería	-557	-	-557	-	-	-
Transacciones con el Grupo Mercedes-Benz	-	-23	-	21	-	-44
Capital interno y transacciones de financiamiento	-	-	-2,051	-2,656	2,051	2,656
Flujos de efectivo provenientes de actividades de financiamiento	2,931	3,334	-1,176	-991	4,107	4,325
Efecto de cambios en el tipo de cambio sobre efectivo y equivalentes de efectivo	-113	56	-109	54	-4	2
Efectivo y equivalentes de efectivo al cierre del período	7,067	5,944	6,722	5,597	345	347

El incremento en cuentas por cobrar por servicios financieros, particularmente debido a nuevos negocios en el segmento Financial Services, tuvo un impacto negativo sobre los flujos de efectivo provenientes de actividades de operación.

En 2022, otros activos y pasivos de operación incluyeron salidas de efectivo por € 0.2 mil millones en relación con la terminación de relaciones contractuales preexistentes como parte de la adquisición de las compañías de Financial Services. Esto impactó de forma negativa los flujos de efectivo provenientes de actividades de operación y fueron asignadas completamente al segmento Financial Services.

Los cambios en otros activos y pasivos incluyen efectos positivos, específicamente por el incremento en provisiones para garantías de producto, así como provisiones para gastos de personal y prestaciones sociales.

En el periodo del informe, se efectuaron pagos por programas de optimización de costos de personal derivados de las medidas de reducción de costos acordadas y de las reducciones, socialmente responsables, de puestos de trabajo.

Los flujos de efectivo provenientes de actividades de inversión B. 11 resultaron en una salida de efectivo de € 2.1 miles de millones (2022: € 4.2 miles de millones). Por lo general, las salidas de efectivo se deben a adiciones a propiedades, plantas y equipo, así como activos intangibles y la adquisición y venta de fondos mutuos.

La disminución en comparación con el año anterior resultó principalmente a la contraprestación que se pagó al Grupo Mercedes-Benz en 2022 en relación con el negocio adquirido de Financial Services, de los cuales € 1.3 miles de millones están relacionados con la amortización de pasivos por financiamiento y se asignaron al Negocio Industrial.

Los flujos de efectivo provenientes de actividades de financiamiento B. 11 resultaron en una entrada de efectivo de € 2.9 mil millones (2021: € 3.3 miles de millones) durante el ejercicio del informe. Las salidas de efectivo se debieron principalmente al pago de dividendos a los accionistas de Daimler Truck Holding AG por un importe de € 1.1 miles de millones y el inicio del programa de recompra de acciones durante el 3T de 2023 por € 0.6 mil millones. Además, las entradas de efectivo resultaron principalmente de la recaudación de fondos en el mercado internacional de capital y dinero y por la emisión de Valores Respaldados por Activos (ABS). La emisión de bonos se llevó a cabo principalmente en EE. UU., los Países Bajos y Canadá por un valor total de € 6.0 miles de millones.

En 2023, el efectivo y equivalentes de efectivo incrementaron en € 1.1 miles de millones después de ajustes por efectos del tipo de cambio.

Flujo de efectivo libre del Negocio Industrial

La medida utilizada por Daimler Truck para la solidez financiera de sus actividades industriales es el **flujo de efectivo libre del Negocio Industrial B. 12**. El capítulo **Perfil Corporativo** del Informe Combinado de la Administración incluye explicaciones detalladas sobre esta y otras cifras clave.

En el ejercicio anterior, se excluye la amortización de los pasivos por financiamiento existentes en ese momento por parte del Grupo Daimler Truck, mismos que eran parte de la contraprestación transferida para el negocio adquirido de Financial Services y fue financiada por el Negocio Industrial, ya que estos no son parte de las actividades de operación del Negocio Industrial.

Otros ajustes incluyen la asignación de la sede de Daimler Truck a Financial Services y ajustes varios para reflejar el importe económico de las inversiones o desinversiones que no son total o parcialmente de naturaleza no monetaria.

En 2023, el **flujo de efectivo libre del Negocio Industrial** ascendió a € 2.8 miles de millones (2022: € 1.7 miles de millones).

El incremento en el flujo de efectivo libre del Negocio Industrial en € 1.1 miles de millones hasta € 2.8 miles de millones reflejó la sólida situación de ingresos y utilidades. Esto fue compensado por un mayor nivel de capital de trabajo, lo que tuvo un impacto negativo sobre el flujo de efectivo libre.

Un incremento en valores de inventario se debió, entre otros factores, a una base de costos generalmente más alta en inventarios y a un nivel ligeramente mayor de productos terminados. Un suceso positivo en las cadenas de suministro a nivel mundial resultó en un menor nivel de trabajo en proceso.

El incremento en cuentas por pagar comerciales se debió a la programación y menores volúmenes de factoraje. Las actividades de factoraje con bancos e instituciones externas fueron por un importe de € 25 millones (2022: € 154 millones) y los acuerdos de factoraje interno con Financial Services disminuyeron a € 293 millones (2022: € 387 millones). Adicionalmente, hubo una ligera disminución en cuentas por pagar comerciales.

También debe resaltarse un incremento planeado en inversiones en propiedades, plantas y equipo, principalmente para abordar los temas de transformación.

En la determinación del flujo de efectivo libre **B. 13**, el incremento en ingreso sobre la renta por pagar es atribuible al mejor rendimiento de las utilidades. Además, deben resaltarse mayores entradas de efectivo por intereses debido a una mayor liquidez y un ambiente más sólido de tasa de interés en comparación con el ejercicio anterior. La aportación especial al fondo de pensiones efectuada en el período del año anterior no se materializó este año.

Para una presentación más transparente del negocio en curso, identificamos e informamos un **flujo de efectivo libre ajustado del Negocio Industrial B. 12**. Después del ajuste por transacciones M&A y medidas de reestructuración, el flujo de efectivo libre ajustado del Negocio Industrial dio lugar a una entrada de efectivo de € 3.3 miles de millones (2022: € 2.0 miles de millones).

[DaimlerTruck a Simple Vista](#)Informe Combinado de la Administración con Declaración No Financiera del Grupo > [Rentabilidad, Liquidez y Recursos de Capital, Situación Financiera](#)

Gobierno Corporativo

Estados Financieros Consolidados

Información Adicional

B. 12**Flujo de efectivo libre del Negocio Industrial**

	2023	2022	23/22
En millones de euros			Cambio
Flujos de efectivo por actividades de operación	4,449	3,030	+1,419
Flujos de efectivo por actividades de inversión	-2,040	-3,399	+1,359
Change in marketable debt securities and similar investments	618	984	-366
Right-of-use assets	-253	-190	-63
Cambio en los instrumentos de deuda negociables e inversiones similares	-	1,271	-1,271
Activos de derecho de uso	36	50	-13
Flujo de efectivo libre del Negocio Industrial	2,811	1,746	+1,065
Procedimientos legales (y medidas relacionadas)	-	-	-
Medidas de reestructuración	177	131	+46
Transacciones M&A	315	100	+215
Flujo de efectivo libre ajustado del Negocio Industrial	3,303	1,976	+1,326

B. 13**Reconciliación de CFBIT a flujo de efectivo libre del Negocio Industrial**

	2023	2022
En millones de euros		
CFBIT del Negocio Industrial	3,972	3,027
Impuesto sobre la renta pagado/reembolsado	-1,413	-1,147
Intereses pagados/recibidos	289	-12
Otras partidas de reconciliación	-37	-122
Flujo de efectivo libre del Negocio Industrial	2,811	1,746

Además de la derivación de los flujos de efectivo publicados de las actividades de operación e inversión, el **flujo de efectivo libre del Negocio Industrial** puede derivarse de los flujos de efectivo antes de intereses e impuestos (CFBIT) de los segmentos. La reconciliación del CFBIT del Grupo Daimler Truck con el flujo de efectivo libre del Negocio Industrial incluye también los impuestos y los intereses pagados.

Además de las eliminaciones entre los segmentos, los otros elementos de reconciliación incluyen elementos atribuibles al Negocio Industrial, pero de los que los segmentos no son responsables. La tabla **B. 13** muestra la reconciliación del CFBIT de las divisiones automotrices con el flujo de efectivo libre del Negocio Industrial.

El **CFBIT del Negocio Industrial** se deriva del EBIT y de los cambios en los activos y pasivos de operación ("activos netos") e incluye también las adiciones de derechos de uso. La liquidación de los pasivos de financiamiento existentes por parte del Grupo Daimler Truck, que es parte de la contraprestación transferida del negocio de Financial Services adquirido y fue financiada por el Negocio Industrial, se elimina ya que no es parte de las actividades de operación del Negocio Industrial. La tabla **B. 14** muestra la composición del CFBIT para el Negocio Industrial. La tabla **B. 15** muestra la reconciliación del CFBIT con el **CFBIT ajustado** y el **índice de conversión de efectivo ajustado**, para el Negocio Industrial.

Se alcanzó un índice de conversión de efectivo ajustado de 0.8 para el Negocio Industrial del Grupo Daimler Truck. Esta cifra es ligeramente inferior al valor del año anterior, que fue del 0.9, y es atribuible a una mayor inversión.

B. 14**CFBIT del Negocio Industrial**

	2023	2022
En millones de euros		
EBIT	4,997	3,185
Cambio en el capital de trabajo	-1,400	-758
Inversiones financieras netas	-189	-162
Inversiones netas en propiedades, plantas y equipo y activos intangibles	-1,480	-1,165
Depreciación y amortización/deterioros	1,115	1,105
Otros	929	820
CFBIT	3,972	3,027

B. 15**Reconciliación a CFBIT ajustado**

	2023	2022
En millones de euros		
CFBIT	3,972	3,027
Medidas de reestructuración	177	131
Transacciones M&A	315	100
CFBIT Ajustado	4,464	3,257
EBIT Ajustado	5,278	3,767
Índice de conversión de efectivo ajustado¹	0.8	0.9

¹ El índice de conversión de efectivo ajustado se calcula como la razón de CFBIT ajustado a EBIT ajustado.

La **liquidez neta del Negocio Industrial B. 16** se calcula como el importe total, tal como se muestra en el balance general, de efectivo y equivalentes de efectivo y los títulos de deuda negociables e inversiones similares incluidos en la gestión de la liquidez, menos el importe de los reembolsos con cobertura de divisas de los pasivos de financiamiento. En la medida en que el refinanciamiento interno del Grupo del negocio de Financial Services sea realizado por compañías del Negocio Industrial, éste se deduce en el cálculo de la deuda neta del Negocio Industrial

En comparación con el 31 de diciembre de 2022, la liquidez neta del Negocio Industrial aumentó en € 0.8 mil millones, hasta los € 8.3 miles de millones. El aumento se debe principalmente al flujo de efectivo libre positivo del Negocio Industrial por un importe de € 2.8 miles de millones. Esto fue compensado por el pago de dividendos por € 1.1 miles de millones en junio de 2023 a los accionistas de Daimler Truck Holding AG y el programa de recompra de acciones en el segundo semestre de 2023, resultando en una salida de efectivo por € 0.6 mil millones.

El incremento en liquidez y pasivos por financiamiento del Negocio Industrial resultó principalmente debido a las emisiones de bonos en EE. UU., los Países Bajos y Canadá y al incremento en fondos del mercado de dinero.

B. 16**Liquidez neta del Negocio Industrial**

	Dic. 31, 2023	Dic. 31, 2022	23/22
En millones de euros			Cambio
Efectivo y equivalentes de efectivo	6,722	5,597	+1,125
Instrumentos de deuda negociables e inversiones similares	1,764	1,092	+672
Liquidez	8,487	6,689	+1,798
Cuentas por cobrar/pasivos por financ.	204	1,423	-1,219
Valuación de mercado y cobertura de divisas para pasivos por financiamiento	-369	-582	+213
Cuentas por cobrar/ pasivos por Financ. (nominales)	-165	841	-1,006
Liquidez neta	8,322	7,530	+792

La deuda neta a nivel Grupo, que resultó principalmente por el refinanciamiento del negocio de arrendamiento y ventas por financiamiento, incrementó € 2.9 miles de millones hasta € 17.2 miles de millones en comparación con el 31 de diciembre de 2022. **B. 17**

B. 17**Deuda neta del Grupo Daimler Truck**

	Dic. 31, 2023	Dic. 31, 2022	23/22
En millones de euros			Cambio
Efectivo y equivalentes de efectivo	7,067	5,944	+1,123
Instrumentos de deuda negociables e inversiones similares	1,808	1,145	+662
Liquidez	8,875	7,089	+1,785
Pasivos por financiamiento	-25,727	-20,839	-4,888
Valuación de mercado y cobertura de divisas para pasivos por financiamiento	-369	-582	+213
Pasivos por financiamiento (nominales)	-26,096	-21,421	-4,675
Deuda neta	-17,221	-14,331	-2,889

Pasivos contingentes y otras obligaciones financieras

Al 31 de diciembre de 2023, la mejor estimación de los **pasivos contingentes** ascendía a € 0.6 mil millones (31 de diciembre de 2022: € 0.6 mil millones). En el marco de su actividad habitual, el Grupo ha contraído **otras obligaciones financieras** por valor de € 1.0 miles de millones (31 de diciembre de 2022: € 1.0 miles de millones), que excedieron los pasivos que figuran en el Estado de Situación Financiera Consolidado al 31 de diciembre de 2023.

Tanto al 31 de diciembre de 2023 como al 31 de diciembre de 2022, el Grupo Daimler Truck había emitido compromiso de deuda irrevocables que no habían sido utilizados en esas fechas.

Además, existen otras obligaciones financieras resultantes del pasivo posterior a la desinversión por la escisión en 2019 y la escisión y separación en 2021.

La información detallada sobre los pasivos contingentes y otras obligaciones financieras se encuentra en la **Nota 32** de los Estados Financieros Consolidados, **Pasivos Contingentes y Otras Obligaciones Financieras**.

Refinanciamiento

Las operaciones de financiamiento llevadas a cabo por Daimler Truck en el ejercicio 2023 se destinaron principalmente a la adquisición y refinanciamiento del negocio de arrendamiento y ventas por financiamiento. Para ello, Daimler Truck recurrió a diversos instrumentos de financiamiento en diferentes monedas y mercados. Entre ellos se encuentran los préstamos bancarios, los bonos con vencimiento a mediano y largo plazo en el mercado de capitales y la titulización de las cuentas por cobrar de clientes en el negocio de servicios financieros ("valores respaldados por activos").

En el año del informe, la situación en los mercados de capital y dinero se caracterizó por alta volatilidad debido a los riesgos geopolíticos y económicos. El ciclo de subidas de tipos de interés iniciado por la mayoría de los bancos centrales en 2022 continuó en 2023, lo que dio lugar a un entorno de refinanciamiento persistentemente volátil para los emisores. Durante el período del informe, el Grupo cubrió sus necesidades de refinanciamiento mediante la emisión de bonos y transacciones de valores respaldados por activos (ABS). En Estados Unidos y Europa, esto se realiza mediante las denominadas emisiones de referencia (bonos con un volumen nominal elevado) de Daimler Truck Finance North America LLC y Daimler Truck International Finance B.V, respectivamente.

Otra importante fuente de refinanciamiento en el ejercicio 2023 fueron los **préstamos bancarios**, particularmente para las áreas de divisas de los reales de Brasil, el yen de Japón y los pesos de México. Estos préstamos fueron concedidos por bancos que operan a nivel mundial, así como por bancos que operan a nivel nacional. Entre los acreedores también se encontraban instituciones financieras gubernamentales (como el Banco de Desarrollo de Brasil).

En agosto de 2021, se cerró un acuerdo con un consorcio de bancos internacionales para proporcionar una **línea de crédito** sindicada, de € 5.0 miles de millones. La línea tiene una vigencia inicial de cinco años con dos opciones de prórroga, una de las cuales todavía puede ser utilizada. Daimler no tiene intención de utilizar esa línea de crédito.

En septiembre de 2022, concluyó una línea de crédito revolvente por € 1.0 miles de millones con un vencimiento a 24 meses con un grupo de bancos internacionales. Existe una opción para incrementar adicionalmente la línea de crédito en € 500 millones dentro de los primeros 18 meses de la vigencia. La opción de incrementar y la línea de crédito no se habían utilizado en la fecha del presente informe.

[DaimlerTruck a Simple Vista](#)Informe Combinado de la Administración con Declaración No Financiera del Grupo > [Rentabilidad, Liquidez y Recursos de Capital, Situación Financiera](#)Gobierno Corporativo
Estados Financieros Consolidados
Información Adicional**B. 18****Emisiones de Referencia**

Emisor	Volumen	Mes de emisión	Vencimiento
Daimler Truck Finance North America LLC	US\$650 millones	01.2023	01.2025
Daimler Truck Finance North America LLC	US\$650 millones	01.2023	01.2026
Daimler Truck Finance North America LLC	US\$500 millones	01.2023	01.2028
Daimler Truck International Finance B.V.	€650 millones	06.2023	06.2026
Daimler Truck International Finance B.V.	€500 millones	06.2023	06.2029
Daimler Truck Finance North America LLC	US\$600 millones	08.2023	08.2025
Daimler Truck Finance North America LLC	US\$500 millones	08.2023	09.2028
Daimler Truck Finance North America LLC	US\$500 millones	08.2023	09.2033
Daimler Truck Finance Canada Inc.	C\$300 millones	09.2023	09.2026
Daimler Truck Finance Canada Inc.	C\$300 millones	09.2023	09.2028

Los valores contables de los principales instrumentos de refinanciamiento, así como los tipos de interés medios ponderados, se muestran en la Tabla B. 19. Al 31 de diciembre de 2023, están relacionados principalmente con las siguientes divisas: 43 % con USD, 12 % con BRL, 17 % con euros y 7 % con CAD.

Al 31 de diciembre de 2023, el total de los pasivos de financiamiento que figuran en el Estado de Situación Financiera Consolidado ascendía a € 25.7 miles de millones (31 de diciembre de 2022: € 20.8 miles de millones).

En la **Nota 25 Pasivos por Financiamiento** de los Estados Financieros Consolidados se ofrece información detallada sobre los importes y los vencimientos de las principales partidas de los pasivos por financiamiento. La **Nota 26 Otros Pasivos Financieros** de los Estados Financieros Consolidados también proporciona información sobre los vencimientos de otros pasivos financieros.

Calificaciones crediticias

Las calificaciones crediticias de Daimler Truck permanecen sin cambio por parte de las agencias calificadoras en el ejercicio fiscal 2023. S&P Credit Ratings elevó nuestras perspectivas a positivas. Por lo tanto, Daimler Truck continúa teniendo una sólida calificación de grado de inversión de las agencias calificadoras S&P Global Ratings y Moody's.

El 26 de mayo de 2023, **S&P Global Ratings** cambió las perspectivas de nuestra calificación a largo plazo de “estables” a “positivas”. Las calificaciones BBB+ / A-2 (a largo y corto plazo) de S&P Global Ratings reflejan la valoración de la agencia de que Daimler Truck tiene una fuerte posición en los mercados más rentables de Estados Unidos y Europa. Además, S&P ha observado positivamente que Daimler Truck va en buen camino para lograr sus objetivos de rentabilidad y ha mejorado su estructura de costos.

La calificación A3 (a largo plazo, Prime-2 a corto plazo) de **Moody's** para Daimler Truck refleja el considerable tamaño del Grupo como uno de los mayores fabricantes de vehículos comerciales del mundo por ingresos por ventas, su buena diversificación con ocho marcas individuales y sus posiciones de liderazgo en los mercados americano y europeo. Moody's también ha destacado la recuperación a nivel mundial de los mercados de camiones y el potencial de Daimler Truck para aumentar sus márgenes mediante medidas de eficiencia y la política financiera conservadora de Daimler Truck en combinación con una fuerte posición de liquidez.

B. 20**Calificaciones Crediticias****Cierre de 2023****Calificación crediticia largo plazo**

S&P	BBB+
Moody's	A3

Calificación crediticia corto plazo

S&P	A-2
Moody's	P-2

B. 19**Instrumentos de refinanciamiento**

	Tasas de interés promedio		Valores contables	
	Dic. 31, 2023	Dic. 31, 2022	Dic. 31, 2023	Dic. 31, 2022
	in %		En millones de euros	
Bonos	4.78	3.18	14,205	11,351
Pasivos por transacciones ABS	5.93	4.92	1,990	1,011
Pasivos ante instituciones financieras	8.42	7.19	7,269	6,049

Situación Financiera

En comparación con el 31 de diciembre de 2022, los **activos totales** aumentaron de € 64.0 miles de millones hasta € 71.2 miles de millones. El aumento incluye efectos negativos por la conversión de divisas de € 1.3 miles de millones; ajustado por estos efectos, el aumento fue de € 8.5 miles de millones. Financial Services representó € 29.8 miles de millones de los activos totales (2022: € 25.5 miles de millones), lo que corresponde al 41.9 % de todos los activos del Grupo Daimler Truck (2022: 39.9 %).

La tabla **B. 21** muestra el Estado de Situación Financiera Condensado del Grupo Daimler Truck, así como del Negocio Industrial y de Financial Services.

Con un 52.7 %, los activos circulantes como proporción del total del balance general fueron similares al nivel del año anterior (31 de diciembre de 2022: 50.6 %). Con un 32.0 %, los pasivos circulantes como proporción del total del balance general fueron similares al nivel del año anterior (31 de diciembre de 2022: 32.8 %). La tabla **B. 22** muestra la estructura del balance general por vencimientos.

B. 21						
Estado de Situación Financiera Consolidado Condensado						
	Grupo Daimler Truck		Negocio Industrial		Financial Services	
	Al 31 diciembre,		Al 31 diciembre,		Al 31 diciembre,	
	2023	2022	2023	2022	2023	2022
En millones de euros						
Activos						
Activos intangibles	2,876	2,779	2,826	2,735	50	44
Propiedades, plantas y equipo	7,979	7,993	7,910	7,928	69	65
Equipo en arrendamientos operativos	4,530	4,433	3,645	3,617	885	816
Cuentas por cobrar a Financial Services	26,214	22,425	-	-	26,214	22,425
Inversiones registradas con el método de participación	1,051	1,073	1,051	1,073	-	-
Inventarios	9,155	8,815	9,023	8,782	131	33
Cuentas por cobrar comerciales	5,262	4,682	4,961	4,260	301	422
Efectivo y equivalentes de efectivo	7,067	5,944	6,722	5,597	345	347
Valores de deuda negociables e inversiones similares	1,808	1,145	1,764	1,092	44	53
Circulantes	1,751	1,124	1,751	1,092	-	32
No Circulantes	57	21	13	-	44	21
Otros activos financieros	1,501	1,505	607	702	894	803
Otros activos	3,769	3,175	2,887	2,637	882	537
Total	71,212	63,969	41,397	38,424	29,815	25,545
Pasivos y Capital						
Capital	22,224	20,606	19,761	18,388	2,462	2,218
Provisiones	6,515	6,096	6,361	5,954	155	142
Pasivos de financiamiento	25,727	20,839	-204	-1,422	25,931	22,262
Circulantes	8,602	7,511	-6,311	-4,856	14,913	12,367
No circulantes	17,125	13,328	6,107	3,433	11,017	9,895
Cuentas por pagar comerciales	5,059	5,317	4,964	5,267	95	50
Otros pasivos financieros	4,684	4,826	3,900	4,288	783	538
Pasivos contractuales y por reembolso	4,275	3,811	4,275	3,811	-	-
Otros pasivos	2,728	2,474	2,339	2,139	389	335
Total	71,212	63,969	41,397	38,424	29,815	25,545

El **equipo en arrendamientos operativos y las cuentas por cobrar por servicios financieros** aumentaron en total a € 30.7 miles de millones (31 de diciembre de 2022: € 26.9 miles de millones); ajustado por la conversión de moneda, hubo un incremento de € 4.2 miles de millones. Esto se debió principalmente a los nuevos negocios. La proporción de los activos totales correspondiente al negocio de arrendamiento y ventas por financiamiento fue 43.2 %, similar al nivel del año anterior (31 de diciembre de 2022: 42.0 %).

Las **inversiones registradas utilizando el método de participación** por un importe de € 1.1 miles de millones fueron similares al nivel del año anterior (31 de diciembre de 2022: € 1.1 miles de millones).

Los **inventarios** aumentaron de € 8.8 miles de millones a € 9.2 miles de millones; la proporción de los activos totales es inferior a la del año anterior en 12.9 % (2022: 13.8 %). Un incremento en valores de inventario se debió, entre otras cosas, a una base de costos generalmente mayor en inventarios y a un nivel ligeramente mayor de artículos terminados. Un suceso positivo en las cadenas de suministro a nivel mundial resultó en un menor nivel de trabajo en proceso.

Las **cuentas por cobrar comerciales**, por € 5.3 miles de millones, superaron la cifra del año anterior (31 de diciembre de 2022: € 4.7 miles de millones). El aumento se debió principalmente a la evolución de las ventas de unidades.

El **efectivo y los equivalentes de efectivo** incrementaron hasta € 7.1 miles de millones (31 de diciembre de 2022: € 5.9 miles de millones). El aumento se debió principalmente a la emisión de bonos en EE. UU., los Países Bajos y Canadá, así como a flujos de efectivo por actividades de operación.

Los **instrumentos de deuda negociables e inversiones similares** con un valor en libros de € 1.8 miles de millones fueron significativamente mayores en comparación con el año anterior (31 de diciembre de 2022: € 1.1 miles de millones). El incremento se debe principalmente al incremento en fondos del mercado de dinero, valuados a valor razonable a través de resultados.

Otros activos, por un importe de € 3.8 miles de millones, incluyen primordialmente impuestos diferidos y reclamos de reembolsos fiscales (31 de diciembre de 2022: € 3.2 miles de millones). Entre otras cosas, el cambio se debe a mayores reclamos de reembolso en relación con impuesto sobre ventas, así como a un incremento en los activos fiscales diferidos.

El **capital** del Grupo incrementó con respecto al 31 de diciembre de 2022, pasando de € 20.6 miles de millones a € 22.2 miles de millones. El mayor impacto resultó por la utilidad neta del Grupo de € 4.0 miles de millones; esto fue parcialmente compensado por efectos negativos provenientes principalmente por pagos de dividendos a los accionistas de Daimler Truck Holding Ag por € 1.1 miles de millones, la adquisición de 17,668,525 acciones por € 0.6 mil millones como parte del programa de recompra de acciones, y por conversión de divisas por € 0.5 mil millones. El capital atribuible a los accionistas de Daimler Truck Holding AG aumentó en consecuencia hasta los € 21.6 miles de millones (31 de diciembre de 2022: € 20.1 miles de millones).

En el entorno de una sólida posición de liquidez, el Consejo de Administración y el Comité de Vigilancia de Daimler Truck Holding A decidieron, el 10 de julio de 2023, implementar un programa de recompra de acciones. Sobre esta base, acciones propias con un valor de € 2 miles de millones (excluyendo costos incidentales de adquisición) serán adquiridas en la bolsa de valores durante un período de 24 meses que inició el 2 de agosto de 2023.

Mientras que los activos totales aumentaron un 11.3 %, el capital incrementó 7.9 % en comparación con el año anterior. El menor incremento en el capital se debe principalmente a que no hubo distribución de dividendos a los accionistas de Daimler Truck Holding AG en el ejercicio anterior. El **índice de capital** del Grupo fue similar al del nivel del año anterior en 31.2 % (31 de diciembre de 2022: 32.2 %); el índice de capital del Negocio Industrial fue del 47.7 % (31 de diciembre de 2022: 47.9 %).

Las **provisiones**, que ascienden a € 6.5 miles de millones, son superiores en comparación con el nivel del año anterior (31 de diciembre de 2022: € 6.1 miles de millones); con un 9.1 %, su proporción en el total del balance general es similar al del año anterior (31 de diciembre de 2022: 9.5 %). Las provisiones para pensiones y obligaciones similares por un importe de € 1.2 miles de millones fueron similares a las del ejercicio anterior (31 de diciembre de 2022: € 1.1 miles de millones). El ligero incremento en el valor actual de las obligaciones por pensiones de € 6.3 miles de millones (31 de diciembre de 2022: € 5.9 miles de millones) se vio compensado por el valor razonable de los activos del plan para financiar estas obligaciones por € 5.7 miles de millones (31 de diciembre de 2022: € 5.4 miles de millones).

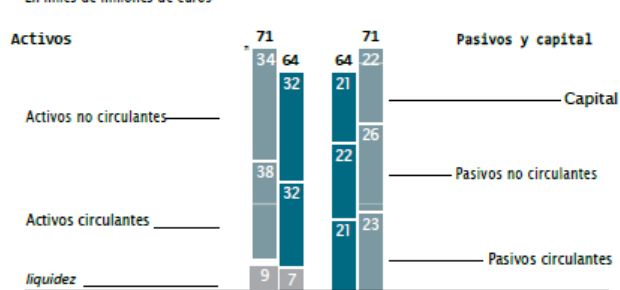
Las provisiones también se refieren a obligaciones por garantías de productos por valor de € 2.2 miles de millones (31 de diciembre de 2022: € 2.0 miles de millones), por costos sociales y de personal por valor de € 1.8 miles de millones (31 de diciembre de 2022: € 1.6 miles de millones), por riesgos de responsabilidad civil y litigios y procedimientos regulatorios por valor de € 0.9 mil millones (31 de diciembre de 2022: € 1.0 miles de millones), y otras provisiones por valor de € 0.4 mil millones (31 de diciembre de 2022: € 0.4 mil millones).

B. 22

Estructura del balance general del Grupo

Daimler Truck

En miles de millones de euros



Los **activos intangibles** por € 2.9 miles de millones (31 de diciembre de 2022: € 2.8 miles de millones) incluyen € 0.7 mil millones de crédito mercantil (31 de diciembre de 2022: € 0.7 mil millones), € 0.9 mil millones de costos de desarrollo capitalizados (31 de diciembre de 2022: € 0.8 mil millones), € 1.3 miles de millones de concesiones, derechos de propiedad industrial y derechos similares (de estos, € 0.9 mil millones por el derecho de uso de la marca Mercedes-Benz de forma indefinida) (31 de diciembre de 2022: € 1.3 mil millones). Los costos de desarrollo capitalizados en el año del informe ascienden a € 209 millones (31 de diciembre de 2022: € 167 millones) y corresponden al 10.6 % (2022: 9.4 %) del gasto total de investigación y desarrollo del Grupo.

Las **propiedades, plantas y equipo** (incluidos los derechos de uso), por € 8.0 miles de millones, fueron similares al nivel del año anterior (31 de diciembre de 2022: € 8.0 miles de millones). Las inversiones en propiedades, plantas y equipo incrementaron de € 898 millones a € 1,026 millones. En nuestras plantas de producción y montaje, las inversiones se realizaron principalmente en la preparación para la producción de vehículos libres de emisiones con el fin de apoyar la transformación a vehículos eléctricos. Otras áreas clave fueron inversiones en optimización de plantas y el desarrollo constante de la cartera existente de productos, así como la expansión de nuestros centros de ventas y refacciones. Las inversiones en propiedades, plantas y equipo en las plantas de Alemania ascendieron a € 439 millones (2022: € 294 millones).

Los **pasivos de financiamiento** incrementaron a € 25.7 miles de millones (31 de diciembre de 2022: € 20.8 miles de millones). El incremento se debió principalmente a empréstitos en los mercados internacionales de dinero y capitales y debido a la emisión de valores respaldados por activos.

De los pasivos por financiamiento, el 55.2 % corresponde a bonos, el 28.3 % a pasivos con bancos, el 7.7 % a pasivos procedentes de transacciones ABS, el 4.5 % a pasivos procedentes de contratos de arrendamiento y el 3.1 % a préstamos y otros pasivos por financiamiento.

Las **cuentas por pagar comerciales** por un importe de € 5.1 miles de millones, fueron similares al nivel del año anterior (31 de diciembre de 2022: € 5.3 miles de millones). La disminución en cuentas por pagar comerciales se debe a un menor volumen de adquisiciones al cierre del ejercicio.

Puede encontrarse más información sobre los activos, el capital y los pasivos registrados del Grupo en el **Estado Consolidado de Situación Financiera D. 03**, el **Estado Consolidado de Cambios en el Capital D. 05** y las correspondientes Notas a los Estados Financieros Consolidados.

Evaluación general de la situación económica

El pasado ejercicio se caracterizó por unas condiciones relativamente estables. El efecto económico real de la guerra entre Rusia y Ucrania se ha debilitado en comparación con el año anterior. La situación en materia de precios de la energía y evolución de la inflación mejoró a lo largo del año. La escalada de los riesgos geopolíticos en Oriente Medio no tuvo ningún impacto económico real significativo durante el año analizado.

Un entorno de mercado positivo en general, respaldado por efectos de recuperación, contribuyó a la estabilidad de las ventas y a la mejora de los precios netos de Daimler Truck. Las cadenas de suministro, que se estabilizaron en gran medida a lo largo del año, permitieron satisfacer en gran medida la fuerte demanda general de los clientes, aunque continuaron los cuellos de botella locales y sectoriales en las cadenas de suministro.

Daimler Truck cerró con gran éxito el ejercicio 2023. Las perspectivas para 2023 se mejoraron a lo largo del año y se confirmaron con valores récord para Daimler Truck, entre otras cosas, a nivel de grupo en términos de ingresos y EBIT, así como de flujo de caja libre del negocio industrial. El rendimiento de las ventas ajustado del negocio industrial alcanzó un nivel récord histórico para Daimler Truck del 9.9 % y aumentó en todos los segmentos de vehículos en comparación con el año anterior.

En la tabla **B. 75** del capítulo **Perspectivas** se muestra una comparación de las cifras clave de las perspectivas con la evolución real del ejercicio 2023, así como con las perspectivas para el ejercicio 2024.

Daimler Truck Holding AG

(versión condensada de conformidad con el Código de Comercio Alemán (Handelsgesetzbuch o HGB))

Además de la información sobre el Grupo Daimler Truck, aquí se informan los resultados financieros de Daimler Truck Holding AG.

Daimler Truck Holding AG es la sociedad matriz del Grupo Daimler Truck y tiene su sede en Stuttgart (Alemania).

Daimler Truck Holding AG está estructurada como una compañía de administración con el Consejo de Administración y que presta servicios de administración en el Grupo. Por debajo del nivel del Consejo de Administración, la Sociedad -salvo algunos empleados con contrato de trabajo dual- no tiene empleados propios. El financiamiento del Grupo Daimler Truck ha sido a de forma centralizada por Daimler Truck AG y las demás compañías del Grupo, en su caso, junto con las garantías aportadas por Daimler Truck Holding AG. Debido a su posición como sociedad matriz cotizada del Grupo Daimler Truck, Daimler Truck Holding AG es responsable de un amplio abanico de tareas, especialmente en la presentación externa del Grupo Daimler Truck. Estas tareas incluyen, en particular, la elaboración de informes financieros externos y el cumplimiento de otros requisitos legales de información y de los requisitos fiscales que se imponen al grupo fiscal. Las funciones centrales de todo el Grupo tienen su sede en Daimler Truck AG, que presta servicios a Daimler Truck Holding AG.

Los Estados Financieros Consolidados se ajustan a las Normas Internacionales de Información Financiera (NIIF) aplicables en la Unión Europea (UE). Esto da lugar a algunas diferencias contables en cuanto al registro y la valuación, principalmente en lo que respecta a la remuneración de los directivos y a la valuación de las participaciones en el capital, los créditos y los pasivos, las provisiones, los instrumentos financieros y los impuestos diferidos.

Los estados financieros anuales de Daimler Truck Holding AG se preparan de conformidad con regulaciones contables de acuerdo con provisiones de la ley comercial y suplementarias de la ley de sociedades mercantiles.

Salvo cuando se indique lo contrario, los estados financieros anuales se presentan en millones de euros (€) y se comparan con los valores al 31 de diciembre de 2022.

El estado de resultados se prepara de conformidad con el método de costo de ventas más utilizado a nivel internacional. El período comparativo para el estado de resultados es el breve ejercicio fiscal del año anterior.

Para Daimler Truck Holding AG, como compañía de administración, la utilidad neta del ejercicio representa el indicador de desempeño más importante. Se considera que la utilidad neta se encuentra al nivel del ejercicio anterior si se encuentra dentro de un rango de entre menos 5.0 % y +5.0 %. En caso de existir un cambio en un rango entre menos 5.0 % y menos 15.0 % o entre +5.0 % y +15.0 %, nos referimos a una ligera disminución o a un ligero incremento en comparación con el año anterior. Si el cambio es mayor a +15.0 % o menor a menos 15.0 % en comparación con el ejercicio anterior, clasificamos esto como un incremento o una disminución importantes.

Rentabilidad

La **rentabilidad** de Daimler Truck Holding AG en el ejercicio se vio influenciada de forma significativa por la transferencia de utilidades resultante del acuerdo de transferencia de utilidades y pérdidas y control con Daimler Truck AG, que ascendió a € 5,511 millones (2022: € 1,393 millones).

Los **gastos de administración** fueron por un importe de € 73 millones (2022: € 55 millones). Esto incluye principalmente gastos de personal por € 28 millones (2022: € 23 millones), otros servicios externos no relacionados con la producción por un importe de € 18 millones (2022: € 13 millones) y otros seguros de indemnización por € 8 millones (2021: € 8 millones). El incremento durante el año anterior se debió principalmente a mayores costos por servicios externos y mayores gastos de personal.

Otros ingresos de operación disminuyeron € 6 millones hasta € 17 millones (2022: € 23 millones). Esto resultó principalmente de la facturación de servicios de gestión prestados a Daimler Truck AG por € 13 millones. La principal razón para la disminución en comparación con el ejercicio anterior fue la reducción de costos transferidos.

Los **ingresos por intereses, netos**, incrementaron en € 44 millones hasta € 45 millones. En comparación con el ejercicio anterior, el incremento se debió principalmente a mayores ingresos por intereses por intereses sobre el saldo del fondo común de efectivo.

El **impuesto sobre la renta** fue por un importe de € 238 millones (2022: € 0 millones) y resultó en su totalidad del incremento significativo en ingresos por operaciones gravables dentro del grupo fiscal.

La **utilidad neta** de Daimler Truck Holding AG fue por un importe de € 5,262 millones (2022: € 1,362 millones) y fue, por lo tanto, en concordancia con nuestras expectativas (tal como se declaran en el informe de perspectivas del año anterior) un incremento significativo en la utilidad neta. Para el ejercicio 2023, la Compañía informó una utilidad distributable de € 5,554 millones (2022: € 1,362 millones). Se presentará una propuesta a la Asamblea General Anual para distribuir € 1,530 millones (€ 1.90 por acción registrada sin valor nominal con derecho a dividendos) de la utilidad distributable de Daimler Truck Holding AG para el ejercicio 2023 a los accionistas y, a partir de la utilidad distributable restante después de la distribución, asignar € 3,300 millones a utilidades retenidas y trasladar € 724 millones.

El importe de la distribución que se declara considera las 805,283,357 acciones sin valor nominal, con derecho a dividendos, existentes al 31 de diciembre de 2023. En ese momento, la Compañía era titular de 17,668,525 acciones de tesorería, a partir de las que no tiene derecho alguno de conformidad con la Sección 71b de la Ley de Sociedades Mercantiles de Alemania (AktG). Debido a que el número de acciones con derecho a dividendo cambiará para la fecha de la Asamblea General Anual debido a programa en curso de recompra de acciones, se someterá al voto de la Asamblea General Anual una propuesta de resolución enmendada de conformidad.

Esta propuesta de resolución continuará observando un dividendo de € 1.90 por acción sin valor nominal con derecho a dividendo. El importe del pago total de dividendos se reducirá de conformidad con el número modificado de acciones sin valor nominal con derecho a dividendo. El importe de la utilidad trasladada incrementará de conformidad. El importe que se asignará a utilidades retenidas permanecerá sin cambio.

La **situación económica** de Daimler Truck Holding AG en su función de sociedad de administración depende fundamentalmente de la evolución de sus subsidiarias. Daimler Truck Holding AG participa en los resultados de operación de las subsidiarias mediante la transferencia de utilidades de Daimler Truck AG. Por tanto, la situación económica de Daimler Truck Holding AG corresponde básicamente con la del Grupo Daimler Truck, que se explica en el capítulo **Rentabilidad, Liquidez y Recursos de Capital y Situación Financiera** del informe combinado de la administración.

B. 23

Estado de Resultados Condensado de Daimler Truck Holding AG

	2023	2022
En millones de euros		
Gastos de administración	-73	-55
Otros ingresos de operación	17	23
Pérdida de operación	-56	-32
Utilidades recibidas debido a acuerdo a acuerdo de transferencia de utilidades	5,511	1,393
Ingresos/gastos por intereses, netos	45	1
Impuesto sobre	-238	0
Utilidad Neta	5,262	1,362
Utilidad Traslada	292	0
Utilidad Distribuible	5,554	1,362

Liquidez y recursos de capital y situación financiera

En € 21,670 millones, los **activos totales** fueron superiores a los del año anterior por un importe de € 3,805.

Los **activos no circulantes** permanecieron sin cambio en comparación con el año anterior en € 15,100 millones y consisten exclusivamente en la participación del 100 % en el capital de Daimler Truck AG que se muestra en los activos financieros.

Las **cuentas por cobrar y otros activos** incrementaron en € 3,805 millones en comparación con el año anterior hasta € 6,570 millones y comprenden principalmente cuentas por cobrar de compañías filiales por valor de € 6,416 millones. Por un importe de € 5,511 millones, estas resultaron en gran medida del acuerdo de transferencia de utilidades y pérdidas y control con Daimler Truck AG, y por un importe de € 873 millones de cuentas por cobrar por transacciones de compensación intragrupo dentro del alcance de la gestión financiera y de liquidez. Debido a la estructura de gestión de efectivo, la cuenta bancaria operativa de Daimler Truck Holding AG se salda diariamente.

Los **flujos de efectivo provenientes de actividades de operación** fueron por un importe de menos € 78 millones en el ejercicio fiscal 2023 (2022: menos € 20 millones). En comparación con el año anterior, la reducción en la utilidad de operación tuvo un impacto negativo en los flujos de efectivo provenientes de actividades de operación.

Los **flujos de efectivo provenientes de actividades de inversión** en el ejercicio 2023 ascendieron a € 1,393 millones (2022: € 1,218 millones) y resultaron principalmente de la transferencia de utilidades a Daimler Truck AG.

Los **flujos de efectivo provenientes de actividades de las actividades de financiamiento** de menos € 1,315 millones (2022: menos € 1,198 millones) en el ejercicio fiscal 2023 resultaron principalmente del cambio en cuentas por cobrar y pasivos de transacciones de compensación intragrupo dentro del alcance de la gestión central financiera y de liquidez.

El **capital** de Daimler Truck Holding AG incrementó en € 3,634 millones hasta € 21,302 millones en el año de informe. El capital incrementó principalmente debido a la utilidad distribuible del ejercicio fiscal 2023

por € 5,554 millones y disminuyó debido al pago de dividendos a los accionistas de Daimler Truck Holding AG por un importe de € 1,070 millones (2022: € 0 millones) y la adquisición de acciones de tesorería como parte del programa de recompra de acciones. Al 31 de diciembre de 2023, Daimler Truck Holding AG era titular de acciones de tesorería por un importe de € 18 millones (2022: €0 millones).

Las **provisiones** incrementaron en € 109 millones hasta € 124 millones y resultaron principalmente de provisiones para personal, otras obligaciones legales, así como a la obligación de preparar los estados financieros anuales y hacerlos auditar.

Los **pasivos** incrementaron en € 62 millones hasta € 244 millones e incluyen principalmente los pasivos derivados del grupo fiscal para fines del IVA (€ 218 millones).

B. 24**Estructura del Balance General Condensado de Daimler Truck Holding AG**

	Dic. 31, 2023	Dic. 31, 2022
En millones de euros		
Activos		
Activos financieros	15,100	15,100
Activos No Circulantes	15,100	15,100
Cuentas por cobrar y otros activos	6,570	2,765
Activos Circulantes	6,570	2,765
	21,670	17,865
Pasivo y Capital		
Capital Social	823	823
Acciones de Tesorería	-18	0
Reserva de Capital	14,277	14,277
Utilidades Retenidas	666	1,206
Utilidad Distribuible	5,554	1,362
Capital	21,302	17,668
Provisiones para impuestos	98	0
Otras provisiones	26	15
Provisiones	124	15
Pasivos ante subsidiarias	221	164
Otros pasivos	23	18
Pasivos	244	182
	21,670	17,865

Riesgos y oportunidades

El desempeño comercial de Daimler Truck Holding AG como sociedad de administración depende principalmente del desarrollo de sus subsidiarias directas e indirectas en todo el mundo, por lo que está sujeta a los mismos riesgos y oportunidades que el Grupo Daimler Truck a través de las utilidades de sus subsidiarias y compañías asociadas. En general, Daimler Truck Holding AG participa en los riesgos de las compañías asociadas y de las subsidiarias del Grupo Daimler Truck en proporción a su respectiva participación. Los riesgos y oportunidades se presentan en el capítulo **Informe de Riesgos y Oportunidades** del informe combinado de la administración. Además, las relaciones con nuestras subsidiarias y compañías asociadas pueden dar lugar a cargos derivados de pasivos contingentes legales o contractuales (en particular de financiamiento), así como a deterioros de las acciones de Daimler Truck AG. Con base en los criterios indicados en el capítulo **Informe de Riesgos y Oportunidades** del informe combinado de la administración, se considera que el grado y probabilidad de ocurrencia de las oportunidades han disminuido en comparación con el año anterior. Se considera que los riesgos generales del Grupo Daimler Truck están en el mismo nivel del ejercicio anterior.

Pasivo Posterior

De conformidad con el artículo 133, apartados 1 y 3, de la Ley de Transformación de Alemania (Umwandlungsgesetz o UmwG), Daimler Truck Holding AG responde de forma conjunta y solidaria con el Grupo Mercedes-Benz AG por la satisfacción de los pasivos que permanezcan en el Grupo Mercedes-Benz AG, en los que se incurrió antes de la escisión y transferencia de activos con efectos a partir del 9 de diciembre de 2021, en caso de ser exigibles en un plazo de cinco años a partir del anuncio de la inscripción de la escisión y la transferencia en el registro mercantil de Mercedes-Benz Group AG y se determinan las reclamaciones contra Daimler Truck Holding AG como consecuencia de la misma por un tribunal o de otra forma descrita en el artículo 133 de la Ley de Transformación de Alemania (UmwG), o se emprende o se solicita una acción de ejecución judicial u oficial.

El plazo mencionado es de diez años para las obligaciones en materia de pensiones basadas en la Ley de Pensiones de las Empresas Alemanas (Betriebsrentengesetz) establecidas con anterioridad a la fecha efectiva de la escisión y de la transferencia de activos. Daimler Truck Holding AG no espera que se produzca ninguna salida de liquidez a este respecto debido a la suficiente disponibilidad de activos para fines especiales de las demás entidades legales.

Las provisiones reconocidas en este contexto, en particular el procedimiento para regular la liquidación interna entre las entidades legales implicadas, se recogen en el acuerdo de separación del Grupo, que constituye un anexo del acuerdo de escisión y transferencia de activos del 6 de agosto de 2021. La escisión y transferencia de activos entraron en vigor el 9 de diciembre de 2021 mediante su registro en el registro comercial.

Sobre la base de la evaluación actual, se considera improbable una salida real de efectivo de Daimler Truck Holding AG.

Perspectivas

La rentabilidad, la liquidez y los recursos de capital, así como la situación financiera de Daimler Truck Holding AG están determinados por el desempeño comercial y el éxito de sus subsidiarias operativas directas e indirectas, en cuyo desarrollo participa directa e indirectamente a través de acuerdos de transferencia de utilidades y pérdidas y de reparto de dividendos.

Para el año 2024, esperamos que la utilidad neta de Daimler Truck Holding AG sea significativamente inferior al nivel del ejercicio 2023. En particular, prevemos una transferencia de utilidades significativamente menor de Daimler Truck AG.

Además, debido a la interconexión de Daimler Truck Holding AG con las compañías del Grupo, nos remitimos a nuestras afirmaciones en el capítulo Perspectivas del informe combinado de la administración, que en particular también reflejan las expectativas para la compañía matriz.

Sustentabilidad en Daimler Truck



Gobierno

Gobierno corporativo responsable	63
Cumplimiento	67
Asociaciones y Participación	75



Medio Ambiente

Medio Ambiente	78
Mitigación del cambio climático y adaptación al cambio climático	81
Eficiencia de recursos	87
Prevención de contaminación	93
Cadena de Suministro Ecológica	96
Taxonomía de la UE	98



Social

Social	107
Nuestra Gente	108
Derechos Humanos	116
Seguridad Vial	120

Información Adicional	124
-----------------------	-----

Este contenido es parte de la Declaración No Financiera del Grupo y está sujeta a una auditoría separada con aseguramiento limitado.





Gobierno

Subrayamos nuestra responsabilidad hacia el medio ambiente y la sociedad con un gobierno corporativo sólido y con visión de futuro.



Gobierno Corporativo Responsable

GRI 2-12/-13/-14/-18/-19 **SDG 8, 16**

Como fabricante líder mundial de vehículos industriales, nuestro objetivo es desarrollar y llevar a la carretera soluciones de transporte sustentables y, por tanto, preparadas para el futuro, para el transporte de mercancías y personas. Nos tomamos muy en serio la responsabilidad asociada para con nuestros empleados, el medio ambiente y la sociedad. Consideramos la sustentabilidad de forma holística y como parte integrante de nuestra actividad principal. Además, los 17 Objetivos de Desarrollo Sustentable ("SDG") de las Naciones Unidas nos sirven de guía para perfeccionar en detalle nuestro propio compromiso con el desarrollo sustentable y el respeto de los derechos humanos con su ayuda.

El marco que guía nuestras actividades responsables se denomina "ESG" (Environment, Social Governance (Medio Ambiente, Social, Gobierno)). Por lo tanto, enfocamos nuestras actividades sustentables en los tres temas de gobierno corporativo, medio ambiente y social.

Gobierno

Nuestro objetivo es ser una empresa con la que a los socios comerciales les guste hacer negocios y en la que a los empleados les guste trabajar: Una empresa en la que confiar. Nuestras acciones se basan en la responsabilidad: Cumplimos las normas de gobierno corporativo e integramos la sustentabilidad en nuestras decisiones a corto y largo plazo. Fomentamos el diálogo abierto con nuestros grupos de interés y apoyamos las iniciativas medioambientales y sociales. Gestionamos el cumplimiento y los riesgos ESG con sistemas probados, respaldados por nuestras auditorías internas. También garantizamos la transparencia de los informes de sustentabilidad al mercado de capitales. Sobre esta base, fijamos nuestros objetivos y gestionamos su consecución con los correspondientes indicadores clave del desempeño.

Un área de enfoque en el año del informe fue la preparación de la nueva legislación de la UE sobre informes de sustentabilidad, la Directiva sobre informes de Sustentabilidad Corporativa (CSRD). Además de los incentivos por el desempeño financiero del Consejo de Administración y los altos directivos en la remuneración variable a corto y largo plazo, nuestro sistema de compensación también incluye criterios de desempeño no financieros con respecto a la sustentabilidad.

Los objetivos de sustentabilidad contribuyen a garantizar el éxito empresarial sustentable la función de modelo a seguir de Daimler Truck y proporcionan información sobre si Daimler Truck implementa y planifica, y en qué medida, estrategias sustentables a nivel ecológico, social y empresarial y el progreso que ha tenido Daimler Truck en este sentido.

Podrá encontrar información adicional sobre la remuneración del Comité de Vigilancia y el Consejo de Administración en www.daimlertruck.com/en/company/corporate-governance/supervisory-board/remuneration-of-the-supervisory-board y www.daimlertruck.com/en/company/corporate-governance/board-of-management/remuneration-of-the-board-of-management.

Medio Ambiente

Como organización con un gobierno corporativo responsable, nos dedicamos a proteger el medio ambiente y el clima. Estamos comprometidos con los objetivos del Acuerdo de París y estamos allanando el camino hacia un transporte neutro en emisiones de CO_{2e}. A partir de 2039, tenemos previsto vender únicamente vehículos neutros en emisiones de CO_{2e} en modo de conducción en Europa, Japón y los Estados Unidos. Ahora ofrecemos diez modelos de batería eléctrica de producción en serie que se utilizan por clientes en todo el mundo.

La cadena de suministro también forma parte de nuestros esfuerzos de sustentabilidad. Esperamos que nuestros proveedores actúen de acuerdo con los requisitos legales de protección del medio ambiente. También exigimos a nuestros proveedores directos que cumplan las normas de sustentabilidad de nuestra Compañía.

También queremos contribuir a alcanzar el objetivo de hacer que el transporte de mercancías y personas sea sin emisiones de CO_{2e} a través de la mejora constante de nuestra producción. Esperamos lograr que, para 2039, la producción sea neutral en CO_{2e} a nivel mundial. Hemos alcanzado un hito: Nuestras plantas de producción europeas son neutras en CO₂ en su conjunto. También se espera que nuestras plantas de producción de la India, Japón y EE. UU. sean neutras en emisiones de CO_{2e} para 2025.

Social

Hay tres áreas en el centro de nuestra responsabilidad social: nuestros empleados, el respeto y apoyo a los derechos humanos en toda nuestra cadena de valor, así como la seguridad de los usuarios de la carretera. Empleamos a más de 100,000 personas en todo el mundo. Son nuestro activo más importante y adoptamos diversas medidas para garantizar que se sientan cómodos en el lugar de trabajo, desarrollen su potencial, mantengan su salud y se respeten sus derechos humanos.

También asumimos la responsabilidad social de nuestra cadena de suministro. Nuestro objetivo es que nuestros proveedores también respeten normas sociales y apoyen nuestro trabajo de sustentabilidad en relación con los derechos humanos. Por ejemplo, exigimos que nuestros proveedores directos de todo el mundo cumplan con normas de derechos humanos y que las informen a sus proveedores directos para garantizar el cumplimiento dentro de su esfera de influencia.

La seguridad forma parte de nuestro ADN y es una de nuestras obligaciones más importantes, no sólo para con nuestros clientes, sino para con todos los usuarios de la carretera. Nuestro objetivo es prevenir los accidentes de tránsito. Por eso mejoramos continuamente nuestros sistemas de seguridad y asistencia y avanzamos en la conducción autónoma. Desarrollamos nuestros productos de acuerdo con las normas de seguridad más estrictas, que verificamos periódicamente mediante controles de calidad internos y certificaciones externas.

Gestión de la sustentabilidad en Daimler Truck

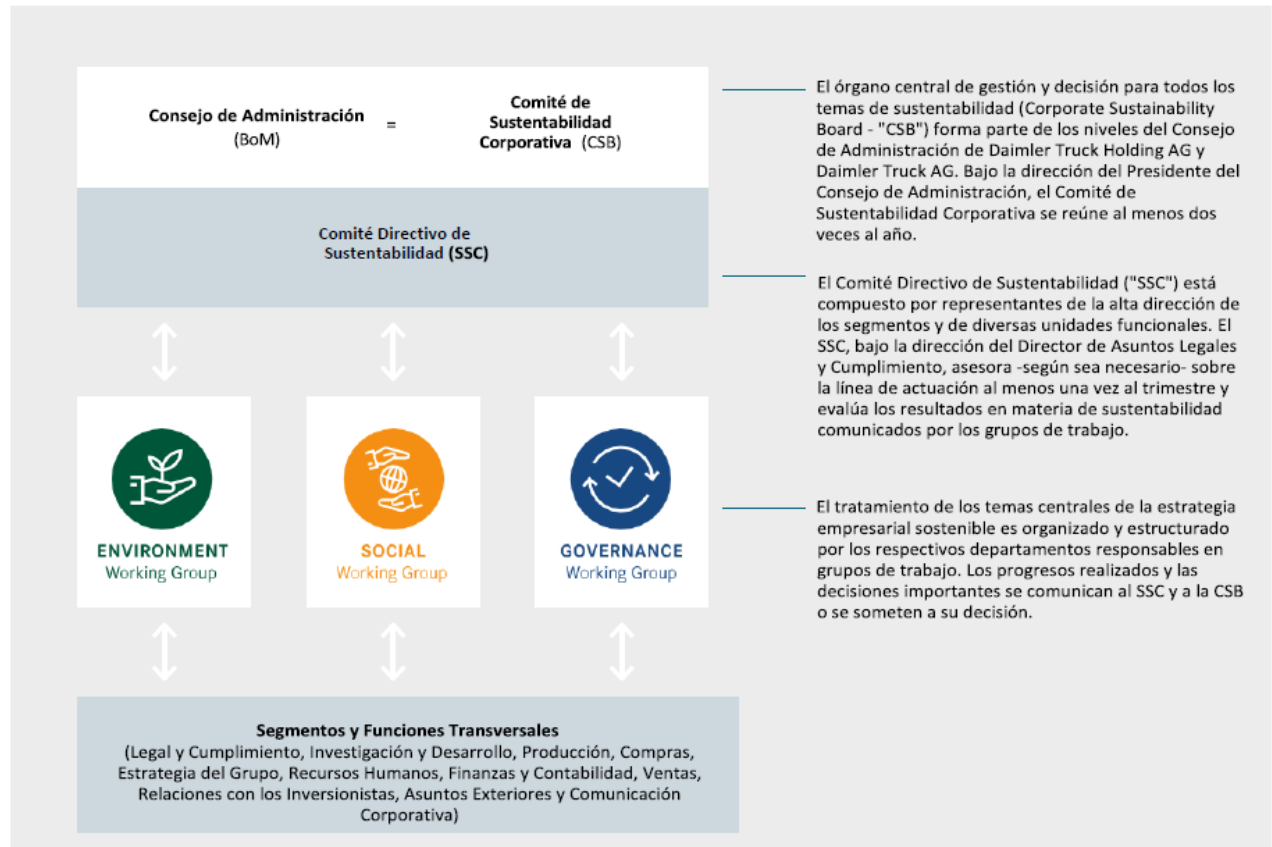
GRI 2-12/-13/-14

El Consejo de Administración se reúne de forma habitual como el Comité de Sustentabilidad Corporativa ("CSB") para abordar temas de importancia sobre sustentabilidad de la Compañía. Dentro del Consejo de Administración, el Presidente Martin Daum es responsable del tema de sustentabilidad de conformidad con las reglas de procedimiento. En intervalos regulares, el Consejo de Administración informa al Comité de Vigilancia sobre la estrategia del Grupo Daimler Truck y sus segmentos individuales, lo cual, además de los objetivos económicos de largo plazo, considera objetivos ecológicos y sociales. Dos miembros del Comité de Auditoría del Comité de Vigilancia también cuentan con experiencia del área de informes y auditoría de sustentabilidad. Podrá encontrar información adicional en el capítulo **Declaración sobre Gobierno Corporativo** y en las secciones **Perfiles de Requerimientos Generales para la integración del Consejo de Administración y el Comité de Vigilancia y Matriz de Cualificación para el Comité de Vigilancia**. Las estructuras de administración y organización pretenden dar apoyo estratégico a nuestras metas de sustentabilidad. El Comité Directivo de Sustentabilidad (SSC) y diversos grupos de trabajo en Medio Ambiente (E), Social (S) y Gobierno (G) son responsables de esto.

Dentro de la organización legal y de cumplimiento, el departamento de gestión de la sustentabilidad aborda temas de control relevantes a nivel Grupo. Además de la presentación de informes de sustentabilidad, también es responsable del ulterior desarrollo de la estrategia comercial sustentable, cumplimiento en temas de derechos humanos y gestión de partes interesadas. Esta función reporta al Presidente del Consejo de Administración a través del Titular del área Legal y de Cumplimiento.

B. 25

Estructura de Gobierno



Principios y políticas

GRI 2-23

Hemos anclado nuestros valores y principios en nuestra Declaración de Principios sobre Responsabilidad Social y Derechos Humanos, así como en nuestro Código de Conducta general de Daimler Truck y en otras políticas específicas de cada tema.

Por políticas entendemos las normas internas generales del Grupo Daimler Truck que proporcionan el marco del Grupo y que son directamente vinculantes para todos los empleados y miembros de los órganos ejecutivos definidos en el ámbito de aplicación. Un equipo central es responsable de la gestión de la política global y los procesos relacionados, los cuales son regulados dentro de la política sobre gestión de políticas. Para garantizar la transparencia y eficiencia de las políticas, todos los empleados tienen acceso a las políticas de Daimler Truck en cualquier momento a través de la plataforma central de políticas.

Gestión de riesgos y oportunidades

La gestión de riesgos y oportunidades es una parte integral de los procesos de planeación, administración e información en todo el Grupo. Pretende apoyar la consecución de los objetivos de la Compañía de manera sustentable y crear conciencia sobre los riesgos relacionados dentro de la Compañía. Los riesgos y oportunidades relacionados con ESG que están vinculados a nuestras propias actividades comerciales, productos y servicios que muy probablemente podrían tener impactos negativos graves sobre los aspectos no financieros en relación con la Ley de Implementación de la Directiva CSR (CST-Richtlinie-Umsetzungsgesetz, CSR.RUG) pueden encontrarse en la evaluación general de la situación de riesgos y oportunidades en el informe de riesgos y oportunidades del informe combinado de la administración. No ocurrió ningún riesgo no financiero grave durante el ejercicio del informe. Podrá encontrar información detallada en el capítulo **Informe de Riesgos y Oportunidades**.

Análisis de Materialidad

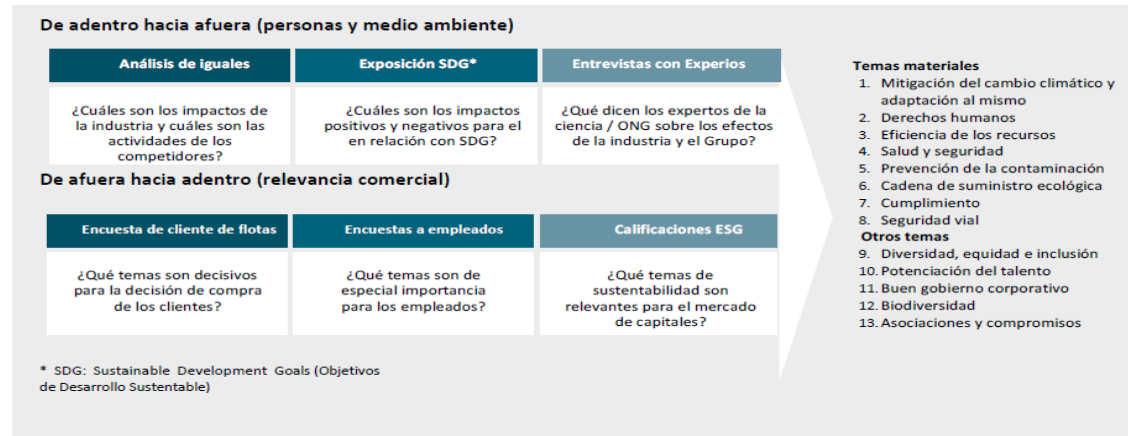
GRI 2-14, 3-1/-2

Como base de nuestros informes de sustentabilidad, pero también para orientar nuestra estrategia empresarial sustentable, en el verano de 2022 realizamos un análisis de materialidad para el Grupo Daimler Truck. Basándonos en la estrategia corporativa de Daimler Truck, los desarrollos normativos y las tendencias actuales del sector, identificamos los temas clave para Daimler Truck y los priorizamos. Para obtener una visión holística, analizamos tanto la relevancia empresarial de los temas de sustentabilidad como el impacto en nuestro medio ambiente y en las personas que nos rodean. Estas dos perspectivas se exploraron mediante la participación de diversas partes interesadas. Por un lado, examinamos el impacto positivo y negativo de nuestras actividades empresariales con un análisis competitivo exhaustivo, una evaluación del impacto de SDG y entrevistas a expertos. Por otro lado, examinamos el impacto de las cuestiones de sustentabilidad en el rendimiento y los resultados de nuestro negocio mediante una encuesta en línea tanto a nuestros empleados como a los clientes de nuestra flota de camiones y analizamos los requisitos de calificación de los ESG pertinentes.

Los resultados del análisis, incluidas las recomendaciones de actuación, se presentaron al Comité Directivo de Sustentabilidad ("SSC") y al Comité de Sustentabilidad Corporativa ("CSB"). Los resultados del análisis de materialidad confirman los temas centrales de nuestra estrategia empresarial sustentable. Se identificaron ocho áreas de actuación esenciales. Desde una perspectiva externa e interna, el punto central son los aspectos ecológicos de nuestro negocio, sobre todo la lucha contra el cambio climático, la eficiencia de los recursos y la prevención de la contaminación. Los requisitos sociales de respeto y protección de los derechos humanos, así como la salud y la seguridad en el trabajo fueron también muy bien calificados, sobre todo por nuestros empleados. Estos temas constituyen los temas más relevantes para nosotros, hacia los que queremos orientar con más fuerza nuestra gestión de la sustentabilidad y nuestros informes en el futuro. Los temas de la cadena de suministro ecológica, el cumplimiento normativo y la seguridad vial también serán importantes.

B. 26

Análisis de materialidad



Como parte de las preparaciones para la nueva legislación de la UE sobre informes de sustentabilidad, que será aplicable para nosotros a partir del año 2024, se llevó a cabo el doble análisis de materialidad de conformidad con los nuevos requerimientos legales. Los resultados serán la base para el siguiente informe y la evaluación de materialidad deberá completarse al cierre del primer trimestre de este año 2024.

Cumplimiento

GRI 2-18/-19/-22, 3-3, 205-1/-3, 206-1

Estamos convencidos de que sólo aquellos que actúan de forma responsable seguirán teniendo éxito a largo plazo. Por ello, el cumplimiento de las normas y la correspondiente cultura de cumplimiento son de suma importancia para nosotros.

El cumplimiento de las normas y una gestión empresarial responsable están en consonancia con nuestro concepto de empresa sustentable. Por ello, Daimler Truck ha implementado un Sistema de Gestión del Cumplimiento (CMS) que comprende programas y procesos para cumplir con los requisitos legales y evitar conductas indebidas. Daimler Truck informa y sensibiliza a sus empleados sobre cuestiones de cumplimiento mediante numerosas medidas de capacitación y campañas de comunicación.

Sistema de Gestión del Cumplimiento

A través de nuestro CMS, en Daimler Truck deseamos garantizar el cumplimiento de las leyes y lineamientos en nuestra empresa y promover el comportamiento en conformidad. Las medidas necesarias para ello son definidas por nuestras organizaciones de cumplimiento y legales en un proceso que también tiene en cuenta de forma adecuada los requisitos comerciales de la Compañía. El CMS consta de siete elementos que se explican con mayor detalle a continuación.

B. 27

Sistema de Gestión del Cumplimiento del Grupo Daimler Truck



1. Cultura corporativa y valores de cumplimiento

Nuestro objetivo es garantizar que todos los empleados conozcan y cumplan el Código de Conducta aplicable y actúen de forma responsable, íntegra y conforme a las normas. Nuestro Código de Conducta para todo el Grupo nos sirve de referencia general: Establece los lineamientos de nuestras acciones y nos ayuda a tomar las decisiones correctas. Estos lineamientos son vinculantes para todos los empleados de Daimler Truck Holding AG y Daimler Truck AG y para las compañías controladas por el Grupo Daimler Truck, están disponibles en doce idiomas y en cualquier momento para nuestros empleados a través de la plataforma central de lineamientos. El Código de Conducta fue publicado después de revisión en febrero de 2023. Se basa en los "Principios de Propósito" de Daimler Truck. Con estos hemos definido nuestros cuatro principios clave que nos impulsan en nuestro trabajo diario:

- Empezamos escuchando
- Construimos para resolver
- Lideramos para el largo plazo
- Progresamos juntos

2. Objetivos de cumplimiento

Los objetivos del programa de cumplimiento se definen y están bajo la responsabilidad del Director Ejecutivo Legal y de Cumplimiento y del Comité de Cumplimiento sobre la base de la estrategia de cumplimiento. La estrategia de cumplimiento se deriva de los objetivos corporativos, así como de las leyes y reglamentos aplicables, los compromisos voluntarios y los Principios de Propósito de Daimler Truck.

Para las distintas áreas de Cumplimiento, esto significa minimizar los riesgos relacionados con la corrupción, la legislación antimonopolio, control de las exportaciones, lavado de dinero y las violaciones de las listas de sanciones y terrorismo, la protección de datos, la conformidad de los productos y los derechos humanos, así como garantizar el cumplimiento con obligaciones y deberes fiscales y aduanales de conformidad con la ley del personal.

3. Organización del cumplimiento

GRI 2-16/-25

La organización de cumplimiento del Grupo Daimler Truck está organizada regionalmente y de forma alineada con nuestras funciones (Centro de Competencias). De este modo, puede prestar un apoyo eficaz, por ejemplo, mediante lineamientos y recomendaciones. Para ello se dispone de contactos funcionales o regionales. Por lo tanto, una red global de contactos locales garantiza el cumplimiento de nuestras normas. La red apoya a la dirección de las empresas del Grupo en la aplicación local de nuestro programa de cumplimiento. Además, el Comité de Cumplimiento gestiona las cuestiones generales y supervisa si nuestras medidas son eficaces. El Consejo tiene la tarea de responder en una fase temprana a los cambios en los modelos de negocio y en el entorno empresarial, recoger las novedades normativas y desarrollar continuamente el CMS. El Comité de Cumplimiento está compuesto por representantes de los departamentos Legal y de Cumplimiento, se reúne periódicamente y está presidido por el Director Ejecutivo Legal y de Cumplimiento.

El Director Ejecutivo Legal y de Cumplimiento reporta directamente al Presidente del Consejo de Administración e informa regularmente al Consejo de Administración de Daimler Truck Holding AG y de Daimler Truck AG, al Comité de Gestión de Riesgos del Grupo y al Comité de Auditoría del Comité de Vigilancia. Desde el punto de vista de la Compañía, la independencia de la red de cumplimiento respecto a los segmentos queda garantizada por la línea directa de información con el Departamento Legal y de Cumplimiento y con el Presidente del Consejo de Administración.

4. Riesgos del cumplimiento

Daimler Truck revisa y evalúa sistemáticamente todas las empresas controladas del Grupo y las participaciones mayoritarias a nivel mundial, así como sus propias unidades centrales, de forma regular con el fin de minimizar los riesgos de cumplimiento. Para ello, se accede a los datos disponibles a nivel central y, en caso necesario, a la información local. Los resultados de la evaluación periódica de los riesgos de cumplimiento constituyen la base de nuestro control de riesgos. Los utilizamos para aplicar medidas específicas de minimización de riesgos en todo el mundo. Este enfoque de gestión de riesgos sirve de marco para todos los ámbitos de cumplimiento. Como parte del ciclo de gestión de riesgos de 2023, todas las calificaciones de riesgo existentes se revisaron a finales de 2022 y se ajustaron cuando fue necesario. Con base en estas clasificaciones de riesgo, se entregaron las medidas a las unidades afectadas para su implementación. Las nuevas empresas se evaluaron por separado y se acordaron calificaciones y medidas de riesgo. Como parte de la sustitución del anterior enfoque de gestión de riesgos en el año del informe, todas las unidades de negocio de alto riesgo fueron reevaluadas en una primera ola y se asignaron paquetes individuales de medidas de reducción de riesgos. A partir de principios de 2024, todas las unidades de negocio restantes adoptarán este nuevo enfoque.

5. Programa de cumplimiento

El programa de cumplimiento de Daimler Truck comprende elementos como el sistema central de denuncia de irregularidades SpeakUp, los procesos de diligencia debida de los socios comerciales, las cláusulas contractuales de cumplimiento y otras medidas personalizadas al respectivo ámbito de cumplimiento con el fin de minimizar los riesgos y contrarrestar las infracciones de leyes y normas. Las medidas individuales se derivan de las conclusiones de nuestro análisis sistemático de riesgos de cumplimiento. A este respecto, nos centramos, entre otras cosas, en: la concientización continua del cumplimiento y la adhesión a los procesos pertinentes, el seguimiento consistente de los informes de mala conducta, y la formulación de requisitos claros para la conducta de nuestros socios comerciales.

A continuación, se explican con mayor detalle los elementos clave del programa de cumplimiento.

Notificación de infracciones a las normas a través del sistema de denuncia de irregularidades SpeakUp

GRI 2-25/-26/-27, 3-3, 207-2/-3

En el ejercicio de informe 2023, se cambió el nombre al sistema de denuncia de irregularidades de Business Practice Office ("BPO") a SpeakUp @ Daimler Truck – nuestro sistema de denuncia de irregularidades. El sistema de denuncia de irregularidades SpeakUp permite a los empleados de Daimler Truck, así como a socios comerciales y terceros de todo el mundo, denunciar infracciones. Las denuncias al sistema de denuncia SpeakUp nos alertan de riesgos potenciales para el Grupo, sus empleados y terceros y ayuda a evitar daños.

Como parte del cambio de nombre al sistema de denuncia de irregularidades, se introdujo la plataforma SpeakUp en el ejercicio de informe 2023 y se llevaron a cabo mejoras a la denuncia de posibles violaciones. La plataforma integrada SpeakUp permite a todos los empleados y terceras personas alrededor del mundo reportar posibles faltas de conducta al sistema de denuncia de irregularidades por escrito, vía un sitio web protegido o mediante mensaje de voz a través de un número telefónico. En ambos casos, el idioma del reporte puede seleccionarse libremente, y la nueva plataforma ofrece una selección más extensa de idiomas a seleccionar y hace posible el contacto en cualquier momento. La información puede aún ser enviada al sistema de denuncia SpeakUp vía correo electrónico o correo postal. En Alemania, está disponible un intermediario externo y neutral para los denunciantes como punto de contacto adicional. En todos los casos, también se puede presentar un reporte de forma anónima.

Una política corporativa válida en todo el mundo define los procedimientos del sistema de denuncias SpeakUp y las responsabilidades correspondientes. Su objetivo es garantizar un procedimiento justo y transparente que tenga en cuenta tanto el principio de proporcionalidad para la persona afectada como la protección del denunciante. La política también sirve como norma por la que en Daimler Truck juzgamos las infracciones a la normativa y decidimos las consecuencias. Si, tras una evaluación inicial basada en el riesgo, una notificación relacionada con la propia área comercial de Daimler Truck se clasifica como una infracción a las normas con un riesgo bajo para la Compañía, sus empleados u otras personas, el sistema de denuncias SpeakUp transfiere el caso al departamento responsable, por ejemplo, Recursos Humanos, Seguridad Corporativa o el departamento de cumplimiento.

El departamento correspondiente hace un seguimiento de la notificación y procesa el informe de manera independiente. Las infracciones a las normas con un riesgo bajo para la empresa incluyen, por ejemplo, el robo, la malversación o el enriquecimiento personal con un valor inferior a € 100,000 euros, siempre que no entren en la categoría de corrupción.

Si el sistema de denuncia SpeakUp clasifica una notificación como infracción de alto riesgo a la normativa, tras una evaluación inicial basada en el riesgo, remite el caso a una unidad de investigación. SpeakUp rastrea el caso hasta que se cierra. Algunos ejemplos de infracciones de alto riesgo de la normativa son los delitos relacionados con la corrupción, las infracciones de la legislación antimonopolio y las infracciones de la normativa contra el lavado de dinero, así como las infracciones a disposiciones técnicas vinculantes o las infracciones relacionadas con la normativa medioambiental. Los casos de acoso sexual, violación de los derechos humanos, discriminación y racismo también figuran entre las infracciones de normas de alto riesgo. Con el fin de aumentar constantemente la confianza en nuestro sistema de denuncia SpeakUp y crear mayor conciencia, especialmente entre nuestros empleados, se utilizan diversas medidas de comunicación.

Las posibles violaciones de nuestros Estándares para socios comerciales, en particular violaciones de derechos humanos y violaciones de las normas de protección ambiental por parte de nuestros proveedores directos e indirectos, también pueden informarse al sistema de denuncia de irregularidades SpeakUp. Las denuncias recibidas a través del sistema se remiten al departamento responsable del procedimiento interno de denuncias.

En el año del informe 2023, se abrieron 24 nuevos casos de alto riesgo a través del sistema de denuncia de irregularidades SpeakUp. De los casos recientemente abiertos, diez casos entraron en la categoría de "casos graves de acoso sexual, discriminación y racismo", dos casos entraron en la categoría de "daño a la reputación" y un caso entró en la categoría de "fraude (más de 100.000 euros)". Otros ocho casos entraron en la categoría "daños (más de € 100,000)", un caso en la categoría "enriquecimiento indebido (más de € 100,000)", un caso en la categoría "violaciones graves de la integridad del sistema de denuncia de irregularidades" y un caso en la categoría "otros riesgos importantes".

En el año del informe 2023, un total de 20 casos se cerraron como “con mérito/parcialmente con mérito”. En estos 20 casos se confirmó una sospecha inicial concreta. De ellos, seis casos pertenecían a la categoría “daños (más de € 100,000)”, cuatro casos pertenecían a la categoría “daño a la reputación”, seis casos a la categoría “casos graves de acoso sexual, discriminación y racismo”, un caso a la categoría “fraude (más de € 100,000)”, un caso en la categoría “hurto (más de € 100,000)”, un caso en la categoría “enriquecimiento indebido (más de € 100,000) y un caso en la categoría “otros riesgos importantes”. En este caso, la empresa decide las medidas adecuadas, teniendo en cuenta la proporcionalidad y la equidad. Las medidas de personal en el año de informe 2023 incluyeron despidos extraordinarios, advertencias finales, advertencias escritas y verbales, renunciaciones voluntarias, así como un traslado y un acuerdo de rescisión.

En www.daimlertruck.com/en/company/compliance/whistleblowingsystem-speakup puede encontrar información adicional y detalles de contacto.

Colaboración con socios de ventas y proveedores

GRI 2-23

Para nosotros, una comprensión compartida de los valores constituye la base para una colaboración exitosa con nuestros socios. Nuestros Estándares para socios comerciales, que describen en detalle nuestras expectativas para los socios, fueron revisados durante el año del informe. Proporcionamos los estándares a todos nuestros socios comerciales, incluidos nuestros proveedores. Los Estándares para socios comerciales se pueden encontrar en

www.daimlertruck.com/en/company/compliance/complianceof-our-business-partners.

En ellos resumimos todos los requisitos que tenemos para nuestros socios comerciales para un negocio sustentable y formulamos nuestras expectativas con respecto a las condiciones de trabajo, el respeto y la protección de los derechos humanos, el medio ambiente y el cumplimiento. Para nuestros proveedores, existen requisitos adicionales en nuestras condiciones contractuales sobre responsabilidad social y protección del medio ambiente, así como en las cláusulas contractuales de cumplimiento. También proporcionamos a nuestros socios comerciales un módulo de concientización sobre el cumplimiento desarrollado específicamente. El módulo crea conciencia sobre los requisitos actuales y ofrece a nuestros proveedores y socios de ventas asistencia para hacer frente a posibles riesgos de cumplimiento. También puede encontrar más información sobre el módulo en www.dt-compliance-awareness-module.com/en/.

Examinamos a los socios comerciales directos como parte de los procesos de diligencia debida basados en el riesgo. En el año del informe, revisamos a nuevos socios de ventas directos en relación con riesgos de cumplimiento. Utilizando un proceso de supervisión permanente, también revisamos a todos los socios comerciales actuales con el objetivo de identificar posibles infracciones de conducta por parte de los socios comerciales. Los proveedores directos existentes se revisan habitualmente en relación con riesgos, específicamente riesgos en temas de derechos humanos, con el fin de identificarlos y abordarlos en un proceso de seguimiento. También se lleva a cabo una revisión de diligencia debida para nuevos proveedores antes de ser comisionados, y esto aborda de forma especial los temas de derechos humanos.

Encontrará más información en supplier.daimlertruck.com/portal/en y en los capítulos Cadena de suministro Ecológica y Derechos humanos.

Programa de Cumplimiento M&A

También realizamos evaluaciones de riesgos de cumplimiento para proyectos M&A (Mergers & Acquisitions, fusiones y adquisiciones). El objetivo de esas evaluaciones de riesgos es detectar todas las circunstancias relevantes para la corrupción, así como determinar todas las cuestiones relacionadas con la reputación e integridad del socio de la transacción que afecten o socaven la transacción. Además, en cada transacción también se consideran las listas de sanciones pertinentes y los requisitos para combatir el lavado de dinero y el financiamiento del terrorismo. Si es necesario, en la evaluación del riesgo de cumplimiento de una transacción M&A también se incluyen aspectos de cumplimiento técnico y de derechos humanos, así como cuestiones de cumplimiento de datos y TI. En caso de hallazgos relevantes, se definen las medidas de cumplimiento necesarias.

En general, nuestras cláusulas estándar de cumplimiento para contratos M&A incluyen aspectos de gobierno corporativo bueno y sustentable, cumplimiento de las leyes y respeto de los derechos humanos.



6. Medidas de capacitación, comunicación e información interna

Ofrecemos una amplia gama de cursos de capacitación sobre temas de cumplimiento. Las necesidades de capacitación se determinan periódicamente y se llevan a cabo ajustes y mejoras. Los contenidos y temas de los cursos de capacitación se adaptan a los papeles y funciones del respectivo grupo destinatario. Los empleados de las áreas administrativas disponen de un programa de capacitación basado en la web y orientado al grupo destinatario, que consta de una serie de módulos obligatorios. Los empleados de las áreas de producción y relacionadas con la producción pueden participar voluntariamente en el programa de capacitación. Los módulos de capacitación se asignan cuando un empleado es contratado, ascendido o trasladado a una función que implica un mayor riesgo. Las medidas de capacitación basadas en la web están disponibles en todo el mundo a través de un Sistema de Gestión de Aprendizaje (LMS).

Complementamos nuestro programa de capacitación basado en la web con capacitación presencial, parte de la cual impartimos en formato virtual en 2023. También ofrecemos medidas de información y cualificación para funciones de supervisión y gestión. Como parte de un programa de incorporación de ejecutivos, estamos proporcionando información sobre temas legales y de cumplimiento con el fin de ayudar a los miembros recién nombrados del Comité de Vigilancia y a los miembros de la dirección ejecutiva de las empresas del Grupo en su nuevo papel. Esta oferta se complementó en julio de 2023 con una capacitación basada en red – Módulo Ejecutivo – Gobierno Corporativo.

B.28

Programa de Capacitación del Cumplimiento

Administración y capacitación de empleados		
	Programa Onboarding Ejecutivo para CEOs y CFOs de Daimler Truck	<ul style="list-style-type: none"> – Onboarding con todos CEOs y CFOs recién nombrados (obligatorio).
	Programa de cumplimiento basado en la red	<ul style="list-style-type: none"> – Asignación centralizada de módulos básicos, de gestión y expertos (obligatorios) para empleados de áreas administrativas de Daimler Truck AG y empresas controladas teniendo en cuenta el papel, la función y el riesgo respectivos. – Funciones de informe basadas en el sistema y recordatorios automáticos para seguimiento de la finalización de las capacitaciones obligatorias.
	Capacitaciones en persona/virtuales	<ul style="list-style-type: none"> – La red local de Legal y Cumplimiento ofrece capacitación adicional en formatos presenciales y/o virtuales según sea necesario, teniendo en cuenta el perfil de riesgo local de la unidad respectiva y los cursos de formación basados en la web disponibles de forma centralizada. La infraestructura para la documentación de estas sesiones de formación se proporciona de forma centralizada.
Sensibilización sobre cumplimiento con socios comerciales		
	Módulo de Sensibilización sobre Cumplimiento para proveedores y socios comerciales de ventas	<ul style="list-style-type: none"> – El Módulo de Sensibilización sobre el Cumplimiento está disponible en línea para los proveedores y socios comerciales de Daimler Truck. El contenido hace referencia, entre otras cosas, a nuestras normas para socios comerciales de Daimler Truck. – El módulo explica nuestros principios rectores en materia de integridad y ayuda a nuestros socios comerciales a hacer frente a los posibles riesgos de integridad y cumplimiento.

[DaimlerTruck a Simple Vista](#)Informe Combinado de la Administración con Declaración No Financiera del Grupo > [Sustentabilidad en Daimler Truck](#)

Gobierno Corporativo

Estados Financieros Consolidados

Información Adicional

B. 29

Programa de capacitación en cumplimiento - cursos de capacitación en la red

GRI 205-2

Módulos Básicos ¹	Número de participantes ⁵
Panorama General Antimonopolio	8,587
Código de Conducta Daimler Truck	41,931
Módulo Administración²	
Inclusion in Mind!	1,348
Módulos Experto³	
Anti Lavado de Dinero Alemania (Comercializador de Productos)	2,336
Cumplimiento@Mercadotecnia y Ventas	2,658
Cumplimiento@Adquisiciones	1,455
Legislación Interna	418
Cumplimiento Producto	25,326
Cumplimiento Derechos Humanos	5,274
Módulo Ejecutivo⁴	
Gobierno Corporativo	153

1 Este módulo se asigna automáticamente a todos los empleados activos (empleados a tiempo completo y parcial) en la administración de Daimler Truck AG y empresas del grupo controladas que cumplen con los requisitos de TI para realizar cursos de capacitación en el Daimler Truck Learning Management System.

2 Este módulo se asigna automáticamente a todos los directivos (empleados a tiempo completo y parcial, nivel 4 y superior) de la administración de Daimler Truck AG y de las empresas del grupo controladas que cumplen los requisitos informáticos para la realización de cursos de formación en Daimler Truck Learning Management System.

3 Estos módulos se asignan automáticamente a los empleados activos relevantes (empleados a tiempo completo y a tiempo parcial) en la administración de Daimler Truck AG y de las empresas del grupo controladas que cumplen con los requisitos de TI para realizar cursos de capacitación en el Daimler Truck Learning Management System.

4 Este módulo se asigna automáticamente a todos los CEO/CFO, a todos los líderes de nivel 2 (empleados a tiempo completo y parcial) de la administración de Daimler Truck AG y a las empresas controladas del grupo, a todos los jefes de unidades de negocios de la administración de Daimler Truck AG, así como a todos los representantes electos de empresas controladas y no controladas del Grupo que cumplan con los requisitos informáticos para realizar la formación en el Daimler Truck Learning Management System. Para todos aquellos que no habían completado el programa de incorporación ejecutiva que estaba disponible antes de que estuviera disponible el módulo basado en la web, la capacitación era obligatoria.

5 Número de finalizaciones almacenadas en el Sistema de gestión de aprendizaje antes de la fecha límite del 12 de noviembre de 2023 (debido a un cambio inminente en el sistema, el Sistema de gestión de aprendizaje de Daimler Truck ya no estuvo disponible para los estudiantes a partir del 13 de noviembre de 2023).

B. 30Programa de capacitación en cumplimiento-cursos capacitación presenciales^{1,2,3}**GRI 205-2**

Áreas del Cumplimiento	Número de Participantes
- Anti Corrupción	
- Anti Lavado de Dinero	
- Antimonopolio	
- Cumplimiento en General	
- Cumplimiento de la Información	
- Control de Exportaciones	
- Cumplimiento de Sanciones	
Total	3,528

1 Las capacitaciones presenciales se realizaron parcialmente en formato digital.

2 Grupo objetivo: Directivos y empleados administrativos relevantes en todo el mundo.

3 Número de finalizaciones almacenadas en el Sistema de gestión de aprendizaje antes de la fecha límite del 12 de noviembre de 2023 (debido a un cambio inminente en el sistema, el Sistema de gestión de aprendizaje de Daimler Truck ya no estuvo disponible para los estudiantes a partir del 13 de noviembre de 2023).

7. Seguimiento y mejoras**GRI 2-25**

Hemos establecido varios mecanismos internos para comprobar la idoneidad y eficacia del CMS existente. Esto incluye la encuesta anual a los empleados, en la que constantemente registramos un alto nivel de acuerdo entre nuestros empleados sobre los siguientes temas:

- Los supervisores responden apropiadamente al comportamiento que carece de integridad.
- Los empleados en el entorno laboral inmediato discuten abiertamente comportamientos que carecen de integridad.
- Hay confianza en nuestro sistema de denuncia de irregularidades.

Además, todos los CEO y CFO de las subsidiarias totalmente consolidadas del Grupo, así como los altos empleados de las divisiones centrales, confirman que, para sus respectivas áreas de responsabilidad, no tienen conocimiento de ninguna debilidad significativa en la adecuada implementación o eficacia de los ámbitos de cumplimiento relevantes para el grupo Daimler Truck. Mediante un proceso de seguimiento anual, revisamos los programas, procesos y medidas del CMS y analizamos si son adecuados y eficaces. Esto implica acceder a datos disponibles centralmente y, si es necesario, a información local. Los indicios de implementación ineficaz de las medidas se registran y reportan como parte del seguimiento y se definen las medidas correctivas correspondientes. Si los riesgos cambiantes o los nuevos requisitos legales lo hacen necesario, también adaptamos nuestros procesos y medidas en el CMS. Además, Auditoría Corporativa revisa periódicamente los aspectos de cumplimiento en el contexto de sus controles de procesos orientados al riesgo. Además, se auditó y revisó la configuración del nuevo proceso de seguimiento y gestión de riesgos dentro del departamento Legal y de Cumplimiento para determinar su potencial de mejora en 2023. Las áreas de cumplimiento que se encuentran en proceso de configuración están sujetos a un control de adecuación. También se examina la eficacia de los programas y procesos de cumplimiento a lo largo de áreas de cumplimiento establecidas. Estos resultados de seguimiento y otras posibles medidas, así como la revisión de la estrategia de cumplimiento, son evaluados y decididos por el Comité de Cumplimiento una vez al año.

Una vez al año se presenta un informe de estado correspondiente sobre todos los campos de cumplimiento al Comité de Gestión de Riesgos del Grupo, al Consejo de Administración y al Comité de Auditoría.

En el ejercicio sobre el que se informa no existieron indicios de que el programa, los procesos o las medidas de cumplimiento adoptados no fueran adecuados o eficaces en el contexto de la situación de riesgo de la Compañía

Áreas de enfoque de la gestión del cumplimiento

El cumplimiento basado en valores es una parte indispensable de nuestras actividades empresariales diarias y significa que nuestro objetivo es cumplir las leyes y los reglamentos internos. Nuestra intención es fomentar una conducta conforme en toda la empresa y en todo el mundo mediante la adopción de medidas específicas. A continuación, explicamos cómo perseguimos nuestros principales objetivos, cuáles son las normativas y políticas que nos orientan al respecto y qué medidas concretas estamos aplicando

Los principales objetivos de nuestras actividades de cumplimiento en todo el Grupo son:

- Combate a la corrupción
- Mantenimiento y promoción de la competencia justa
- Aseguramiento del cumplimiento de requisitos técnicos y regulatorios para nuestros productos
- Respeto y protección de los derechos humanos
- Cumplimiento de las leyes de privacidad de la información
- Prevención del lavado de dinero y el financiamiento del terrorismo
- Cumplimiento de la normativa sobre sanciones y exportaciones, así como cumplimiento con los requerimientos para el transporte de artículos peligrosos
- Cumplimiento fiscal y aduanal
- Aseguramiento del cumplimiento del trabajo de RH y normas adecuadas de mano de obra y sociales (Cumplimiento RH)

Combate a la corrupción

Uno de los objetivos de nuestras medidas de cumplimiento es minimizar la corrupción en todas las actividades empresariales. Por ello, examinamos críticamente a nuestros socios comerciales y nuestras transacciones, y tratamos con las autoridades y los funcionarios públicos de forma particularmente sensible.

Un componente importante de nuestro sistema de gestión del cumplimiento anticorrupción es el Índice de Percepción de la Corrupción de Transparencia Internacional.

Vemos mayores riesgos de corrupción en el ámbito de las actividades de venta en países de alto riesgo, así como en nuestras relaciones comerciales con concesionarios y distribuidores generales de todo el mundo. Nuestra cláusula de cumplimiento estándar para contratos requiere que todos los socios comerciales tengan implementados procedimientos anticorrupción adecuados.

Mantenimiento y promoción de la competencia justa

Nuestro Programa de Cumplimiento Antimonopolio para todo el Grupo está orientado a las normas nacionales e internacionales para garantizar una competencia leal. Comprende una norma vinculante y válida en todo el mundo del Grupo Daimler Truck que define cómo deben evaluarse las cuestiones de derecho antimonopolio y cómo debe llevarse a cabo el trabajo con las asociaciones comerciales.

La norma a nivel Grupo de Daimler Truck se basa en las normas nacionales de las regulaciones europeas subyacentes y toma la práctica legal establecida de las autoridades antimonopolio de Europa en consideración, así como las leyes de los tribunales europeos.

Los lineamientos también tienen como objetivo ayudar a nuestros empleados en nuestras operaciones mundiales a identificar situaciones antimonopolio críticas y comportarse de acuerdo con las regulaciones. Esto es particularmente importante cuando se contacta con competidores, se trabaja con minoristas y agentes generales y se trabaja en comités en asociaciones. Para crear transparencia en las relaciones de nuestros empleados con asociaciones de todo el mundo, en este año de informe hemos implementado una solución de documentación estandarizada y controlada centralmente.

Aseguramiento del cumplimiento de requerimientos técnicos y regulatorios para nuestros productos

La conformidad de los productos para Daimler Truck significa el cumplimiento de los requisitos técnicos y regulatorios, las normas y las leyes que son relevantes para las actividades empresariales en todo el mundo.

Nuestro objetivo es identificar los riesgos en el proceso de creación del producto, es decir, en el desarrollo y la certificación del producto, así como en el proceso de fiabilidad del producto en una fase temprana, incluyendo la aplicación de medidas preventivas. Para ello, tenemos en cuenta el espíritu fundamental de las leyes y reglamentos, así como las especificaciones y procesos internos, tanto en el desarrollo y la producción como después de que los vehículos hayan sido colocados en los mercados.

El Sistema de Gestión del Cumplimiento de los Productos ("PCMS") define principios, estructuras y procesos con el fin de proporcionar a nuestros empleados seguridad y orientación, especialmente en lo que se refiere a cuestiones difíciles sobre cómo interpretar los reglamentos técnicos. Además, el PCMS también incluye normas mínimas para la manipulación de nuestros productos sobre el terreno en materia de seguridad, conformidad reglamentaria y emisiones.

Respeto y protección de los derechos humanos

GRI 2-23/-24/-25

Con nuestro Sistema de Gestión del Cumplimiento de los Derechos Humanos ("CMS de Derechos Humanos"), aplicamos un enfoque sistemático para cumplir nuestras obligaciones de diligencia debida en materia de derechos humanos.

El objetivo es evaluar sistemáticamente todas las empresas del Grupo y las participaciones mayoritarias con el fin de identificar riesgos en materia de derechos humanos y, si es necesario, implementar medidas preventivas y correctoras. El análisis de riesgos sistemático y las medidas específicas adaptadas a los riesgos identificados sirven para cumplir con nuestras obligaciones de diligencia debida en la cadena de suministro. El manejo y procesamiento de información sobre posibles violaciones de derechos humanos también es una parte integral del CMS de Derechos Humanos. El sistema de denuncia de irregularidades SpeakUp ofrece a los empleados y denunciantes externos una variedad de canales para señalar sospechas de violaciones de derechos humanos, denunciar violaciones de las normas y exigir medidas correctivas.

Encontrará más información en la sección "Reporte de violaciones de las reglas a través del sistema de denuncia de irregularidades SpeakUp" y el capítulo **Derechos Humanos**.

Observancia de las leyes de privacidad de datos

GRI 418-1

En Daimler Truck, la información y su evaluación sistemática son la base de nuevos modelos de negocio, tecnologías innovadoras y procesos eficientes. Sin embargo, los datos no sólo abren oportunidades de negocio, sino que su manejo requiere un cuidado especial, ya que tanto en Europa como en el resto del mundo rigen requisitos exhaustivos en materia de protección de datos.

Adoptamos un compromiso de responsabilidad de la información que define un marco claro sobre cómo manejamos la información basándonos en los tres principios rectores de "valor agregado", "potencial de negocio" y "uso responsable de la información". La Política Global de Datos e Información de Daimler Truck sienta las bases para un tratamiento responsable y conforme a la ley de la información y los datos en todo el mundo. Define un estándar mínimo vinculante para todas las unidades del Grupo. Los requerimientos más integrales de protección de datos de EU GDPR son abordados por la Política de Protección de Datos de la UE. Nuestro Sistema de Gestión de Cumplimiento de Datos ayuda al Grupo a planificar, implementar y supervisar de forma continua las medidas para garantizar el cumplimiento de los requisitos de protección de datos.

El Director de Privacidad de Datos realiza las tareas definidas por la ley para cumplir con la normativa de protección de datos. Sus datos de contacto están disponibles públicamente. El Director de Privacidad de Datos está disponible en cualquier momento como persona de contacto para los clientes que tengan dudas sobre la protección de datos.

Para todos los incidentes relacionados con la seguridad de la información, Daimler Truck ha establecido un procedimiento de notificación central: el proceso de Gestión de Incidentes de Seguridad de la Información. Se solicita a los empleados y contratistas que informen de cualquier posible violación de la protección de datos y la seguridad de la información de esta manera. En el ejercicio 2023 se comunicaron incidentes aislados de protección de datos a las autoridades de control de la protección de datos responsables.

Durante el año del informe, no hubo casos en los que las autoridades de control de protección de datos hayan realizado investigaciones basadas en quejas de clientes o incidentes de protección de datos reportados por la Compañía.

Prevención del lavado de dinero y financiamiento del terrorismo

El objetivo del cumplimiento en la prevención del lavado de dinero y el financiamiento del terrorismo es tanto impedir la colocación de fondos procedentes de transacciones delictivas en el ciclo económico legal como el financiamiento de asociaciones terroristas a través de transacciones con Daimler Truck. Por ello, hemos implantado en todo el Grupo normas, procesos y salvaguardas globales para cumplir todas las leyes aplicables contra el lavado de dinero.

Daimler Truck ha designado a un Funcionario Responsable del Grupo Antilavado de Dinero que garantiza el cumplimiento en todas las divisiones de Daimler Truck Holding AG y en todas las compañías controladas por el Grupo. Este puesto es responsable de las normas y procesos a nivel Grupo de conformidad con la Ley Contra el Lavado de Dinero de Alemania.

El Director de Prevención del Lavado de Dinero cuenta con la asistencia de dos Directores Adjuntos de Prevención del Lavado de Dinero. Uno de ellos es responsable de garantizar el cumplimiento de las medidas de prevención del lavado de dinero y del financiamiento al terrorismo en el negocio industrial, mientras que el otro es responsable del segmento de Financial Services.

Cumplimiento con sanciones y regulaciones a la exportación, así como cumplimiento con los requerimientos para el transporte de artículos peligrosos

Una unidad central del Grupo para el control de las exportaciones, las sanciones, la lucha contra el lavado de dinero y las mercancías peligrosas aplica un enfoque de cumplimiento combinado con el objetivo de garantizar todas las sanciones personales aplicables (cumplimiento de las sanciones) y las sanciones relacionadas con las mercancías (cumplimiento del control de las exportaciones) de la mejor manera posible en todo el Grupo.

Como norma mínima de Daimler Truck, independientemente de su aplicabilidad, las listas de sanciones de la UE, el Reino Unido y EE. UU. (incluida la Oficina de Control de Activos Extranjeros de EE. UU. ("OFAC"); Oficina de Industria y Seguridad de EE. UU. ("BIS")) se comprueban mediante un sistema informático en cada transacción comercial. El control de las exportaciones a nivel de todo el Grupo garantiza, tanto a través de su política interna mundial como a través de su sistema de gestión del control de las exportaciones apoyado por TI, que se respetan las prohibiciones nacionales y supranacionales aplicables en materia de control de las exportaciones y los requisitos de autorización para todas las exportaciones o envíos de mercancías relevantes para el control de las exportaciones iniciados por Daimler Truck o las compañías controladas del Grupo.

Ventas responsables

Queremos cumplir con las restricciones legales para el suministro de vehículos comerciales militares y vehículos comerciales civiles para uso final militar. Para los negocios con órganos ejecutivos con un monopolio estatal sobre el uso de la fuerza, especialmente con la policía y las autoridades de seguridad en todo el mundo, contamos con procesos internos que prevén nuestra propia revisión crítica que cubre múltiples aspectos. En particular, se considera el riesgo de violaciones de derechos humanos. En casos individuales, nuestro proceso de evaluación conduce al rechazo de transacciones que no podemos conciliar con nuestro reclamo de una gestión corporativa sustentable y responsable.

Cumplimiento fiscal y aduanal

GRI 207-1/-2/-3

Nos esforzamos por cumplir con las obligaciones fiscales aplicables en todo el mundo. El marco y las normas proporcionadas por el departamento fiscal (por ejemplo, directrices, instrucciones de procedimiento, medidas fiscales) sirven a este objetivo y están anclados en las directrices fiscales. Como parte de la estrategia fiscal del Grupo, perseguimos especialmente los siguientes principios, teniendo en cuenta los impactos económicos y sociales y de acuerdo con la estrategia corporativa y empresarial:

- Con nuestras acciones, queremos garantizar el cumplimiento de las obligaciones fiscales de las empresas del Grupo y el mantenimiento de los estándares de integridad a través de medidas como conocimientos, procesos, sistemas, métodos y controles.
- Llevamos a cabo una gestión activa del riesgo para el Grupo y sus empleados operativos a través de un Sistema de Gestión del Cumplimiento Fiscal adecuado ("CMS Fiscal").
- Llevamos a cabo una planificación fiscal legal, activa y no agresiva basada en motivos económicos ("*tax follows business*").

Esto significa que, como empresa, cumplimos con nuestra responsabilidad como contribuyentes. También nos esforzamos por trabajar de forma cooperativa, transparente y constructiva con las autoridades fiscales. En el proceso, mantenemos nuestras posiciones legales y defendemos nuestros intereses siempre que creemos que tales acciones son apropiadas y legítimas. La estrategia fiscal del Grupo define los límites de nuestras acciones, y esta estrategia se especifica y aplica mediante políticas, disposiciones e instrucciones organizacionales y de contenido.

El TCRC también es informado permanentemente sobre cuestiones fiscales importantes. Las políticas fiscales regulan las responsabilidades, deberes y obligaciones de las personas encargadas de los asuntos tributarios en Daimler Truck.

La responsabilidad mundial en materia fiscal está asignada al jefe de Impuestos de Daimler Truck. Las decisiones importantes en materia fiscal se toman en el Comité de Cumplimiento y Riesgo Fiscal ("TCRC"), del que forma parte el CFO. También se mantiene informado a TCRC de forma constante en temas materiales fiscales. Las políticas fiscales regulan las responsabilidades, tareas y deberes de las personas encargadas de los asuntos fiscales en Daimler Truck. Además, proporcionan pautas de implementación concretas para cumplir con las obligaciones legales relevantes y mejorar la conciencia de nuestros empleados sobre cuestiones relacionadas con los impuestos.

De acuerdo con el Código de conducta de Daimler Truck, se deben informar y dar seguimiento a las violaciones intencionadas de los requisitos tributarios externos y/o internos. Lo mismo resulta aplicable a la falta de corrección de transacciones procesadas incorrectamente.

La gestión de riesgos fiscales también forma parte del CMS Fiscal. Su función es vigilar y comprobar el cumplimiento de las obligaciones fiscales. Este sistema de gestión de riesgos, que es consistente en todo el Grupo, sirve para identificar y reducir los riesgos fiscales y los riesgos personales asociados de los empleados que actúan en nombre del Grupo. Comprende numerosas medidas, como el seguimiento continuo o la integración de los riesgos fiscales en el sistema de control interno y en el proceso de gestión de riesgos de todo el Grupo de acuerdo con la política de gestión de riesgos. Durante el año del informe, no tuvimos conocimiento de ninguna violación significativa de las leyes fiscales que hubiera resultado en procesos penales.

Aseguramiento del cumplimiento del trabajo de RH y normas adecuadas en temas de trabajo y sociales (Cumplimiento RH)

Cumplimiento RH tiene como objetivo garantizar el cumplimiento del trabajo de R.H. y los estándares laborales y sociales adecuados dentro del Grupo mediante el cumplimiento de las disposiciones legales, los estándares regulatorios, los compromisos voluntarios corporativos y los principios éticos.

Con este fin, nuestro Cumplimiento RH traduce los requisitos legales y reglamentarios relevantes en políticas, conceptos especializados y estándares de procesos para la gestión y los procesos de recursos humanos. La responsabilidad de todo el grupo por el trabajo de recursos humanos y su cumplimiento está asignada a nuestro Director de Recursos Humanos.

El Sistema de Gestión de Cumplimiento R.H. tiene como objetivo contribuir a la creación de una cultura corporativa respetuosa, confiable e inclusiva, para garantizar estándares laborales y sociales adecuados en todo el Grupo y garantizar un trabajo de R.H. conforme a las normas. La verificación de antecedentes a nivel directivo y la implementación de sanciones y consecuencias tienen como objetivo contribuir a la cultura de cumplimiento de la Compañía.

Asociaciones y Participación

GRI 2-28/-29

SDG 17

Como uno de los principales fabricantes de vehículos comerciales del mundo, nuestro objetivo es desarrollar soluciones de transporte sustentables y, por tanto, orientadas al futuro para el movimiento de mercancías y pasajeros y llevarlos a la carretera. Nos tomamos muy en serio la responsabilidad asociada a nuestros empleados, al medio ambiente y a la sociedad en su conjunto. El objetivo general es asumir la responsabilidad social y alinear los intereses corporativos y sociales a largo plazo.

Para adaptar nuestros objetivos corporativos a las necesidades y expectativas de la sociedad, fomentamos la participación regular de las partes interesadas. Además del intercambio continuo con nuestros empleados, clientes y proveedores, utilizamos nuestra experiencia para contribuir al diálogo social. Cooperamos de manera constructiva con representantes de la sociedad y la política, p. adhiriéndose a compromisos voluntarios con la industria, la ciencia o asociaciones no gubernamentales. Específicamente, el intercambio trata de encontrar soluciones sustentables a los desafíos sociales.

Diálogo con políticos y con la sociedad

GRI 207-3,415-1

Definimos la representación política como el diálogo constante con los responsables de la toma de decisiones a distintos niveles políticos. Esto incluye a políticos, miembros del gobierno, funcionarios públicos y representantes de grupos de interés, organizaciones comerciales y asociaciones, que a su vez mantienen contactos políticos.

Hemos establecido nuestros propios principios para el diálogo político y la representación responsable de intereses y, con la participación de la dirección, los hemos compilado en una política del Grupo. Seguimos los principios de moderación y neutralidad política en nuestras relaciones con gobiernos, partidos políticos, delegados y funcionarios.

B. 31

Participación activa con partes interesadas relevantes



Además, hemos definido directrices internas vinculantes, que se recogen, entre otros, en el Código de Conducta de Daimler Truck. La tramitación de subvenciones, la realización de donaciones a partidos políticos y el planteamiento de otros instrumentos para la representación de intereses políticos también se rigen por nuestra política del Grupo en materia de cabildos políticos y donaciones a partidos políticos. Daimler Truck AG está inscrita en el registro de transparencia de la UE, así como en el registro de cabildeo para la representación de intereses ante el Bundestag alemán y el Gobierno Federal de Alemania. Los empleados de compañías controladas por el Grupo Daimler Truck que representan intereses políticos deben informar y registrarse ante los departamentos relevantes de conformidad con la política del grupo sobre trabajo de cabildeo.

Con las herramientas que se mencionan con anterioridad, deseamos garantizar que la representación política de nuestros intereses cumple la normativa vigente y las normas éticas. A este respecto, tenemos especial cuidado en observar los requisitos antimonopolio cuando trabajamos en asociaciones sectoriales y cooperamos con otras empresas. Las políticas mencionadas también definen cómo pretendemos abordar los riesgos relacionados con la representación política de nuestros intereses. También abordamos estos riesgos en los procesos de cumplimiento aplicables en todo el Grupo. La retroalimentación relacionada con nuestras actividades en el ámbito de la representación política de intereses es recibida por nuestro sistema de denuncia de irregularidades SpeakUp. Daimler Truck no hizo ninguna donación, ni monetaria ni en especie, a partidos políticos en ninguna parte del mundo durante el año del informe. Esta decisión se ha tomado independientemente de los acontecimientos políticos o económicos actuales.

Asociaciones industriales e iniciativas

Además de la interacción directa con los responsables políticos y otras partes interesadas comprometidas con el desarrollo sustentable, Daimler Truck participa en diversas asociaciones, organismos e iniciativas de sustentabilidad.

Estas incluyen, entre otras, el Pacto Mundial de las Naciones Unidas, econsense, la iniciativa de sustentabilidad de la Asociación Federal de la Industria Alemana, *Drive Sustainability e Hydrogen Europe*. Daimler Truck utiliza estos foros para dialogar con representantes de la sociedad civil.

Entre otras cosas, participamos en organizaciones que se enfocan en el desarrollo ulterior de accionamientos alternativos y tecnologías renovables innovadoras, como el uso de hidrógeno.

También participamos en asociaciones del sector, como miembro de la Asociación Alemana de la Industria del Automóvil ("VDA") y de las asociaciones correspondientes en otros países, como la Asociación Europea de Fabricantes de Automóviles ("AECA") a nivel europeo, pero también a nivel industrial dentro de la Federación de Industrias de Alemania (BDI).

La diversidad, la igualdad de oportunidades y la inclusión también desempeñan un papel importante en Daimler Truck, por lo que el Grupo, como miembro de la iniciativa patronal "Charta der Vielfalt e.V." y de la European Women's Management Development Network e.V., participa activamente en los debates sobre estos temas.

Participamos activamente en el trabajo de las asociaciones relacionadas con nuestra actividad principal. De esta forma, aportamos la perspectiva y la experiencia específicas de nuestra empresa y contribuimos así a hacer avanzar el debate de forma objetiva y cualificada.

Ciudadanía corporativa**GRI 203-1**

Por actividades de ciudadanía corporativa entendemos todas las actividades sociales del Grupo, como donaciones, voluntariado corporativo y ayuda en catástrofes. En el futuro, estas actividades se alinearán con la estrategia empresarial sustentable y la actividad principal del Grupo.

Una parte importante de nuestro compromiso social global consiste en donaciones a organizaciones benéficas y el patrocinio de proyectos sociales. En todo el Grupo, las donaciones se seleccionan de acuerdo con criterios legales locales e internos de la empresa. En el año de referencia, se pagaron € 8 millones a escala nacional e internacional.

Debido a la guerra en Ucrania y los terremotos en Turquía y Siria, nos centramos en apoyar a la población local, entre otras cosas, proporcionando vehículos para el transporte de ayuda a varias organizaciones sin ánimo de lucro. También facilitamos que los empleados pudieran conducir los camiones para el transporte de ayuda. La Compañía también realizó una donación a UNICEF y a la Cruz Roja Alemana como parte de su apoyo a Turquía y Siria. Además, los empleados organizaron una campaña de recaudación de fondos en beneficio de UNICEF, en la que la empresa duplicó la cantidad donada por los empleados. Además, en el año del informe se volvió a realizar una gran donación para ayudar a la población ucraniana, que se distribuyó equitativamente entre UNICEF, la Cruz Roja Alemana y el Programa Mundial de Alimentos de las Naciones Unidas. Se desembolsó un importe total de € 3 millones como parte de la ayuda humanitaria.

Además, alentamos a nuestros empleados a implicarse en proyectos sociales, a contribuir a mejorar el entorno social en nuestras localidades y a apoyar proyectos de ayuda en todo el mundo (voluntariado corporativo).

Otro ejemplo del compromiso de nuestra plantilla es la iniciativa "ProCent". Aquí los empleados en Alemania pueden donar los centavos de su salario mensual. Estas cantidades son duplicadas por la Compañía y van a parar a un fondo de apoyo a proyectos nacionales e internacionales con fines benéficos. Nuestros empleados sugieren proyectos que potencialmente podrían recibir dinero de este fondo. En el año del informe 2023, entre otras cosas, se compró una cisterna para suministrar agua al jardín de una escuela, reduciendo así la cantidad de agua necesaria. Asimismo, a nivel nacional se adquirió un dron para proteger cervatillos. A nivel internacional, las donaciones de Pro-Cent se utilizaron para implementar proyectos, especialmente en África, como la construcción y financiamiento de un almacén de suministros en una aldea de Togo. El mismo plan proporcionó financiamiento para máquinas de tejer y coser en Uganda para formar a jóvenes con poca o ninguna escolarización formal. En total, 47 proyectos a nivel nacional y siete proyectos a nivel internacional recibieron apoyo financiero en el año del informe por un importe total de alrededor de € 350,000.



Medio Ambiente

Estamos firmemente comprometidos con el Acuerdo de París sobre la mitigación del cambio climático. Queremos que el transporte sustentable tenga éxito y contribuya así de forma significativa a combatir el cambio climático global.



Medio Ambiente

Como empresa global, nos esforzamos por mejorar la calidad de vida y el medio ambiente en las regiones en las que operamos. La protección del medio ambiente no está separada de otros objetivos: más bien, es una parte integral de nuestra estrategia corporativa, que está orientada a la mejora del valor y la sustentabilidad a largo plazo. Para nosotros, la protección del medio ambiente significa estar activos en las siguientes áreas: mitigación del cambio climático, adaptación al cambio climático, preservación de recursos, eficiencia energética, prevención de la contaminación ambiental, gestión del agua, residuos, energía y sustancias peligrosas. Al mismo tiempo, la contribución a la economía circular y la biodiversidad es de particular importancia para nosotros. Nos comprometemos a identificar otros desafíos medioambientales relevantes mediante un análisis periódico basado en el principio de doble materialidad. Desarrollamos tecnologías clave destinadas a que nuestros clientes tengan éxito a largo plazo y tomamos en cuenta los impactos ambientales a lo largo de toda la cadena de valor, que incluyen planificación y estrategia de productos, desarrollo, compras, producción y planificación de la producción, calidad, gestión de proveedores y productos, así como negocios con clientes terceros.

Temas claves del medio ambiente

GRI 3-3

Con el fin de obtener una imagen holística de nuestro impacto medioambiental y del impacto del medio ambiente en Daimler Truck, hemos identificado temas materiales dentro de nuestro análisis de materialidad. Los siguientes temas medioambientales fueron identificados como materiales:

1. Mitigación del cambio climático y adaptación al cambio climático;
2. Eficiencia de los recursos;
3. Prevención de la contaminación;
4. Cadena de suministro ecológica.

Encontrará información adicional en Análisis de Materialidad en el capítulo **Gobierno Corporativo Responsable**.

Queremos contribuir al cumplimiento del Acuerdo de París y por ello hemos definido qué medidas son necesarias para ello. La dirección es responsable de establecer y revisar las ambiciones estratégicas, como la reducción de nuestras emisiones de CO₂e. También hemos perfeccionado nuestra estructura organizativa a escala mundial y regional para toda la gestión energética y medioambiental, con el fin de centrarnos de forma aún más específica en las cuestiones correspondientes.

Gestión del Medio Ambiente y Energía en nuestros sitios

GRI 3-3

En nuestros sitios de producción implementamos sistemas de gestión medioambiental según EMAS y/o ISO 14001, que se validan o recertifican periódicamente. Además, desde 2012 trabajamos con sistemas de gestión de energía ISO 50001 en plantas de producción de Alemania, EE. UU. y otros lugares.

De acuerdo con las normas que se mencionan con anterioridad, la gestión ambiental y energética están firmemente arraigadas en nuestra organización. Su eficacia es revisada y verificada periódicamente por expertos externos. En el año del informe, 47 de nuestro total de 50 sitios relevantes (sitios de producción, sitios de desarrollo y pistas de prueba) con una participación $\geq 50\%$ fueron certificados en relación con la gestión ambiental y 18 ubicaciones fueron certificadas con respecto a la gestión energética. Esto cubre alrededor de 80,000 empleados en gestión ambiental (lo que corresponde a alrededor del 99 % de la fuerza laboral relevante) y alrededor de 50,000 empleados en relación con la gestión energética (que corresponde a alrededor del 62 % de la fuerza laboral relevante).

Con los lineamientos ambientales y energéticos adoptados por el Consejo de Administración, hemos definido nuestra política ambiental y nos comprometimos a un proceso de mejora integral en materia de protección ambiental y manejo de la energía, que incluye:

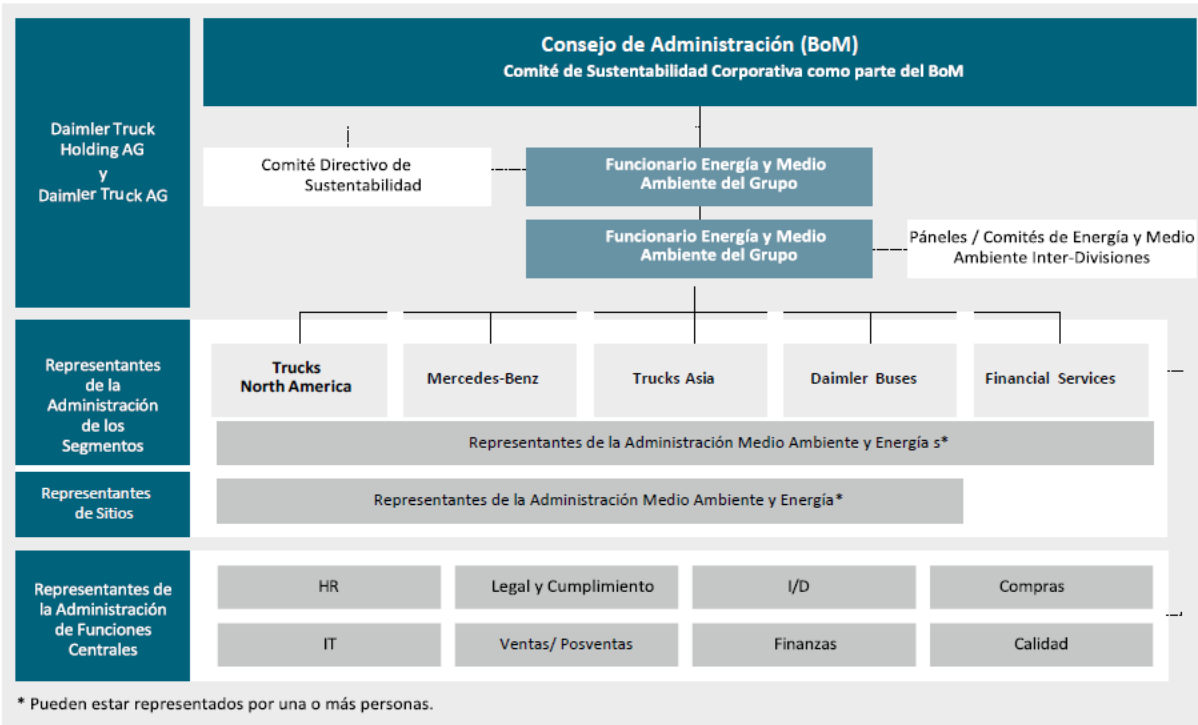
1. Abordamos los desafíos ambientales del futuro.
2. Desarrollamos productos que sean respetuosos con el medio ambiente durante todo su ciclo de vida y contribuyan al transporte sustentable.
3. Reducimos constantemente los impactos ambientales de nuestras operaciones y nos esforzamos por lograr una producción limpia y ecológica.

4. Ofrecemos a nuestros clientes un servicio integral e información sobre el ciclo de vida medioambiental de nuestros productos.
5. Nuestra ambición es lograr un desempeño ambiental ejemplar en todo el mundo.
6. Proporcionamos a nuestros empleados y partes interesadas información completa sobre el desempeño ambiental y compromisos específicos.

Los lineamientos son vinculantes para todos los empleados y para todas las ubicaciones. También pretendemos que se implementen en asociaciones de empresas conjuntas. Hemos definido responsabilidades para la implementación y el cumplimiento de medidas de protección ambiental y requisitos de eficiencia energética en todas las áreas funcionales y en todos los niveles de la empresa, desde el desarrollo y la producción hasta el servicio y las ventas.

B. 32

Estructura de gobierno y responsabilidad



Objetivos de sustentabilidad para nuestra producción

GRI 3-3

En informes anteriores, se reportaron las emisiones de CO₂ de alcance 1 y 2 de Daimler Truck. A partir de este informe se reportan las emisiones de CO₂ equivalente (CO_{2e}).

Daimler Truck se esfuerza por lograr una producción que ahorre recursos y sea respetuosa con el clima. Para ello, hemos lanzado la iniciativa “green production”. La producción ecológica tiene como objetivo reducir las emisiones de CO_{2e}, aumentar el uso de energías renovables, aumentar la eficiencia energética y del agua y reducir los residuos en los sitios de producción internacionales.

Para 2030, nuestro objetivo es reducir el consumo de energía en unos 590 GWh, el uso de agua en unos 470 000 m³ y la generación de residuos en 40 kt (con valores medios de 2013 y 2014 como base). Para ello, se calcularon valores objetivos específicos para cada una de nuestras plantas de producción.

Estamos comprometidos a invertir en tecnologías y proyectos de protección del clima en todo el mundo para ayudar a cumplir los objetivos climáticos nacionales y globales de manera eficiente.

Además, perseguimos una reducción del 42 % de las emisiones de CO_{2e} relacionadas con la producción con respecto a las emisiones de 2021 a 2030. Para 2030, al menos el 55 % de la energía deberá proceder de fuentes renovables.

Para realizar un seguimiento de los objetivos y el progreso hacia su consecución, se lanzó una base de datos de producción verde, en la que nuestras plantas en todo el mundo ingresan sus medidas de eficiencia y reducción. Utilizando esta base de datos, hacemos un seguimiento del progreso de la implementación y establecemos hojas de ruta para cada sitio de producción para guiar el logro de los objetivos.

B. 33

objetivo de producción ecológica

Producción ecológica 2030					
	CO ₂ Ámbito 1 + 2	Energías Renovables	Eficiencia Energética	Eficiencia Hídrica	Reducción Desperdicios
Punto de partida	2021	2021	2013/2014	2013/2014	2013/2014
Daimler Truck	-42% ~ -360 kt CO ₂	>55% 100% energía ecológica Generación >5%	~-590 GWh -16% por vehículo	~-470 000 m ³ -12% por vehículo	~-40kt -12% por vehículo

Mitigación del cambio climático y adaptación al cambio climático

GRI 3-3 SDG 9, 11, 13, 17

Estamos comprometidos con los objetivos del Acuerdo de París. Alrededor de una quinta parte de todas las emisiones de gases de efecto invernadero en Europa se producen como resultado del transporte de mercancías y pasajeros. En nuestra gama de actividades tenemos en cuenta la mitigación del cambio climático y la adaptación al mismo: Durante el desarrollo de nuestros productos, dentro de la cadena de suministro y también en nuestra producción. Consideramos que nuestra misión es conseguir que el transporte sea neutro en emisiones de CO_{2e} en todo el mundo a través de la innovación técnica. De este modo, pretendemos contribuir a la descarbonización de la industria. Perseguimos el objetivo de la neutralidad de CO_{2e} en los caminos y en toda la cadena de valor a nivel mundial para 2050, así como la neutralidad de CO_{2e} en la conducción de vehículos nuevos (*tank-to-wheel*) en los mercados de la tríada (UE, Estados Unidos y Japón) para 2039.

Además, nos esforzamos por lograr una producción neutra en CO_{2e} en el balance (alcance 1 y alcance 2) en todo el mundo para 2039. Perseguimos estos objetivos en varios pasos y con varias medidas, como aumentar la eficiencia energética, aumentar el uso de energías renovables y el uso temporal de certificados de compensación. Desde 2022, en nuestras plantas de producción en Europa y en algunos otros sitios ofrecemos en nuestro balance general una producción neutra en CO_{2e} (para el año de informe 2022 se compensaron las emisiones de CO₂ restantes; a partir del año de informe 2023, las emisiones de CO_{2e} serán compensado). A partir de 2025, se espera que las plantas de producción de EE. UU., India y Japón alcancen también la neutralidad de CO_{2e} en su balance general. Para 2039, todas las plantas de producción en todo el mundo deberían tener emisiones neutras de CO_{2e} en el balance mediante certificados de compensación.

Mitigación del cambio climático a través de productos innovadores

La mayor influencia de los camiones y autobuses sobre el clima reside en su fase de uso, es decir, en el uso del vehículo y el comportamiento de conducción por parte de los clientes. Por lo tanto, un vehículo que sea eficiente en combustible, energía y respetuoso con el clima desde el principio es un requisito previo esencial para contribuir a la mitigación del cambio climático en el sector del transporte. Trabajamos decididamente para que los vehículos sean más respetuosos con el medio ambiente y, en particular, nos centramos en la protección del clima relacionada con los productos.

En nuestra estrategia tecnológica, hemos definido dos áreas de enfoque: el tren motriz y el sistema operativo de un vehículo comercial. En cuanto a la tecnología de propulsión, mantenemos competitivo el motor de combustión y desarrollamos vehículos que funcionan sin emisiones de CO_{2e} a nivel local con tecnología de batería e hidrógeno. En lo que respecta al sistema operativo, nuestro objetivo es añadir valor para nuestros clientes y el medio ambiente con soluciones innovadoras de software y electrónica. Además, también estamos impulsando la innovación en la infraestructura para la transformación del transporte.

Desde el principio comenzamos a desarrollar tecnologías de conducción alternativas y ya ofrecemos una gran flota de vehículos locales libres de CO_{2e} en funcionamiento en varios mercados de todo el mundo. En el año del informe 2023, ya teníamos diez modelos de camiones y autobuses libres de CO_{2e} en funcionamiento en producción en serie en nuestros mercados principales de la UE, EE. UU. y Japón. Los aspectos más destacados relacionados con los productos del año de informe 2023 se pueden encontrar en el capítulo **Eventos importantes**.

En los próximos años, seguirán más vehículos no sólo con propulsión eléctrica por batería, sino también con propulsión basada en hidrógeno.

Estrategia dual: Propulsión por batería e hidrógeno

En lo que respecta a la descarbonización de la logística y el transporte de pasajeros, apostamos por dos tecnologías complementarias para suministrar energía al tren motriz: la eléctrica de batería y la basada en hidrógeno. En lo que respecta al hidrógeno, además de las pilas de combustible, ahora también estamos siguiendo el camino de la tecnología de motores de combustión de hidrógeno como complemento a nuestra tecnología de propulsión de vehículos de cero emisiones (ZEV). Esto aumenta no solo el valor para el cliente, sino también la efectividad de nuestras medidas para lograr nuestro objetivo de una cartera de productos locales libres de CO_{2e} en la operación impulsora. Confiamos en que el marco jurídico para el motor de combustión de hidrógeno se adopte rápidamente en los principales mercados relevantes a corto plazo de la UE, EE. UU. y Japón. Con esta estrategia dual, pretendemos alcanzar el objetivo de un transporte de mercancías neutro en CO_{2e} y un transporte de pasajeros neutro en CO_{2e} en las carreteras de todo el mundo para 2050. También se puede encontrar más información en www.daimlertruck.com/en/innovation/powertrain.

B. 34
Cartera de productos ZEVs



Mitigación del cambio climático y control de la contaminación atmosférica en el proceso de desarrollo

El desarrollo de productos desempeña un papel clave en la protección del clima y el control de la contaminación del aire. El impacto medioambiental de un vehículo -y eso incluye sus emisiones de CO_{2e} y contaminantes- se determina en gran medida durante las primeras fases de su desarrollo. Un instrumento importante para comprobar la compatibilidad medioambiental de un vehículo es la documentación que acompaña a su desarrollo. En ella se definen características específicas y valores objetivo, por ejemplo, de consumo de combustible y emisiones contaminantes que deben alcanzarse para cada modelo de vehículo y cada variante de motor. Sobre la base de estos valores objetivo, evaluamos nuestros progresos en el curso del desarrollo del producto e iniciamos las medidas correctivas necesarias.

Los legisladores de todo el mundo han establecido normas sobre emisiones para regular la emisión de sustancias nocivas como los óxidos de nitrógeno y las partículas y reducir la contaminación atmosférica. Estos valores límite de emisión se han hecho cada vez más estrictos en los últimos años.

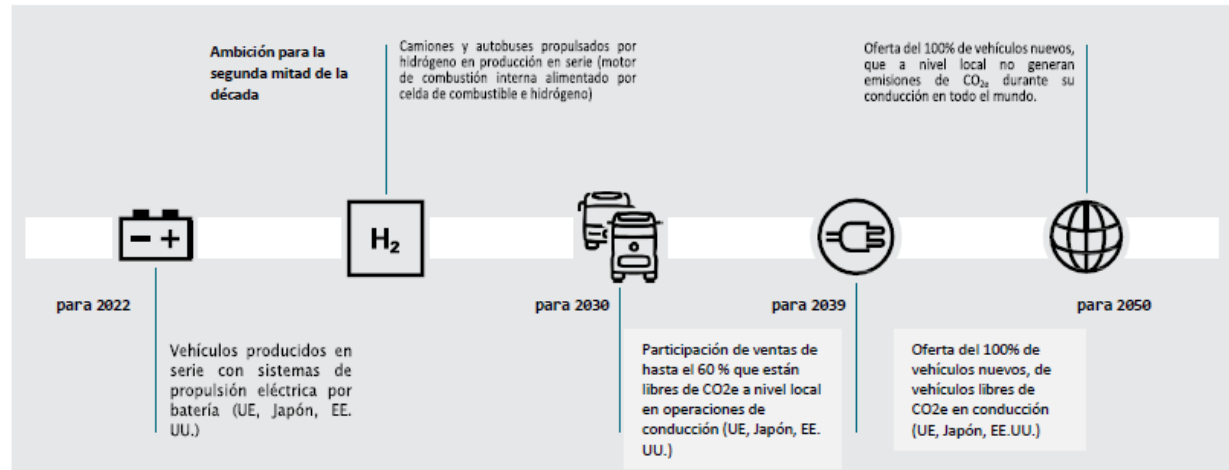
La legislación de la UE se centra en los vehículos nuevos para reducir las emisiones de CO₂ en el tráfico rodado y establece objetivos específicos. Para los camiones pesados nuevos de más de 16 toneladas, exige que las emisiones de CO₂ se reduzcan en promedio un 15 % hasta 2025 y un 45 % a partir de 2030 para los camiones pesados nuevos de más de cinco toneladas y los autobuses pesados en comparación con el período de la encuesta de julio. Del 1 de junio de 2019 al 30 de junio de 2020. Los autobuses urbanos pesados reciben un objetivo de ventas separado y específico de vehículos de emisiones cero (ZEV) del 90% a partir de 2030 y del 100% a partir de 2035. Para ello, la Comisión Europea, junto con científicos y con el apoyo de la industria y otros expertos, ha desarrollado un programa de simulación uniforme a nivel europeo llamado Herramienta de cálculo del consumo de energía de los vehículos (VECTO). Esto también incluye los procedimientos de prueba y medición pertinentes para las emisiones de CO₂ y el consumo de combustible. Los datos relevantes se recopilarán en toda Europa y se harán transparentes. En Estados Unidos se adopta un enfoque similar con el Programa de Modelización de Emisiones de Gases de Efecto Invernadero (GEM) de la Agencia de Protección Ambiental (EPA) y en Asia con la Asociación Japonesa de Fabricantes de Automóviles (JAMA). Daimler Truck ha definido una hoja de ruta tecnológica para ofrecer a nivel local vehículos libres de CO_{2e} en funcionamiento, al tiempo que intenta cumplir con todos los futuros requisitos reglamentarios globales.

Para cumplir con estos valores límite hoy y en el futuro, desarrollamos continuamente nuestras tecnologías. Las soluciones de TI y los conceptos de utilización inteligentes e integrados deben permitir, además de una conducción eficiente y un control de emisiones, una mayor reducción de las emisiones contaminantes. Puede encontrar información sobre el tema del control de la contaminación del aire en la producción en el capítulo **Prevención de la contaminación**.

El sistema de propulsión convencional seguirá siendo un producto clave en esta década (en algunas regiones incluso más allá de 2030); en otros veremos un rápido aumento de la cuota de ventas de los ZEV. Por lo tanto, hemos definido una estrategia para reducir la cartera actual de sistemas de propulsión diésel sin dejar de ser competitivos.

B.35

La trayectoria de nuestros vehículos hacia cero emisiones de CO₂ en operación de conducción



Nuestra estrategia incluye un plan claro para la transición a vehículos locales libres de CO_{2e} en su conducción. Estamos invirtiendo en el desarrollo de productos competitivos adaptados a las necesidades de los clientes. Al desarrollar nuestros camiones totalmente eléctricos, nos centramos especialmente en el aspecto de la creación conjunta con el cliente. Esto significa que el desarrollo de productos incluye la colaboración con los clientes de camiones y nos ha permitido garantizar que los comentarios de los clientes sobre el camión eléctrico se tuvieran en cuenta desde el principio en el desarrollo del Mercedes-Benz eActros. Se pretende conservar esto para productos futuros en el lado del proceso. Nuestros colegas del mercado estadounidense también están en contacto regular con los clientes sobre el tema de la movilidad eléctrica, por ejemplo, en el marco del "Electric Vehicle Council". Además, en el desarrollo de vehículos comerciales con tecnología de propulsión eléctrica por batería y basada en hidrógeno, mantenemos un diálogo con representantes de las ciudades y con los principales expertos en temas de desarrollo urbano y de transporte. Esto nos proporciona información valiosa relacionada con nuevas iniciativas estratégicas.

Desarrollo de baterías

GRI 306-2

Las baterías son un componente clave de la movilidad eléctrica. En Daimler Truck, expertos de diversas disciplinas se ocupan de todos los aspectos de esta tecnología de almacenamiento, desde la investigación fundamental hasta la madurez de la producción. Llevamos años invirtiendo en tecnologías y procesos de fabricación de baterías eficientes en el uso de los recursos y trabajamos continuamente en la optimización de las baterías de iones de litio actuales. Con nuestras baterías de nueva generación, prescindimos de las materias primas habituales y críticas, níquel y cobalto, y las sustituimos por litio-hierro-fosfato ("LFP"). De este modo, por un lado, reducimos nuestro impacto sobre las personas y el medio ambiente y, por otro, conseguimos una mayor vida útil al tiempo que aumentamos la seguridad en el vehículo. Las baterías LFP ya están siendo utilizadas en algunos modelos y serán instaladas predominantemente en el futuro, considerando un ulterior desarrollo en tecnología de baterías. Esto también nos permite transferir nuestras baterías a "2nd life applications" una vez finalizada la vida útil del vehículo y, de este modo, ampliar aún más el uso productivo de nuestros sistemas de almacenamiento. Nuestro objetivo es acortar los ciclos de desarrollo, alargar la autonomía gracias a una mejor densidad energética y reducir los tiempos de carga. Ampliamos constantemente nuestras actividades de investigación y desarrollo. Por ejemplo, estamos desarrollando nuestros conocimientos en materia de evaluación tecnológica de materiales y celdas de baterías.

Además, nos estamos asociando con Accelera by Cummins Inc., PACCAR y EVE Energy para acelerar y localizar la producción de celdas de batería y la cadena de suministro de baterías en los Estados Unidos. El negocio conjunto planeado fabricará celdas de batería para vehículos comerciales eléctricos y aplicaciones industriales.

InnoLabs

Con el fin de seguir impulsando la transición hacia camiones y autobuses neutros en emisiones de CO_{2e}, Daimler Truck ha creado centros de competencia para sistemas de baterías y alto voltaje, componentes de propulsión eléctrica, así como unidades de pilas de combustible basadas en hidrógeno y sistemas de propulsión eléctrica. En los "InnoLabs", abreviatura de laboratorios de innovación en inglés, colaboran estrechamente empleados de los departamentos de desarrollo y producción. Esto nos da la oportunidad de probar nuevas tecnologías, desarrollar y evaluar productos y procesos, centrándonos siempre en el impacto sobre nuestro medio ambiente, no sólo en el producto, sino también en la selección de materiales y en el proceso de fabricación. Gracias a la estrecha colaboración entre los departamentos de producción y desarrollo, nos aseguramos de que el enfoque de la refabricación, el reciclaje y, en general, la economía circular desempeñe un papel esencial desde el inicio del desarrollo.

El InnoLab para sistemas eDrive y ZEV de las plantas de Gaggenau y Kassel (Alemania) forma parte de la red de producción y tecnología de componentes de propulsión eléctrica. El objetivo del InnoLab eDrive es preparar nuestras plantas con productos innovadores para un sistema modular global de orientación futura hacia 2030. InnoLab también es responsable de la funcionalidad de todo el sistema, que está fuertemente influenciada por requerimientos de funcionalidad, desde el diseño del producto hasta la capacidad de producción y postventas. Además del propio accionamiento eléctrico, InnoLab es responsable de la funcionalidad completa del eDrive, desde la función de software del inversor hasta la certificación de la etiqueta energética. También evaluaremos otros componentes de alta tensión para su producción, además de fabricar motores eléctricos y montar inversores para el accionamiento eléctrico. El InnoLab Battery de la planta de Mannheim es el inicio del desarrollo de una batería específica para camiones de todas nuestras marcas. Actúa como enlace entre el desarrollo y la producción y su objetivo es garantizar que nuestros camiones eléctricos funcionen con celdas y baterías que cumplan con las normas de tecnología más recientes.

Servicios digitales para aumentar la eficiencia y reducir las emisiones de CO₂

GRI 305-5

Además, ofrecemos a nuestros clientes una amplia cartera de servicios para reducir el consumo de combustible en camiones diésel o facilitar la transición a vehículos de cero emisiones. Los servicios se comercializan bajo las marcas Mercedes-Benz y Fleetboard (Mercedes-Benz Región Europa y Latinoamérica), Detroit Connect (Trucks North America), OMNIplus ON (Daimler Buses) y truckconnect (Trucks Asia).

Los servicios digitales ayudan a optimizar, en particular, el consumo de combustible, reducir el desgaste del vehículo y reducir el riesgo de accidentes. Proporcionan información detallada sobre el comportamiento al volante del conductor, así como sobre las emisiones de CO₂, y ayudan a los gestores de flotas y a los conductores a utilizar los vehículos de la forma más eficiente posible. Los casos de uso típicos incluyen la evaluación del estilo de conducción, la formación del conductor de autobuses de pasajeros, los informes de CO₂ y el apoyo a la conducción segura.

Los servicios digitales también ayudan en la transición hacia camiones libres de emisiones de CO_{2e}. Por ejemplo, el servicio Charge Management proporciona información detallada sobre los procesos de carga. Otros servicios permiten la planificación de rutas, proporcionan información sobre el uso del vehículo y, por lo tanto, apoyan la planificación del despliegue de los clientes de flotas. Daimler Truck utiliza servicios globales que se adaptan a las distintas necesidades regionales.

Impulsar la ampliación de la infraestructura necesaria

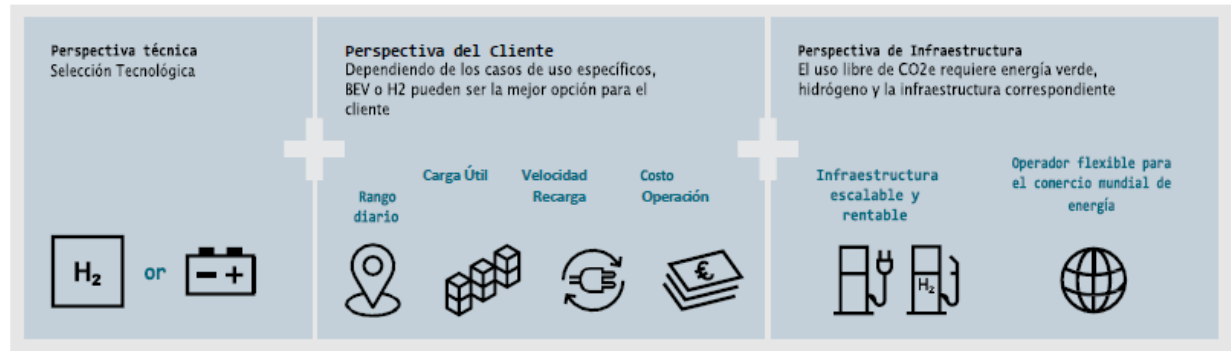
No solo estamos trabajando para llevar al mercado nuevos vehículos locales libres de CO_{2e} en operación de conducción, sino también para acelerar el desarrollo de la infraestructura disponible para que nuestros clientes operen estos vehículos de manera eficiente. En 2023 se fundó Daimler Buses Solutions GmbH como subsidiaria al 100 % de Daimler Buses GmbH. La compañía se fundó con la convicción de que la movilidad eléctrica sólo puede aprovechar plenamente sus ventajas con un enfoque de planificación integral que tenga en cuenta todos los aspectos relevantes. Por lo tanto, el ecosistema de movilidad eléctrica de Daimler Buses GmbH consiste en interconectar componentes individuales con el objetivo de ofrecer a los clientes una solución sustentable y rentable para las flotas de autobuses eléctricos. Además, nuestras instalaciones en Redford, Michigan, han iniciado actividades para construir un parque de carga multifunción para camiones y automóviles. Este parque está diseñado para ayudar a los clientes en su transición al uso de ZEV.

Estamos convencidos de que la transformación del transporte de pasajeros y mercancías sólo es posible mediante un esfuerzo conjunto de gobiernos, fabricantes de vehículos, empresas tecnológicas y energéticas y ciudadanía. Por eso somos miembros de varias iniciativas de asociación con el objetivo de lograr en el futuro un entorno de transporte neutro en emisiones de CO₂. Esto incluye asociaciones con proveedores y empresas de tecnología para desarrollar nuestros productos, con empresas de energía y sistemas para proporcionar tecnologías de carga líderes y con empresas de combustible para mejorar la disponibilidad de hidrógeno líquido en las gasolineras. Por citar ejemplos concretos, tenemos un negocio conjunto con TRATON GROUP y Volvo Group para construir una infraestructura de carga en Europa. Las estaciones de carga de alto rendimiento del negocio conjunto deberían estar disponibles para su uso por todos los operadores de flotas de vehículos pesados eléctricos con batería. De manera similar, como ejemplo adicional, podemos nombrar nuestro negocio conjunto con NextEra Energy Resources y BlackRock Renewable Power, que tiene el objetivo de establecer una red de carga a nivel nacional en EE. UU. para vehículos con batería eléctrica y pilas de combustible de hidrógeno. Además, en Europa tenemos colaboraciones para montar una infraestructura H₂. También vale la pena mencionar nuestras asociaciones en curso para continuar ayudando a nuestros clientes en la carga en depósito hasta que se establezca aún más la infraestructura de carga pública.

Para lograr la paridad del TCO (costo total de propiedad) y reducir los costos, utilizamos economías de escala y nuestras asociaciones y, al mismo tiempo, ampliamos nuestro propio conocimiento sobre tecnologías diferenciadoras. Para permitir un transporte neutro en emisiones de CO_{2e}, la atención no se centra únicamente en vehículos locales libres de CO_{2e} en funcionamiento. Más bien, el éxito se basa en la multiplicación de tres factores: vehículos locales libres de emisiones de CO₂ en funcionamiento, una infraestructura de energía verde para vehículos de batería y de hidrógeno, y la paridad de costes con los vehículos convencionales, por ejemplo, mediante precios de CO₂, peajes y subsidios basados en CO₂.

B. 36

Perspectiva del Sistema



Mitigación del cambio climático y eficiencia de energía en la producción

GRI 3-3/302-4

Gracias, entre otras cosas, al uso de energías renovables y a medidas de eficiencia, en el año del informe se redujeron las emisiones de CO_{2e} en 5.3% en comparación con el año anterior, 2022. Evaluamos continuamente los mercados energéticos regionales para ampliar en todos los casos el suministro de energía ecológica. ubicaciones. Desde principios de 2022, la mayoría de nuestras plantas de producción en Europa reciben energía ecológica procedente de aerogeneradores, sistemas fotovoltaicos y centrales hidroeléctricas. Para las ubicaciones alemanas se acordó contractualmente con el proveedor que la potencia suministrada sea idéntica al consumo de electricidad cada cuarto de hora. Esto se controla mediante la certificación TÜV periódica. De esta manera aseguramos un suministro completo de electricidad ecológica. Para 2025, todas las plantas de producción en EE. UU., Japón e India deberán recibir energía 100% ecológica. A más tardar en 2030, seguirán el resto de los centros de producción propios.

Además de la compra de energía ecológica, impulsamos constantemente la generación de nuestra propia energía en nuestros centros de producción. En 2023, instalamos sistemas fotovoltaicos adicionales en nuestras ubicaciones en todo el mundo. Hoy en día, ya hay alrededor de 20.6 MWp de capacidad de módulos fotovoltaicos instalados en todo el mundo, lo que da como resultado aproximadamente 25.7 GWh de energía potencialmente generada por año. Comprobamos periódicamente la disponibilidad de energías renovables en todos los lugares y las utilizamos cuando las condiciones del mercado lo permiten. En 2023, la proporción de energía comprada a terceros representó el 99.4% del consumo energético de Daimler Truck.

En el año del informe, Daimler Truck, EnBW y la ciudad de Wörth am Rhein fundaron la empresa conjunta "WärmeWerk Wörth GmbH". Con ello se pretende explorar las posibilidades de un suministro de energía climáticamente neutro para la planta de Mercedes-Benz Wörth y la ciudad de Wörth am Rhein mediante energía geotérmica. El objetivo es determinar la utilidad geotérmica y, en su caso, construir y operar un sistema geotérmico para la generación de calor en el sitio de Wörth. La generación de energía mediante energía geotérmica ofrece a la planta de Wörth la oportunidad de utilizar una fuente de energía casi libre de CO_{2e} en las inmediaciones para una producción sustentable.

[DaimlerTruck a Simple Vista](#)

Informe Combinado de la Administración con Declaración No Financiera del Grupo > [Sustentabilidad en Daimler Truck](#)

Gobierno Corporativo
Estados Financieros Consolidados
Información Adicional

El plan actual es seleccionar un lugar adecuado a más tardar en 2025. A esto le seguirán las pruebas y el desarrollo entre 2025 y 2027. Si se aprueba el financiamiento federal solicitado, la planta de calefacción geotérmica podría construirse a partir de 2027 según las normas actuales y conectarse a la red de calefacción, de modo que podría ponerse en funcionamiento en 2028.

Como parte de la iniciativa de producción ecológica, planeamos reducir el consumo de energía en nuestros sitios de producción en aproximadamente 590 GWh para 2030 (en relación con los años 2013 y 2014). Para ello, en la planta de Kawasaki en Japón se instaló una gran bomba de calor que puede funcionar de forma mucho más eficiente que los sistemas anteriores. El intercambio puede ahorrar alrededor de 6,000 MWh de energía al año.

Se implementaron otras medidas en los sitios de producción internacionales. Con la ayuda de la base de datos sobre producción ecológica y de grupos de expertos internos de la empresa se intercambian entre plantas las medidas de eficiencia y los controles de viabilidad en todas las plantas de producción de Daimler Truck.

Compensación de CO_{2e}

En el año de informe 2022, compensamos las emisiones de CO₂ restantes (ámbitos 1 y 2) en todas las ubicaciones europeas y en algunas otras ubicaciones mediante proyectos cualificados de protección del clima. Desde principios del año de informe 2023, compensamos las emisiones de CO₂ restantes (ámbitos 1 y 2) en todas las ubicaciones europeas y en algunas otras mediante proyectos cualificados de protección del clima. Todos los proyectos de compensación cumplen con el alto umbral de calidad establecido por Gold Standard. El Gold Standard para los Objetivos de Desarrollo Sustentable globales establece el estándar para que las intervenciones climáticas y de desarrollo cuantifiquen y certifiquen su impacto. Estos proyectos no sólo evitan las emisiones de CO_{2e}, sino que también promueven de muchas maneras el desarrollo sustentable, social y ecológico en los países del proyecto.

Consideramos la compensación de CO_{2e} como un medio de transición a una producción libre de CO_{2e}. Al mismo tiempo, estamos trabajando en otras opciones técnicas para reducir las emisiones de CO_{2e} en los propios centros de producción. Esto lo logramos implementando medidas de eficiencia y ampliando continuamente el uso de energías renovables. Nuestra estrategia de sustentabilidad tiene como objetivo eliminar en la medida de lo posible las emisiones de CO_{2e} en el futuro para que podamos renunciar a la compensación. Todas las emisiones restantes de CO_{2e} de alcance 1 y 2 fueron compensadas en las siguientes ubicaciones en los segmentos enumerados:

- Camiones Norteamérica (TN): Portland, Saltillo

- Mercedes-Benz (MB): Molsheim, Stuttgart (incluidos Leinfelden-Echterdingen, Untertürkheim y Brühl), Wörth
- Camiones Asia (TA): Tramagal
- Autobuses Daimler (DB): García, Holysov, Hosdere, Ligny, Mannheim, Neu-Ulm, Samano
- Plantas de componentes independientes del segmento: Gaggenau (incluidas Werkteil Rastatt y Bad Rotenfels), Kassel, Mannheim

En 2023 se compensaron un total de 263.409 toneladas de CO_{2e} de los lugares mencionados.

Las siguientes tablas muestran la evolución del consumo de energía y de las emisiones de CO_{2e} durante los últimos tres años. El consumo absoluto de energía disminuyó un 2.6 % en comparación con 2022. La proporción de energías renovables en el consumo total de energía se mantuvo igual. Se redujo el consumo energético específico por vehículo tanto para camiones como para autobuses.

Las emisiones absolutas de CO_{2e} cayeron un 5.3 % en el año del informe en comparación con el año anterior. El principal factor que influyó en este caso fue la conversión de plantas de producción adicionales al suministro de energía verde. También se redujeron las emisiones específicas de CO_{2e}.

B. 37			
Consumo de energía relacionado con la producción			
GRI 302-1/-4	+ 2023	+ 2022	2021
en MWh			
Electricidad	1,426,567	1,482,424	1,374,483
Gas Natural	1,446,572	1,479,984	1,608,656
Calefacción de distrito	119,824	156,389	181,178
Combustóleo	88,672	66,342	43,737
LPG	65,158	60,502	50,815
Coque	27,754	28,178	40,249
Combustibles líquidos ¹	236,441	226,848	205,053
Total	3,410,987	3,500,668	3,504,170
De energías renovables%	28	28	18

¹ Los combustibles líquidos incluyen combustible diesel, gasolina e hidrógeno.

B. 38			
Consumo específico de energía por vehículo			
GRI 302-1/-3/-4/-5	+ 2023	+ 2022	2021
en MWh			
Buses	9.4	10.4	14.8
Trucks	6.3	6.5	7.3

B. 39Emisiones de CO_{2e} relacionadas con la producción derivadas del consumo de energía

GRI 305-1/-2/-5	+ 2023	+ 2022	2021
en 1,000 t			
Gas natural	265	270	293
Combustóleo	23	17	12
LPG	14	13	11
Coque ¹	9	9	15
Combustibles líquidos	59	57	54
Total Ámbito 1	369	366	385
Electricidad	262	294	449
Calefacción de distrito ²	27	36	31
Total Ámbito 2, basado en mercado	289	329	480
Total Ámbito 2, basado en ubicación	583	598	597
Total Ámbito 1+2	659	696	865

1 El valor del año anterior fue modificado debido a una actualización de la fuente del factor CO_{2e}.

2 Se actualizó el valor del año anterior debido al cambio de CO₂ a CO_{2e}.

B. 41

Consumo de energía por segmento

GRI 302-1	+ 2023		+ 2022		2021	
en GWh	Fuentes no renovables	Fuentes renovables	Fuentes no renovables	Fuentes renovables	Fuentes no renovables	Fuentes renovables
Trucks North America (NA)	552	99	566	82	567	32
Mercedes-Benz (MB)	535	201	540	247	576	183
Trucks Asia (TA)	222	96	255	57	250	45
Daimler Buses (DB)	181	70	192	65	223	42
Plantas de componentes independientes del segmento	962	493	966	532	1,257	331

Actualmente, Daimler Truck AG obtiene el 66.3 % de su consumo de electricidad y el 11.8 % de su consumo de calefacción urbana de fuentes renovables. Todas las demás fuentes de energía actualmente provienen de fuentes no renovables.

B. 40Emisiones específicas de CO_{2e} por vehículo

GRI 305-1/-4/-5	+ 2023	+ 2022	2021
en kg			
Buses			
Ámbito 1	1,011	1,198	1,858
Ámbito 2, basado en mercado	746	699	1,037
Total Ámbito 1 + 2	1,757	1,897	2,894
Trucks			
Ámbito 1	686	672	791
Ámbito 2, basado en mercado	539	622	1,039
Total Ámbito 1 + 2	1,225	1,294	1,830

Eficiencia de recursos

GRI 3-3

SDG 12

El crecimiento de la economía mundial y la demanda de transporte de mercancías y personas también están aumentando el consumo de recursos, lo que puede tener un impacto negativo en el medio ambiente y la sociedad. Por ejemplo, en muchos casos la extracción y posterior procesamiento de materias primas primarias requiere un uso intensivo de energía y provoca la emisión de contaminantes al agua, el suelo y el aire. No menos importante es el hecho de que el uso de los recursos naturales también alberga riesgos sociales. La distribución justa de las materias primas, el acceso seguro al agua potable y el respeto de los derechos humanos en la extracción de materias primas son sólo algunos de los retos.

En Daimler Truck trabajamos continuamente para reducir el consumo de recursos en nuestros productos. Las áreas de desarrollo de vehículo, planeación de la producción y producción en particular son responsables de utilizar los recursos con moderación y diseñar y producir vehículos que utilicen la menor cantidad de recursos posible. Las decisiones relativas a estas áreas se toman en los comités especializados responsables de cada serie de modelos. Estos comités están formados por representantes de las subsecciones y grupos de expertos, como los que se ocupan de grupos específicos de materiales.

A la hora de tomar decisiones fundamentales sobre conceptos de construcción, tecnologías de producción y uso de materiales, la dirección de la empresa está vinculada a diversos comités, sobre todo en las reuniones del Consejo de Administración. Tiene en cuenta diversos factores -además de los costos, las tecnologías eficientes en el uso de los recursos y los materiales alternativos, incluidos los materiales secundarios y las materias primas renovables-, así como las oportunidades de industrialización. Durante este proceso, la dirección examina en qué medida los resultados del desarrollo pueden trasladarse a la producción industrial a gran escala, por ejemplo, en lo que respecta al uso de materias primas. Algunas de estas sustancias pueden clasificarse como escasas o críticas. Podrá encontrar información adicional en el capítulo **Cadena de Suministro Ecológica**.

Controlamos de cerca e intentamos reducir continuamente la cantidad de material que se necesita por vehículo. Para ello, empezamos a adoptar el enfoque de "Diseño para el Medio Ambiente" ya en la fase de desarrollo del vehículo. Esto significa que diseñamos nuestros vehículos para que sean lo más respetuosos posible con los recursos y el medio ambiente durante todo su ciclo de vida.

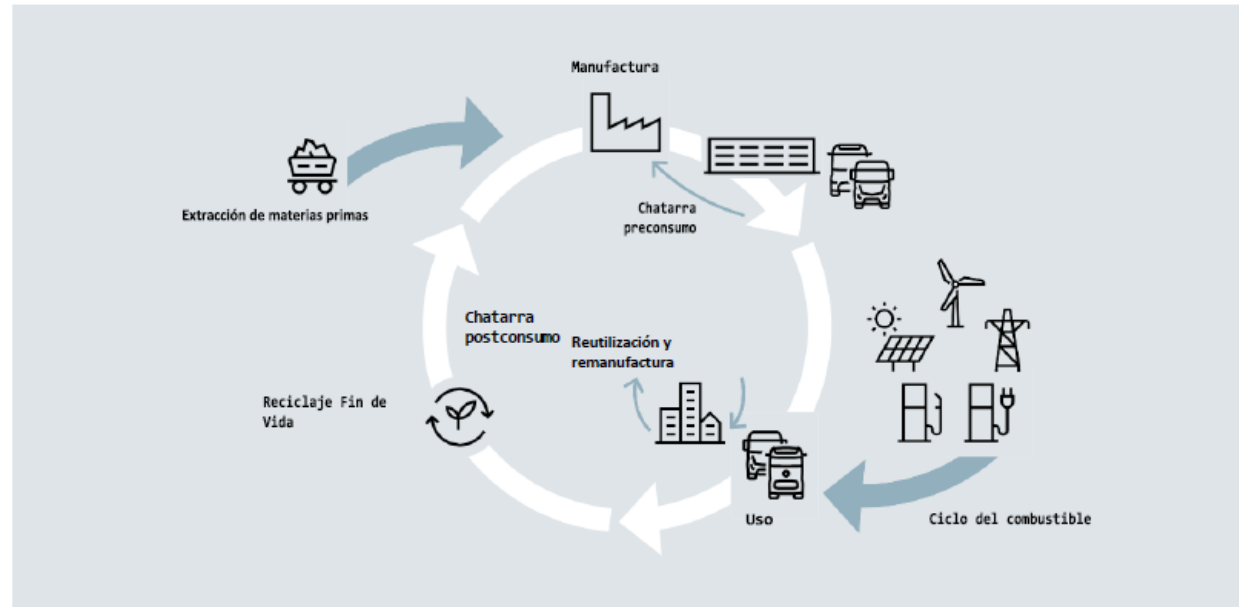
Las piedras angulares de este enfoque son la ingeniería ligera, el uso de materiales reciclados, el reciclaje y las evaluaciones del ciclo de vida.

Además, nos anticipamos a las futuras normativas legales e incorporamos los requisitos previstos al desarrollo de los productos en una fase temprana. Algunos ejemplos son los futuros cambios en la normativa sobre baterías, con objetivos prescritos por ley para la eficiencia del reciclado, las materias primas que deben recuperarse y su reutilización en la producción mediante cuotas de reciclaje.

La ampliación del reglamento sobre el final de su vida útil de los vehículos (actualmente válido para turismos y vehículos comerciales ligeros) a los vehículos comerciales pesados y a los autobuses, que se está discutiendo al mismo tiempo, podría basarse en los procesos, obligaciones y valores objetivos documentados en la regulación sobre baterías. Para estar preparados y poder tener en cuenta dichos criterios de sustentabilidad en una fase temprana del proceso de desarrollo y selección de proveedores e incorporarlos en la decisión, actualmente incluimos los requisitos correspondientes en las especificaciones de requerimientos de los componentes.

B. 42

Economía Circular



La economía circular

GRI 306-2

El objetivo general de la economía circular es mantener el valor de los productos, componentes y materiales el mayor tiempo posible. Desde 2015, este principio ha estado incorporado en el Plan de Acción de Economía Circular de la UE. Nos centramos cada vez más en medidas que promuevan una economía circular. Nos comprometemos a seguir la siguiente jerarquía de residuos: El objetivo principal es evitar el desperdicio. Para alcanzar este objetivo, trabajamos para prolongar la vida útil de todos los componentes del vehículo, por ejemplo, utilizando materiales especialmente resistentes y duraderos. También utilizamos los recursos de manera eficiente y reducimos el uso de materias primas que solo están disponibles en cantidades limitadas. Sólo entonces se tomarán medidas para reutilizar diversos componentes y piezas para la recuperación de materiales. Para establecer la circularidad a lo largo de nuestra cadena de valor en el futuro, nos hemos reorganizado con una estrategia global.

Evaluación del ciclo de vida

GRI 306-2

Muchos aspectos de los principios circulares tienen un enfoque cuantitativo. Por ejemplo, los impactos positivos del reciclaje o la remanufactura se pueden demostrar a través de la Evaluación del Ciclo de Vida (LCA), que nos ayuda a priorizar los factores más relevantes que influyen en la economía circular. Estos aspectos van de la mano del LCA, un método para evaluar el impacto ambiental de un producto durante todo su ciclo de vida.

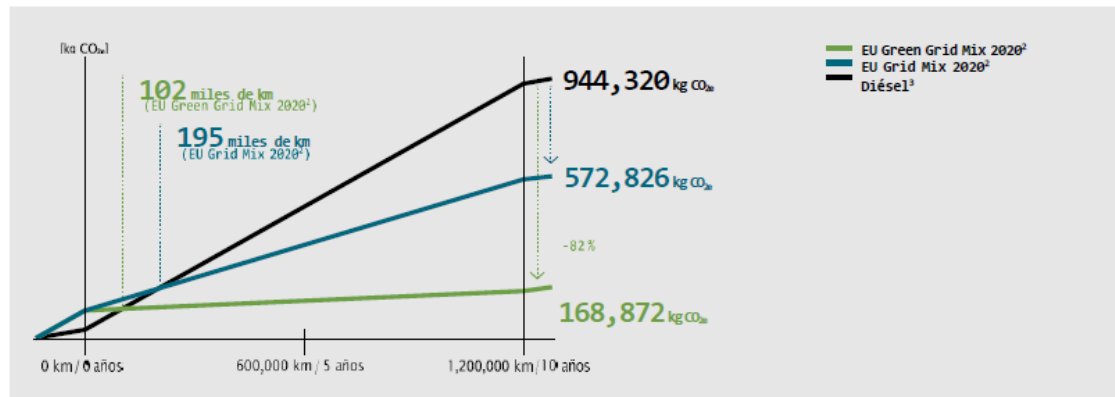
Utilizamos LCA como un enfoque holístico para evaluar nuestros productos. Nuestros camiones y autobuses se examinan durante todo su ciclo de vida (cadena de suministro, producción, uso por parte del cliente y fase de fin de vida útil) para identificar posibles mejoras en el impacto ambiental. El pensamiento del ciclo de vida, los resultados del análisis de puntos críticos y el análisis de los pasos del ciclo de vida del material se incluyen en actividades como I+D, adquisiciones y producción, para optimizar aún más la huella ambiental de nuestros productos. El año pasado calculamos el LCA para algunos de nuestros modelos de vehículos de producción propia, pero también para piezas y materiales adquiridos. Además, la revisión crítica del LCA de acuerdo con la norma ISO garantiza la calidad de los datos.

Como parte del estreno mundial de nuestro Mercedes-Benz eActros 600 en octubre de 2023, publicamos por primera vez datos de LCA. Los resultados muestran que la huella de CO_{2e} del Mercedes-Benz eActros 600 depende en gran medida de la combinación de electricidad utilizada para cargar las baterías. Con el actual mix eléctrico europeo en el año del informe, el Mercedes-Benz eActros 600 logra un ahorro de CO_{2e} de alrededor del 40 % en comparación con un modelo Actros comparable con motor diésel. Esta cifra aumenta a más del 80% utilizando energías totalmente renovables a partir de la extracción de materias primas durante todo el ciclo de vida del producto de diez años y un kilometraje total de 1.2 millones de kilómetros.

Esto corresponde a un ahorro de entre 370 y 775 toneladas de CO_{2e}. De esta manera, el Mercedes-Benz eActros 600 puede compensar la mayor huella de CO_{2e} debida a sus baterías ex fábrica durante su primer (suponiendo el uso completo de energías renovables) o segundo año (suponiendo la mezcla actual eléctrica de Europa) de funcionamiento en condiciones de larga duración. transporte a distancia.¹

B. 43

Evaluación del ciclo de vida¹ eActros600 en comparación con vehículo diésel



¹ Basado en un LCA de acuerdo con ISO 14040:2006+A1:2020 e ISO 14044:2006+A1:2017+A2:2020, cuyos elementos fueron examinados críticamente por expertos internos. Los datos y supuestos subyacentes al LCA, incluidas las especificaciones de las unidades funcionales y los métodos, tienen una influencia significativa en los resultados. Por lo tanto, no se pretende ni se recomienda realizar una comparación con otros modelos de camiones o vehículos.

² La fuente de datos sobre la combinación energética fue proporcionada por sphera.com.

³ Simulado con la Herramienta de Cálculo del Consumo Energético del Vehículo (VECTO 3.3.15, 3102).

Los resultados de nuestras LCA muestran que la eficiencia de recursos es clave para la circularidad de nuestros productos. Resaltan dos temas en particular:

- La sustitución de materiales con materiales alternativos más amables con el medio ambiente (por ejemplo, materias primas renovables);
- El uso de materias primas secundarias, en coordinación con nuestros proveedores, para implementar una economía circular dentro de nuestra cartera de productos.

Nuestras “estrategias R” para construir una economía circular a nivel mundial

GRI 306-2

Nos estamos desarrollando continuamente a nosotros mismos y a la organización para convertirnos en una empresa responsable y respetuosa con el medio ambiente al esforzarnos por lograr una cadena de valor circular. Nuestros objetivos están claramente definidos: queremos reducir los residuos y el impacto ambiental al mínimo y al mismo tiempo maximizar la usabilidad de los recursos. Para lograr estos objetivos, se introdujeron las llamadas “estrategias R”. Nos ayuda a garantizar el uso eficiente de los recursos y la reutilización de materiales y, al mismo tiempo, minimizar aún más los impactos ambientales:

Durante la fase de manufactura:

- Rediseño: Reducción del impacto ambiental de materiales y procedimientos a través de un diseño optimizado.
- Reducción: Reducción del uso de energía y materias (primas) así como la generación de residuos.

Durante la fase de uso:

- Reparación: Reparación de componentes con el objetivo de reutilizarlos;

Al final del ciclo de vida:

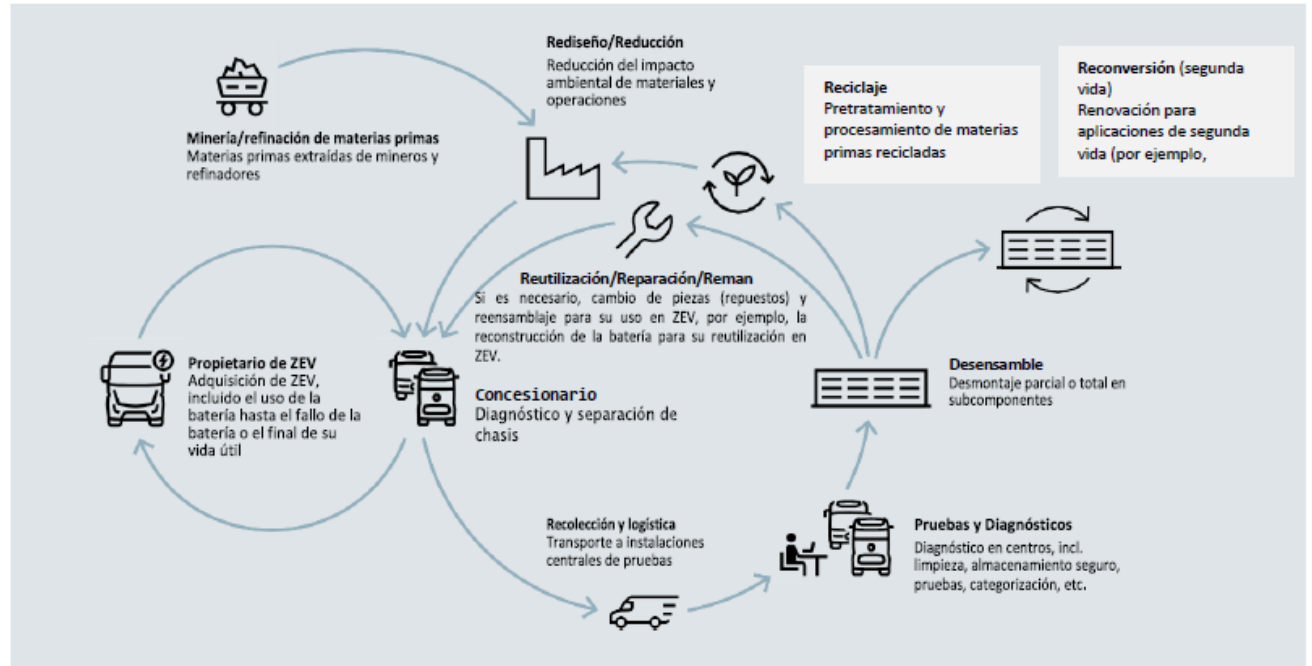
- Reutilización: Reutilización directa de componentes en otros productos similares;
- Remanufactura: Preparación de componentes con el objetivo de reutilizarlos en condiciones de funcionamiento similares;
- Reconversión: Utilización de componentes en otras aplicaciones;

- Reciclaje: Reciclaje de componentes con el objetivo de devolver el mayor número posible de materias primas al ciclo.

El siguiente gráfico muestra las fases individuales en el ciclo de vida del producto utilizando un vehículo cero emisiones (ZEV).

B. 44

Nuestras estrategias R para construir una economía circular a nivel mundial



Rediseño

En la actualidad, los vehículos de Daimler Truck se fabrican principalmente con materiales como acero, hierro, aluminio y plástico. Estos materiales también se espera que estén disponibles en cantidades suficientes en el futuro. Sin embargo, para producirlos se necesitan recursos naturales. Nuestro objetivo es reducir al máximo este consumo de recursos naturales. Por ejemplo, hacemos reciclar chatarra de aluminio para devolver este material reciclable a nuestros vehículos a través del ciclo de materiales. De este modo, no sólo se conservan valiosos recursos, sino que también se reducen las emisiones de CO_{2e}, ya que para la fundición del aluminio se necesitan grandes cantidades de energía.

Sin embargo, la expansión de la e-movilidad está cambiando la necesidad de materiales para la producción de vehículos. Las baterías de los vehículos eléctricos requieren metales como el litio, el cobalto y el níquel. Dada la creciente demanda de estos materiales, una tarea importante es garantizar una disponibilidad suficiente. Sin embargo, las materias primas incorporadas a un vehículo eléctrico de batería vuelven al ciclo de las materias primas sólo después de muchos años, por lo que las materias primas recién extraídas se utilizan principalmente hasta entonces. Esto supone un reto para las cadenas de suministro que dependen de estos materiales. Nuestra visión en Daimler Truck es transformar toda nuestra cadena de valor en un bucle lo más cerrado posible. Por ejemplo, queremos reutilizar nuestros residuos de producción y materiales viejos en la medida de lo posible.

Estamos considerando desarrollar soluciones tempranas para otros componentes, especialmente con miras al proceso de transformación para componentes de movilidad eléctrica, tales como ejes eléctricos, transmisiones adaptadas, celdas de combustible o inversores. Participamos en varios proyectos de investigación individuales, por ejemplo, como parte del "EIC Accelerator" (Consejo Europeo de Innovación), el REESilience (extracción de tierras raras de imanes) y el LiBInfinity (reciclaje de baterías industriales, baterías EV). Tomamos los hallazgos de estas asociaciones y los aplicamos en nuestro propio proceso de desarrollo.

Reducción

Nuestras actividades relacionadas con el tema de "Reducción" se encuentran en la sección "Residuos" y en el capítulo **Prevención de la contaminación**.

Reparación, reutilización

Uno de los principales objetivos de Daimler Truck dentro de la economía circular es mantener o reparar los vehículos y sus componentes individuales. De este modo no sólo se prolonga la vida útil para el cliente, sino que también se evitan residuos directos.

Si no es económicamente viable reparar un vehículo, los componentes individuales (por ejemplo, retrovisores, accesorios del motor y paneles embellecedores) pueden seguir utilizándose para su reutilización en el mercado de refacciones usadas.

Los camiones Mercedes-Benz usados con poco kilometraje y poca antigüedad pueden recibir la etiqueta "Mercedes-Benz Trucks Certified" tras una inspección técnica. Los camiones con el nuevo sello no tienen más de cinco años, no han recorrido más de 500,000 kilómetros y han sido comprobados y reparados técnicamente según normas estrictas y uniformes por nuestros propios TruckStores y sucursales o por socios contractuales de Mercedes-Benz. Con este sello queremos seguir perfilando nuestro negocio de baterías vehículos usados y ofrecer a nuestros clientes una promesa especial de calidad y confiabilidad.

Remanufactura

Si tanto la reparación como la reutilización no pueden aplicarse como opciones de uso, la remanufactura es una opción. Por remanufacturar entendemos el reacondicionamiento de piezas originales usadas de forma que su funcionamiento, seguridad y calidad sean equivalentes a los de una pieza nueva. Esto es lo que representa la marca "Genuine Remanufactured Parts". Las piezas usadas, en su mayoría motores, transmisiones u otros componentes, son recogidas por los diferentes segmentos de Daimler Truck en las respectivas regiones a través de las sucursales o los socios de ventas. El proceso de preparación de las piezas "núcleo" es similar en todas las regiones: el material recibido se retira y se inspecciona, se comprueba exhaustivamente su calidad, se limpia, se prepara, se somete de nuevo a exhaustivas pruebas de calidad y se pone a disposición del cliente.

Esto significa que las piezas remanufacturadas cumplen nuestros elevados estándares de calidad para las piezas nuevas de producción en serie. En comparación con la producción de una pieza nueva, se necesitan muchas menos materias primas, lo que significa que contribuimos a la conservación de los recursos y a una huella medioambiental más positiva de nuestros vehículos. Al prolongar la vida útil de las piezas de nuestros vehículos y reacondicionarlas, fomentamos la no dependencia de materias primas críticas y, al mismo tiempo, contribuimos a cerrar el ciclo de materiales en el sentido de una economía circular.

Con la transformación hacia la movilidad eléctrica, nosotros, como empresa, ya nos estamos alineando con las necesidades futuras del mercado y de nuestros clientes. El procesamiento y la mejora específica asociada del estado de salud de la batería (State of Health - SoH) forma parte de esta orientación.

En la fase de diseño para desarrollar un concepto de procesamiento para esta nueva tecnología de accionamiento, estaba claro que la implementación sólo podría tener lugar si nuestros estándares de calidad estuvieran garantizados. Después de evaluar intensamente a los socios potenciales, decidimos iniciar una cooperación con el proveedor en serie de nuestras baterías de alto voltaje. El procesamiento de la batería de alto voltaje fue desarrollado, comprobado y elaborado paso a paso con todos los expertos responsables. El criterio crucial fue definir un enfoque holístico para la batería y su posterior uso y reutilización. Las baterías que nos llegan tras su primera vida en el vehículo son revisadas y luego entregadas a nuestro colaborador. Allí se lleva a cabo un exhaustivo reacondicionamiento de la batería. Es importante comprender que los componentes electrónicos, a diferencia de los componentes no electrónicos, no se pueden restaurar completamente a su estado nuevo. Siempre se realiza una inspección de aceptación similar a la de las baterías de serie. Luego, las baterías procesadas pueden volver a instalarse en el vehículo y nuestros clientes las utilizan como de costumbre, lo que proporciona una forma sustentable y económica de continuar operando nuestros autobuses eléctricos después de retirar la generación anterior de baterías.

En Daimler Truck North America (DTNA), hemos lanzado nuestras actividades de remanufactura de baterías en paralelo con nuestras actividades de vehículos para garantizar un servicio perfecto para nuestros clientes. Además del negocio de remanufactura de baterías de alto voltaje, también existen actividades de remanufactura de componentes convencionales como motores de combustión, ejes y cajas de cambios que se llevan a cabo desde hace años. Como parte de estas actividades, los procesos y procedimientos se optimizan y cuestionan aún más para reducir el impacto ambiental y cumplir con los requisitos futuros. La necesidad de piezas remanufacturadas también cambia con la transformación. Para cumplir con los requisitos futuros del mercado, el equipo de innovación de productos de posventa en el sitio ha establecido un nuevo proceso para evaluar, diseñar e introducir estratégicamente nuevas ofertas de productos.

Reconversión

En el segmento Daimler Buses ya se están dando consideraciones iniciales al tema de la reconversión de baterías. Nuestro objetivo desde el inicio de la producción de nuestros autobuses eléctricos ha sido lograr una segunda vida útil y sustentable de nuestras baterías de alto voltaje. En este sentido, se siguen evaluando posibles escenarios para la reutilización de baterías en vehículos eléctricos.

Tras su "primera vida" en un vehículo, las baterías siguen estando en muy buen estado y, por tanto, son demasiado valiosas para reconvertirlas directamente. La idea de Daimler Buses era, por tanto, utilizar la capacidad residual de las baterías. Algunos ejemplos de aplicación son la reducción de picos de carga en la red eléctrica, el suministro eléctrico de emergencia como alternativa a los generadores o las baterías de plomo y el uso de baterías para la optimización del autoconsumo combinadas con módulos solares. Este tipo de reutilización es mucho más eficiente desde el punto de vista de los recursos que la recuperación directa a través del reciclaje y contribuye activamente a la transición hacia una economía circular.

De las conversaciones previas con posibles proveedores de servicios, Mercedes-Benz Energy GmbH ha surgido como el socio más cualificado para que Daimler Buses lleve a cabo la reutilización de nuestras baterías. Un sistema de almacenamiento estacionario de primera generación fabricado con baterías de litio-níquel-manganeso-cobalto ("baterías NMC") ya se ha implementado conjuntamente en un cliente de eCitaro en Hannover como parte del proyecto de investigación "GUW" (subestación de CC regenerativa y controlable). El sistema de almacenamiento, con una capacidad total de más de 500 kWh, estabiliza la red eléctrica local del tranvía y permite una carga rápida y rentable de los autobuses eléctricos. El proyecto está financiado por el Ministerio Federal de Economía e Infraestructuras. Para la producción en serie, estamos trabajando estrechamente con Mercedes-Benz Energy GmbH en un concepto logístico óptimo y un proceso global que ahorre recursos. Además, estamos considerando otras posibles aplicaciones para soluciones de almacenamiento y constantemente seguimos los desarrollos en el mercado, con el objetivo de siempre ser capaces de ofrecer a nuestros clientes la solución más sustentable y actualizada.

En DTNA, las actividades sobre el tema de reconversión de baterías en forma de opciones de almacenamiento de baterías también ya están en proceso. Esto examinará el grado al que los módulos con menores valores SoH pueden ser utilizados para apoyar a la red y a la infraestructura de carga.

Reciclaje

Debido a los futuros requisitos legales, a las condiciones marco económicas y medioambientales, así como a la evolución general del mercado, el reciclaje en el sentido de una economía circular universal para componentes individuales está ganando importancia. Daimler Truck está estudiando posibles modelos de negocio, procesos de producción y soluciones de reciclaje para los componentes principales de la movilidad eléctrica, como las baterías de alto voltaje, las pilas de combustible, el eje eléctrico y otros componentes. Además de reducir los residuos, también implica la reintroducción de las materias primas obtenidas en el ciclo de producción y efectos financieros positivos, por ejemplo, a través de menores volúmenes de compra de materias primas.

El reciclaje de nuestras baterías de alto voltaje se realiza al final de cada vehículo eléctrico vendido. Por este motivo, en nuestros vehículos sólo se instalan las baterías que cumplen los requisitos para ser recicladas. En nuestros autobuses, por ejemplo, prestamos atención a una serie de aspectos que consideramos cruciales para la calidad. Por ello, a través de nuestras Condiciones Especiales de Daimler Truck, animamos a nuestros proveedores de servicios y socios, entre otros, que trabajen con nosotros en procesos de reciclaje, a que apliquen un proceso de reciclaje que ahorre recursos, con el fin de ahorrar también materias primas, reducir las emisiones de CO₂, disminuir el consumo de agua y evitar así los residuos.

Los fabricantes de celdas y materiales están desarrollando actualmente nuevos métodos de reciclaje a lo largo de la cadena de valor y están ampliando aún más su oferta de reciclaje. En el futuro, cabe esperar que entren en el mercado europeo nuevos proveedores de servicios de reciclaje, así como que aumente la diversidad de tecnologías de recuperación de materiales.

Las baterías de los vehículos se recogen y eliminan a través del Sistema de Reciclaje de Mercedes-Benz, "DaRSy". Se trata de un sistema centralizado de gestión del reciclado en el ámbito de la eliminación de residuos de taller (por ejemplo, retirada de piezas de vehículos, líquidos y embalajes de refacciones).

Además de participar en proyectos financiados con fondos públicos, a principios de 2022 se creó en las instalaciones de Gaggenau el Centro de Reciclaje de Competencias. El objetivo es desarrollar soluciones de reciclaje legalmente conformes, económicamente viables y factibles para los componentes de accionamiento (batería, motor eléctrico y pila de combustible) de los vehículos eléctricos como primer paso. Se pretende que los resultados culminen en una estrategia de reciclaje de Daimler Truck, que pueda ampliarse gradualmente a otros componentes para garantizar, en última instancia, que un vehículo pueda reciclarse casi en su totalidad.

En DTNA nos aseguramos de que las baterías se manejen mediante un proceso seguro y respetuoso con el medio ambiente al asociarnos con un reciclador de baterías para todas nuestras instalaciones. Queremos asegurarnos de que todos los materiales que utilizamos puedan volver a entrar en el proceso de fabricación de celdas.

Residuos

GRI 306-1/-2

Concedemos gran importancia al uso consciente de los recursos y queremos mejorar continuamente la eficiencia de los recursos de nuestros procesos de producción. Por eso nos hemos fijado el objetivo de reducir los residuos en la producción. Como parte de este esfuerzo, es importante garantizar la transparencia en relación con los flujos de valor de los residuos y separar correctamente los distintos tipos de residuos. Nuestras plantas de producción han implantado sistemas locales de separación de residuos.

Minimizamos residuos como recortes, arena, materiales filtrantes y lodos mediante procesos de producción nuevos u optimizados y cerramos los ciclos de materiales siempre que sea posible. También estamos tratando de reducir nuestros materiales de embalaje asociados con el transporte de piezas. El objetivo principal es reducir la cantidad de residuos de madera que se generan al eliminar pallets y cajas de transporte. Probamos el uso de soportes de carga retornables u otros materiales de embalaje en diferentes lugares en colaboración con nuestros proveedores.

En general, pretendemos dar prioridad a la eliminación de nuestros residuos mediante procesos de recuperación en lugar de procesos de eliminación de residuos y mejorar así nuestra tasa de recuperación del 84 %. Nos hemos fijado el objetivo de que nuestros centros de producción alcancen una tasa de recuperación superior al 95 % en 2030. Nuestros expertos revisan periódicamente nuestros métodos de eliminación para determinar cómo pueden optimizarse. Esto nos permite destinar cada vez nuestros flujos de residuos a un reciclaje de mayor valor.

Ya en 2006, nuestros centros de producción de DTNA comenzaron a desarrollar un concepto de residuos de "cero residuos al vertedero", que se ha implementado completamente en todos los centros de DTNA desde 2018¹. Al dejar de eliminar los residuos en vertederos, contribuimos a reducir riesgos medioambientales como la contaminación de las aguas subterráneas y a frenar el uso del paisaje mediante la apertura de nuevos vertederos.

1 El objetivo no pudo alcanzarse con 33t de residuos para desecho en 2023 debido a una circunstancia imprevista en el proceso de desecho de residuos y la recategorización legal de los flujos de desechos.

Nuestros centros de Mercedes-Benz do Brasil Ltda. también siguen la estrategia de "cero residuos al vertedero" para los residuos de producción desde 2021 y la han aplicado desde finales de 2022.

Tratamos y eliminamos nuestros residuos en todo el mundo de acuerdo con la normativa legal. Trabajamos con empresas de eliminación de residuos autorizadas y certificadas periódicamente. Nuestros centros de producción están obligados a hacer un seguimiento de la eliminación de los residuos de producción hasta su destino final y auditan periódicamente las instalaciones para la eliminación de residuos peligrosos.

Podrá encontrar información adicional sobre la forma en la que diseñamos nuestros procesos de producción lo más amigables posible con el medio ambiente en el capítulo **Prevención de la Contaminación**.

B. 45

Residuos relacionados con la producción de acuerdo al tipo de residuo^{1,2}

GRI 306-3/-4/-5			
	2023	2022	2021
en 1,000 t			
Residuos no peligrosos para disposición	41	44	36
Residuos peligrosos para disposición	76	71	79
Residuos no peligrosos para recuperación (excluyendo chatarra)	177	191	152
Chatarra de metal para reciclaje	195	194	221
Residuos no peligrosos para disposición	4	4	5
Total	493	506	493
Tasa de recuperación en %	84	85	83

1 Excluye Residuos de construcción y tierra.
2 La categoría "residuos para reciclaje" incluye residuos que se reciclan o se utilizan para la recuperación de energía.

B. 46

Residuos específicos relacionados con la producción por vehículo

GRI 306-3/-4/-5			
	2023	2022	2021
en kg			
Buses residuos			
Residuos peligrosos para recuperación	122.6	124.3	147.8
Residuos peligrosos para disposición	13.4	10.9	10.2
Desperdicios no peligrosos para recuperación (excluyendo chatarra)	381.8	350.2	406.9
Chatarra para reciclaje	477.4	511.2	597.8
Desperdicios no peligrosos para disposición	28.9	25.5	30.8
Total	1,024.2	1,022.2	1,193.6

Trucks residuos

Desperdicios peligrosos para recuperación	76.3	82.5	150.6
Desperdicios peligrosos para disposición	151.3	141.8	177.9
Desperdicios no peligrosos para recuperación (excluyendo chatarra)	333.3	364.7	325.9
Chatarra para reciclaje	364.9	362.2	472.8
Desperdicios no peligrosos para disposición	6.6	7.6	9.3
Total	932.4	958.6	1,061.5

Prevención de la contaminación

GRI 3-3 SDG 12

Al igual que en otros aspectos medioambientales, nuestro objetivo es reducir al máximo el impacto medioambiental de las emisiones atmosféricas de la Diseñamos las etapas de producción para que sean lo más respetuosas con el medio ambiente posible y nos centramos en el desarrollo de vehículos libres de CO_{2e} durante su conducción. Para ello, nos esforzamos en implementar los procesos y medidas legales necesarios para minimizar los riesgos en todos nuestros centros de producción como parte de los sistemas de gestión ambiental certificados ISO 14001 o validados por el Sistema Europeo de Gestión y Auditoría Ambiental (EMAS). Nuestras actividades se centran en activos que requieren protección como el aire, el agua (aguas subterráneas y superficiales, lagos y ríos) y el suelo. Para su protección hemos definido requisitos técnicos y organizativos en el marco de estándares empresariales.

Es especialmente importante garantizar una manipulación respetuosa con el medio ambiente de sustancias peligrosas. Hemos definido procesos, especificaciones y estándares internos claros para garantizar el almacenamiento seguro y el uso respetuoso con el medio ambiente de sustancias peligrosas en nuestras instalaciones. Para el uso de sustancias peligrosas en nuestras faenas se requiere un permiso interno de manipulación de químicos, además de una evaluación de su peligrosidad ambiental. Además, si fuera necesario, se iniciarán procesos de sustitución para mejorar la compatibilidad medioambiental de las sustancias existentes.

Para garantizar la implementación de las normas del Grupo, aplicamos el método de debida diligencia medioambiental en toda la empresa desde 1999, antes como parte de la antigua Daimler AG y desde finales de 2021 como empresa independiente. Nos ayuda a identificar, evaluar y evitar riesgos potenciales de contaminación en nuestros sitios de producción en una etapa temprana y a cumplir con un alto estándar ambiental en todo el mundo. El tema de las sustancias peligrosas también desempeña aquí un papel central.

Todos nuestros sitios de producción consolidados son auditados y evaluados en el marco de este método de debida diligencia en un ciclo de cinco años según un proceso estandarizado. Los resultados se informan al sitio de fabricación respectivo y a la dirección ejecutiva para que se puedan realizar posibles optimizaciones. Además, anualmente revisamos el grado en que se han implementado nuestras recomendaciones para la minimización de riesgos y la prevención de la contaminación en los sitios de producción.

[DaimlerTruck a Simple Vista](#)

Informe Combinado de la Administración con Declaración No Financiera del Grupo > [Sustentabilidad en Daimler Truck](#)

Gobierno Corporativo

Estados Financieros Consolidados

Información Adicional

Uso del agua

GRI 3-3, 303-1/-2/-4

Las fuertes lluvias e inundaciones, así como la escasez de agua debido a la caída de los niveles freáticos en algunas zonas, están afectando cada vez a más regiones de todo el mundo. El uso consciente, eficiente y sustentable del agua es esencial dado el estado de los recursos hídricos globales. Nuestro objetivo es contribuir a esto y esforzarnos por mejorar continuamente la eficiencia del agua y cerrar los ciclos del agua para reducir de manera sustentable el uso de agua. Nuestro objetivo de eficiencia hídrica se puede encontrar en el objetivo de producción ecológica en la sección “Objetivos de sustentabilidad de nuestra producción” del capítulo **Medio Ambiente**.

En 2021, se llevó a cabo por primera vez un análisis de riesgos hídricos relacionados con el sitio y la producción en nuestras ubicaciones particularmente afectadas por la escasez de agua utilizando una herramienta del Fondo Mundial para la Naturaleza (WWF), y varias organizaciones y A partir de los resultados se definieron medidas técnicas.

En 2023 llevamos a cabo la evaluación de riesgos hídricos en todo el mundo y así creamos transparencia en los datos de todas nuestras plantas de producción. Utilizaremos los resultados para tomar decisiones de proyectos corporativos y locales relacionados con el desarrollo del sitio, para respaldar proyectos personalizados de eficiencia e iniciativas hídricas, y para minimizar de manera proactiva nuestros riesgos relacionados con el estrés hídrico, la posible escasez de agua, las inundaciones y la calidad del agua.

Nuestra gestión del agua está sujeta a la legislación aplicable en materia de protección del agua y la adaptamos continuamente a la normativa vigente. Además, Daimler Truck se ha fijado el objetivo de implantar plenamente la norma interna del Grupo para evitar la contaminación del agua de lluvia en todos los centros de producción del mundo a más tardar en 2030.

Las aguas residuales de nuestros procesos de producción e instalaciones sanitarias se dirigen a instalaciones públicas de tratamiento y eliminación de aguas residuales de acuerdo con la normativa local, o se tratan y vierten directamente en nuestras propias instalaciones. En algunos de nuestros centros disponemos de plantas de tratamiento biológico de aguas residuales. Un ejemplo de nuestra gestión responsable de las aguas residuales es nuestra planta de producción de camiones y autobuses de Chennai, India. Ninguna de sus aguas residuales se vierte al alcantarillado ni a masas de agua.

El agua de proceso se trata a fondo en la propia planta de tratamiento de aguas residuales y luego se utiliza en los procesos operativos, en las instalaciones sanitarias y para regar las zonas verdes. Además, grandes volúmenes de agua de lluvia se recogen en balsas de retención in situ y se depuran mediante sistemas de filtración de agua.

Algunas de nuestras plantas, como las de Wörth o Aksaray, disponen de un sistema de alcantarillado separado para evacuar por separado las aguas residuales sanitarias y el agua de lluvia. Esto favorece el ciclo natural del agua. El sistema de separación permite evitar la entrada en la depuradora de cantidades bastante considerables de aguas pluviales con cargas relativamente bajas. Gracias a ello, el tratamiento de las aguas residuales puede ser mucho más exhaustivo y eficiente desde el punto de vista energético.

B. 47Uso de agua relacionado con la producción¹

GRI 303-3	2023	2022	2021
en 1,000 m ³			
Abastecimiento público de agua	2,818	2,659	2,466
Agua subterránea (agua de pozo)	1,845	1,770	1,816
Aguas pluviales utilizadas	288	279	229
Total	4,951	4,708	4,511

1 Captación total de agua 2023 (GRI 303-3) excl. ~7% del agua, que se transfiere a terceras empresas, que no forman parte de Daimler Truck.

B. 48

Descarga de agua relacionada con la producción

GRI 303-4	2023	2022	2021
en 1,000 m ³			
Descarga Directa	1,011	912	1,044
Descarga Indirecta	2,417	2,365	2,508
Total	3,428	3,277	3,552

B. 49

Uso específico de agua por vehículo

GRI 303-5	2023	2022	2021
en m ³			
Buses	21.2	21.7	23.4
Trucks	8.8	8.3	9.2

DaimlerTruck a Simple VistaInforme Combinado de la Administración con Declaración No Financiera del Grupo > **Sustentabilidad en Daimler Truck**

Gobierno Corporativo

Estados Financieros Consolidados

Información Adicional

Control de la contaminación del aire

Al igual que con otros aspectos medioambientales, nuestro objetivo es evitar en la medida de lo posible el impacto medioambiental de las emisiones al aire procedentes de la producción.

Para nosotros, los contaminantes atmosféricos relevantes son los óxidos nitrosos, los óxidos de azufre, el monóxido de carbono y las partículas, que se producen principalmente en procesos de combustión, así como Compuestos Orgánicos Volátiles (emisiones VOC) que surgen principalmente en los procesos de pintura. Damos especial importancia a la reducción de esas emisiones VOC. Esto se puede lograr seleccionando materiales de pintura con alto contenido de sólidos recientemente desarrollados, optimizando los procesos de pintura y estableciendo nuevos y modernos sistemas de purificación del aire de escape. Por este motivo, trabajamos continuamente desde hace años en el desarrollo y aplicación de nuevas tecnologías y pinturas en colaboración con nuestros proveedores.

Hemos desarrollado un estándar interno para prevenir, minimizar y eliminar los riesgos ambientales y los efectos asociados de los contaminantes del aire, los olores y el ruido relacionados con la producción. Define un procedimiento uniforme para la documentación de las fuentes de contaminación del aire, los asociados con obligaciones de medición y la definición de medidas de reducción de contaminantes en nuestros sitios de producción. Si las obligaciones específicas de cada país que siguen la legislación local son inferiores, se debe seguir la normativa de nuestra norma.

Como parte de la gestión medioambiental, comprobamos periódicamente si se cumplen los requisitos de control de la contaminación del aire interior y exterior y si se cumplen las obligaciones de presentación de informes. Dependiendo de la instalación existente, en las plantas de producción alemanas también hay responsables de control de emisiones requeridos por ley, que trabajan para cumplir los requisitos legales, contribuyen al desarrollo de procesos de bajas emisiones e informan periódicamente sobre las medidas planificadas y adoptadas.

B. 50

Emisiones de aire relacionadas con la producción

GRI 305-7	2023	2022	2021
en t			
Emisiones solventes(VOC)	3,465	3,166	3,285
Óxidos de nitrógeno (NOx)	791	665	731
Monóxido de carbono (CO)	270	243	196
Dióxido de sulfuro (SO ₂)	29	32	24
Materia particulada (PM) ¹	261	254	552

1 El valor del año anterior se ajustó debido a una actualización del cálculo en una ubicación.

B. 51

Emisiones específicas de VOC por vehículo

GRI 305-7	2023	2022	2021
en kg			
Buses	8.2	7.3	11.1
Trucks	6.5	6.0	6.9

Biodiversidad**GRI 304-2/-3**

La preservación de la biodiversidad es uno de los retos globales de nuestro tiempo y está directamente relacionada con la lucha contra el cambio climático y la necesidad de manejar con cuidado los recursos naturales de que disponemos, como el agua. Por ello, además de nuestras actividades de protección del clima, la inmisión, el agua y el suelo, también nos comprometemos a preservar la biodiversidad en nuestras instalaciones y sus alrededores.

En una recomendación de actuación interna sobre el diseño de paisajes casi naturales, proporcionamos información práctica, por ejemplo, para la planificación de nuevas actividades de construcción. También cooperamos con diversas organizaciones de protección de la naturaleza que nos asesoran y apoyan en nuestras actividades relacionadas con la protección de la vida de plantas y animales.

Un ejemplo es nuestro trabajo con Naturschutzbund Deutschland ("NABU"), planificadores paisajistas y jardineros, durante más de diez años. Nuestro centro de producción de Gaggenau es miembro de un grupo piloto del proyecto nacional "UnternehmensNatur", que desde 2021 lleva a cabo proyectos en todo el país que asesoran y apoyan a las empresas en el diseño de espacios verdes próximos a la naturaleza. El proyecto está financiado por el Ministerio de Medio Ambiente del Estado y ejecutado por NABU Baden-Württemberg y el proveedor de servicios medioambientales, Flächenagentur Baden-Württemberg.

Nuestro Índice de Biodiversidad ("BIX") interno, está disponible para la medición específica del valor biológico de la tierra en nuestros sitios y el desarrollo de iniciativas planeadas para el futuro. El Índice describe el valor ecológico de los espacios abiertos de un centro de producción y puede utilizarse para especificar medidas adecuadas para aumentar la biodiversidad. En el ejercicio del informe se recabó el BIX para las ubicaciones de Wörth, Gaggenau, Mannheim, Kassel y Leinfelden-Echterdingen.

Otro aspecto importante para nosotros es seguir aumentando la concienciación sobre la biodiversidad entre los empleados a través de iniciativas y campañas, por ejemplo, mediante giras de concienciación sobre la biodiversidad, el diseño de itinerarios de experiencia medioambiental, proyectos para nuestros aprendices, la celebración de días de la familia, incluida una campaña de recolección de manzanas y presentaciones sobre el tema a nivel directivo.

Para ello, participamos en varias iniciativas intergeneracionales en los siguientes lugares:

- Gaggenau: En un proyecto intergeneracional, los directivos y alumnos se comprometen a proteger a las abejas y promover la diversidad biológica. En el año del informe, la fundación sin fines de lucro para las personas y el medio ambiente ("Stiftung für Mensch und Umwelt") premió la iniciativa como ganadora del concurso de plantación "Alemania está tarareando" ("Deutschland summt") en Berlín.
- Kassel: este año también tuvo lugar en agosto una colaboración voluntaria con Sternental Holiday Care sobre el tema "Conciencia sobre la naturaleza y jardinería" ("Naturbewusstsein, Gärtnern und Garten"). Los niños participantes pudieron preparar una mezcla de semillas de flores o hierbas locales para su jardín. En los últimos años, por ejemplo, también se han construido aquí los hoteles para abejas ubicados en las instalaciones de la fábrica.
- Wörth: En el marco de un día familiar se llevó a cabo una campaña de recolección de manzanas en los huertos, así como campañas de plantación y cuidado, entre otras cosas en colaboración con los altos directivos y los internos.
- Mannheim y Kassel: informar y sensibilizar a los trabajadores sobre el tema de la conservación de la naturaleza en el marco de una exposición itinerante durante las Semanas de Acción por la Biodiversidad 2023. Durante las Semanas de Acción por la Biodiversidad 2023, los empleados recibieron información sobre el tema de la conservación de la naturaleza en el marco de un roadshow y se les sensibilizó sobre este tema.

Cadena de Suministro Ecológica

GRI 3-3, 204-1, 308-1/-2 SDG 9, 12, 13, 17

Los proveedores son una parte importante de nuestra red de producción. Por lo tanto, pueden hacer contribuciones importantes a través de su compromiso con la protección del clima y la conservación de los recursos. Por ello, nos esforzamos por sensibilizar a nuestros proveedores sobre este tema y apoyarles en nuestro camino hacia una mayor protección medioambiental en la cadena de suministro. Junto con nuestros proveedores directos, queremos asegurarnos de que nuestros productos y servicios en Europa, EE. UU. y Japón sean neutros en emisiones de CO_{2e} para 2039 y en todo el mundo para 2050.

Al transformar nuestra cartera de productos hacia vehículos locales libres de CO_{2e} en operación de conducción, las emisiones en la fase de fabricación de los productos son cada vez más importantes en relación con las emisiones totales durante el ciclo de vida del producto. Los materiales utilizados son importantes impulsores de las emisiones en la cadena de suministro.

Nuestro objetivo es utilizar la cadena de suministro como palanca clave para reducir nuestras emisiones de CO_{2e} con el fin de reducir la huella de CO_{2e} de nuestros productos en toda la cadena de valor y el ciclo de vida. La transparencia sobre las emisiones en la cadena de suministro es un requisito previo importante para ello.

Nuestras medidas para una cadena de suministro verde se refieren, por un lado, a los proveedores como socios comerciales, pero, por otro lado, también a las piezas y materiales adquiridos, así como a las rutas de transporte hasta nuestras instalaciones de producción.

Nuestra cadena de suministro ascendente se extiende a muchos niveles en una red mundial de actores. Como nuestros socios comerciales, nuestros proveedores directos desempeñan un papel clave en esto. Esperamos que todos los proveedores cumplan con los requisitos ambientales descritos en nuestros Estándares para socios comerciales y también que los transmitan a su propia cadena de suministro. Para cumplir con nuestras obligaciones de diligencia, hemos desarrollado un concepto integral para la gestión sustentable de factores ambientales y sociales en la cadena de suministro. Además de incluir los requisitos en los términos contractuales, contiene instrumentos de evaluación, así como medidas de información y cualificación para proveedores. La gestión de riesgos para la sustentabilidad en la cadena de suministro se ha revisado basándose en los requisitos de la Ley de Diligencia Debida en la Cadena de Suministro de Alemania

(SCDDA) y también contiene criterios para riesgos ambientales (como riesgos ambientales específicos del sitio/país). Si el proveedor está expuesto a un mayor riesgo por este motivo, utilizamos medidas de evaluación adicionales e implementamos controles permanentes. Si es necesario mejorar, utilizamos medidas de calificación o definimos pasos de implementación concretos para mitigar los riesgos. La información y las quejas sobre violaciones ambientales en la cadena de suministro pueden abordarse con nosotros a través de los procesos de presentación de informes establecidos y se les darán seguimiento con las consecuencias apropiadas. Puede encontrar más información sobre nuestro sistema de denuncias en el capítulo **Cumplimiento**.

Al anclar los estándares de sustentabilidad en los términos contractuales con nuestros proveedores, podemos hacer valer requisitos medioambientales vinculantes como la producción respetuosa con el medio ambiente, la reducción de energía, el consumo de agua y los residuos, así como la gestión de sustancias químicas y peligrosas. También esperamos que nuestros proveedores de materiales de producción operen con un sistema de gestión ambiental certificado según ISO 14001, EMAS u otros estándares comparables. Se excluyen los proveedores con un volumen de pedidos bajo. Nuestro objetivo es que al menos el 70 % de nuestro volumen de compra de material de producción relevante esté cubierto por certificados medioambientales. En el año del informe hemos logrado una cobertura del 72 % del volumen de compras previsto para 2023.¹

Los elementos de la economía circular también son un componente contractual, por lo que minimizar los residuos, por ejemplo, mediante el reciclaje, es un requisito claro. También se debe reducir o preferiblemente evitar el uso y consumo de recursos durante la producción. Al mismo tiempo, la atención debería centrarse en el uso de materiales alternativos, el ahorro de materiales, el reciclaje y la reutilización de materiales. Se anima a los proveedores a diseñar y llevar a cabo procesos y procedimientos de tal manera que el producto pueda reciclarse al final de su ciclo de vida.

El reconocimiento público del buen desempeño es igualmente importante para nosotros en las áreas de mitigación del cambio climático y conservación de recursos. Por esta razón, organizamos regularmente un Premio al Proveedor, que reconoce a los proveedores por su desempeño sobresaliente en las áreas de sustentabilidad de la mitigación del cambio climático y la conservación de recursos.

¹ Los valores fueron determinados el 30 de noviembre de 2023.

Transparencia en los impactos ambientales de la cadena de suministro de nuestras refacciones de vehículos

Trabajamos con diversos instrumentos para identificar riesgos de sustentabilidad en la cadena de suministro y comprobar el cumplimiento de nuestros estándares. Como parte de nuestros procesos operativos de compra, también utilizamos evaluaciones de sustentabilidad estandarizadas, como el Cuestionario de Evaluación de Sustentabilidad (SAQ) de la iniciativa europea Drive Sustainability, para obtener respuestas sobre todos los criterios de sustentabilidad relevantes e incorporarlos en una evaluación. Puede encontrar más información en el apartado "Nuestro enfoque en la cadena de suministro" del capítulo **Social**.

Las áreas de enfoque del SAQ incluyen informes sobre gestión de riesgos ambientales, directrices ambientales, sistemas de gestión ambiental y energética, capacitación para empleados, uso de energías renovables, objetivos de reducción de emisiones, gestión de residuos y sustancias peligrosas, evaluaciones climáticas como el CDP (anteriormente *Carbon Disclosure Project*) y la transmisión en cascada de requisitos ambientales a la cadena de suministro ascendente. La calificación de sustentabilidad de un proveedor derivada del SAQ se tiene en cuenta como criterio obligatorio en las compras operativas cuando se adjudican nuevos pedidos por encima de un valor de pedido definido. También utilizamos datos de CDP. Por ejemplo, llevamos a cabo el programa de cadena de suministro CDP por cuarta vez en el año del informe. Como parte de este programa, alentamos a nuestros proveedores de materiales de producción a informar sobre los impactos ambientales de sus actividades comerciales y sus esfuerzos de mitigación del cambio climático. Como el año anterior, esta encuesta de datos se centró en los proveedores de materiales de producción, que representan alrededor de tres cuartas partes de nuestro volumen de compras anual planificado para 2023. En comparación con el año anterior, incluimos proveedores de materiales de producción adicionales en la encuesta. Esto significa que cubrimos el 64 % del volumen de compras en material de producción previsto para 2023 con puntuaciones de cambio climático de CDP.^{1,2}

¹ La tasa de cobertura se refiere a los proveedores que, según CDP, participaron en la encuesta dentro del plazo y, por lo tanto, recibirán una puntuación climática para 2023. CDP no anunciará las puntuaciones finales hasta 2024.

² Los valores fueron determinados el 30 de noviembre de 2023.

Se supone que el programa alentará a los proveedores a mejorar continuamente sus esfuerzos de reducción de CO_{2e}. Para crear transparencia sobre sus estrategias de descarbonización y objetivos de reducción de CO₂, también mantenemos muchas conversaciones directas con proveedores clave. La huella de CO_{2e} se está convirtiendo cada vez más en un criterio a la hora de tomar decisiones de compra. Queremos tener transparencia sobre el balance de CO_{2e} de los productos que nos entregan.

Además de la producción de baterías, el principal impulsor de las emisiones de gases de efecto invernadero es la producción de materias primas como el acero, el aluminio o los plásticos. En el futuro, las emisiones de materiales se tendrán más en cuenta en nuevos proyectos y decisiones de adjudicación. Para promover la adquisición de materiales de producción sustentables, integraremos sistemáticamente indicadores clave de rendimiento relevantes, como las emisiones de CO_{2e}, en los procesos comerciales para lograr nuestro objetivo de neutralidad de CO_{2e} para 2039. También estamos trabajando con nuestros futuros proveedores de baterías para minimizar el CO_{2e}, emisiones en el proceso de producción.

El intercambio de información dentro y fuera de la empresa juega un papel importante en la implementación exitosa de medidas para una cadena de suministro respetuosa con el medio ambiente. De este modo formamos a los compradores responsables de adquirir el material de producción sobre los requisitos de sustentabilidad para los proveedores. Además, como parte del trabajo con asociaciones industriales como Drive Sustainability, también llevamos a cabo capacitaciones basadas en la web para concienciar a los proveedores. También se incluyen en él aspectos medioambientales como el consumo energético, las emisiones y la gestión de recursos. En el año del informe se capacitó a proveedores en los países objetivo: Brasil, República Checa y Turquía.

En nuestras medidas para una cadena de suministro respetuosa con el medio ambiente, no sólo nos centramos en los proveedores de materiales y piezas, sino que también consideramos las rutas de transporte a nuestros centros de producción. Por ello, los departamentos de compras de materiales trabajan junto con los departamentos de logística e implementan diversas medidas.

Logística de Entrada

Estamos avanzando en la transformación de la industria del transporte hacia una conducción local libre de emisiones de CO₂ y también confiamos en camiones eléctricos en nuestra propia cadena de suministro. Nos hemos fijado el ambicioso objetivo de garantizar que el tráfico de entrega a la planta de Wörth, nuestra mayor planta de ensamble sea 100% eléctrico para finales de 2026. De este modo, una parte importante de la cadena de suministro directa podrá quedar libre de CO_{2e} a nivel local durante el funcionamiento. Junto con proveedores de servicios logísticos y de transporte que abastecen diariamente a nuestras plantas de producción alemanas, trabajamos para integrar gradualmente camiones eléctricos en nuestras flotas. Tras el exitoso inicio de la producción en serie del Mercedes-Benz eActros en 2021, que precedió a un uso práctico extensivo por parte de los clientes en los últimos años, ofrecemos una prueba más de la idoneidad práctica de los camiones eléctricos en la industria del transporte con sus diversos requisitos. Para ello, estamos construyendo una infraestructura de carga propia en Wörth y en las plantas de agregados de Mannheim, Gaggenau/Rastatt y Kassel, que está disponible tanto para proveedores como para vehículos propios. A finales de 2023, los primeros transportes que llegaron a la planta de Wörth, también desde plantas hermanas, fueron totalmente eléctricos. En el transcurso de 2024, planeamos convertir gradualmente todos los transportes dentro del primer radio de implementación (aprox. 200 km) a camiones eléctricos. Para ello se utilizará especialmente el camión semirremolque eléctrico Mercedes-Benz eActros 300. A medida que avance el proyecto, el eActros 600 cubrirá distancias de transporte más largas. Mostramos las múltiples posibilidades de aplicación de ambos modelos de camiones eléctricos en condiciones reales en el transporte empresarial.

El núcleo de nuestro concepto para el transporte de larga distancia con baterías eléctricas es ofrecer a los clientes una solución de transporte integral que incluya tecnología de vehículos, asesoramiento, infraestructura de carga y servicios. Para desarrollar un concepto específico para una logística de suministro local libre de CO_{2e} en el transporte hasta la planta de Wörth junto con los transportistas, primero se realizará un análisis individual de las rutas habituales. Proporciona información sobre los tiempos de conducción y la distancia entre los lugares de entrega, las opciones de carga y la autonomía individual. También recibirán apoyo para integrar camiones eléctricos en las flotas existentes y realinear sus centros logísticos, incluido asesoramiento sobre la instalación de la infraestructura de carga interna adecuada. El siguiente paso es extender el proceso al resto de plantas de nuestra red de producción.

Siguiendo el ejemplo de la planta de Wörth, las plantas de áridos en Alemania también instalarán en 2023 las primeras estaciones de carga y cambiarán el transporte a camiones eléctricos. Para los próximos años están previstos otros parques de carga con infraestructuras asociadas y la conversión de una gran parte de los suministros de entrada y salida.

Una parte integral de nuestro futuro concepto de logística entrante para un transporte local libre de emisiones de CO_{2e} en operaciones de conducción es también el desarrollo de una infraestructura de carga propia de la fábrica en Wörth. Las estaciones de carga, incluidas estaciones de carga de megavatios para la carga de baterías de alto voltaje están previstas en puntos clave para el transporte de entrada en las inmediaciones de la producción en la planta de Wörth. Las piezas instaladas en producción se entregan justo a tiempo a la línea de montaje. El tiempo necesario para descargar el camión eléctrico se utilizará para recargar la batería del vehículo. Esto significa que, idealmente, el vehículo no tendría que planificar más tiempos de inactividad y podría reanudar su ruta inmediatamente después de la entrega de las piezas. Además, actualmente se está estudiando la posibilidad de reagrupar y así optimizar los flujos de suministro en la red de transporte en un nuevo centro de consolidación cerca del sitio.

Además de estas medidas específicas de reducción de CO_{2e}, estamos creando una mayor transparencia sobre las emisiones de CO_{2e} de nuestro sistema de transporte. Hemos introducido una herramienta de cálculo para que las plantas de producción en Europa informen las emisiones de CO_{2e} basándose en datos reales del transporte y así también midan el efecto de las medidas de optimización y, por ejemplo, del uso de camiones eléctricos. La lógica de cálculo fue certificada por Smart Freight Center y corresponde al estándar Global Logistics Emissions Council (GLEC). En 2024, queremos implementar esta herramienta de cálculo a nivel mundial para registrar las emisiones de CO_{2e} del transporte global de forma estandarizada

Taxonomía de la UE

Antecedentes

Uno de los objetivos del plan de acción de la Unión Europea ("UE") sobre el financiamiento del crecimiento sustentable ("financiamiento sustentable") es reorientar los flujos de capital hacia inversiones sustentables. En este contexto, el Reglamento (UE) 2020/852 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 18 de junio de 2020, relativo al establecimiento de un marco para facilitar las inversiones sustentables y por el que se modifica el Reglamento (UE) 2019/2088 (Reglamento sobre la taxonomía) entró en vigor en 2020. El Reglamento sobre la taxonomía es un sistema de clasificación uniforme y jurídicamente vinculante que establece qué actividades económicas de la UE se consideran alineadas con la taxonomía y, por tanto, "sustentables desde el punto de vista medioambiental" con respecto a seis objetivos medioambientales especificados por el Reglamento. El Reglamento sobre Taxonomía define los siguientes objetivos medioambientales:

- Objetivo medioambiental 1 "Mitigación del cambio climático".
- Objetivo medioambiental 2 "Adaptación al cambio climático".
- Objetivo medioambiental 3 "Uso sustentable y protección de los recursos hídricos y marinos".
- Objetivo medioambiental 4 "Transición a una economía circular"
- Objetivo medioambiental 5 "Prevención y control de la contaminación"
- Objetivo medioambiental 6 "Protección y restauración de la biodiversidad y los ecosistemas"

Para todos los objetivos medioambientales, las descripciones de las actividades pertinentes y los criterios técnicos de selección ya están disponibles a través de actos delegados. En 2023, se publicaron las leyes delegadas para los objetivos medioambientales 3-6. Estas se consideraron en la revisión de taxonomía.

Todas las compañías consolidadas del Grupo se incluyen en el cálculo de los indicadores clave de desempeño ("KPI") pertinentes para Daimler Truck. Esto no se aplica a las compañías incluidas en los estados financieros consolidados utilizando el método de participación.

El volumen de negocios, los gastos de capital ("CapEx") y los gastos de operación ("OpEx") publicados en el marco de la taxonomía de la UE se han calculado de la misma forma que los estados financieros consolidados del Grupo Daimler Truck y se ajustan a las Normas Internacionales de Información Financiera ("NIIF") y a las interpretaciones del Comité de Interpretaciones de las NIIF, tal y como deben aplicarse en la UE.

Actividades admisibles para para la taxonomía

Con las descripciones de las actividades económicas en los actos delegados, el Reglamento sobre la taxonomía especifica qué actividades son, en general, admisibles para para la taxonomía. Dado que la determinación de la admisibilidad de una actividad económica a efectos de la taxonomía se basa en su producción, se deduce que todas las actividades, así como los gastos de capital y los gastos de operación asociados, que sirven a la producción o al arrendamiento financiero/financiamiento de vehículos también son admisibles para la taxonomía.¹

El Acto Delegado (UE) 2022/1214 de 9 de marzo de 2022, contiene también normas específicas para el sector de la energía. Se llevó a cabo un análisis de las actividades en este contexto que llegó a la conclusión de que las actividades correspondientes son exclusivamente para su propio uso como parte de la actividad de fabricación y representan un alcance insignificante para Daimler Truck. Por lo tanto, Daimler Truck no lleva a cabo ninguna actividad independiente en el contexto del acto delegado.

Además, de conformidad con el nuevo acto delegado (UE) 2033/2486 del 27 de junio de 2023, la distribución de actividades entre objetivos medioambientales 1-6 se analizó y examinó. Con base en esto, podría determinarse que no existe superposición en los objetivos medioambientales. De acuerdo con esto, solo el objetivo medioambiental de la mitigación de cambio climático resulta esencial. Por lo tanto, las tablas adicionales para el doble conteo se omiten.

Daimler Truck ha clasificado las siguientes actividades como admisibles para para la taxonomía de conformidad con el Reglamento sobre Taxonomía.

- Actividad 3.3 - Fabricación de tecnologías bajas en carbono para el transporte

¹ Véase la pregunta dos de la "Comunicación de la Comisión Europea relativa a la interpretación de determinadas disposiciones legales del acto delegado sobre divulgación de información con arreglo al artículo 8 del Reglamento sobre taxonomía de la UE en relación con la declaración de actividades económicas y activos admisibles" de la Comisión Europea de 6 de octubre de 2022 ("FAQ").

- Actividad 6.3 - Transporte urbano y suburbano, transporte de pasajeros por carretera
- Actividad 6.5 - Transporte en motocicletas, turismos y vehículos comerciales ligeros
- Actividad 6.6 - Servicios de transporte de mercancías por carretera

En la actividad 3.3, Daimler Truck incluye todos los camiones y autobuses producidos por Daimler Truck, independientemente de sus emisiones de CO2, como subvencionables por el impuesto, es decir, también todos los vehículos con motor de combustión. El trasfondo de esto es que el Reglamento de Taxonomía no contiene ninguna definición del término "baja emisión de carbono" fuera de los criterios técnicos de selección. Por lo tanto, en principio todos los vehículos pueden clasificarse como admisibles y el término "baja emisión de carbono" sólo debe aplicarse a la evaluación de la adecuación a la taxonomía en el marco de los criterios técnicos de selección.² Las actividades 6.3, 6.5 y 6.6 incluyen las actividades de arrendamiento financiero/financiamiento relacionadas con autobuses, turismos y camiones, independientemente de si son marcas propias o externas.

Alineación con la taxonomía

Se ha comprobado la adecuación taxonómica de todas las actividades clasificadas como admisibles para para la taxonomía. Una contribución significativa a un objetivo medioambiental debe realizarse mediante el cumplimiento de los criterios de selección técnica especificados definidos en el Reglamento de Taxonomía de la UE. Para Daimler Truck, esto se aplica exclusivamente al objetivo medioambiental 1 "Mitigación del cambio climático".

Además, en el marco de los criterios técnicos de selección, deben excluirse daños significativos a otro objetivo medioambiental sobre la base de los "criterios de no causar daños significativos" ("DNSH") definidos. Además, debe garantizarse el cumplimiento de las minúsculas salvaguardias relativas a los derechos humanos, incluidos los derechos laborales, la corrupción y el soborno, la fiscalidad y la competencia leal. Una actividad económica sólo puede considerarse ecológicamente sustentable si se cumplen todos los criterios. Daimler Truck ha llevado a cabo la revisión de los criterios técnicos de selección de las actividades económicas a nivel de producto y/o de emplazamiento. La evaluación del cumplimiento de las salvaguardias mínimas se basa esencialmente en las directrices para todo el Grupo y su implementación local.

² Véase la novena pregunta de las FAQ de la Comisión Europea de 6 de octubre de 2022.

Para la evaluación de la alineación a la taxonomía sólo se tienen en cuenta los vehículos con bajas emisiones de carbono conforme a la definición de los criterios técnicos de selección. La taxonomía de la UE también establece que los autobuses que cumplan previamente la norma Euro VI se tendrán en cuenta en la evaluación de la adaptación. Dado que la actual norma Euro VI ya había entrado en vigor en el momento de la evaluación, Daimler Truck no considera ningún cumplimiento previo y, en consecuencia, los vehículos no se tienen en cuenta en la evaluación de la alineación.

No causar daños significativos

El cumplimiento de los criterios DNSH se evaluó principalmente a partir de entrevistas basadas en listas de comprobación para los sitios y productos pertinentes.

Como ya se ha indicado, Daimler Truck contribuye de forma exclusiva y significativa al objetivo medioambiental 1 "Mitigación del cambio climático". Por lo tanto, deben examinarse los criterios DNSH para los demás objetivos medioambientales 2 a 6.

Las pruebas del cumplimiento de los criterios DNSH para los objetivos medioambientales respectivos se aportan mediante normas generales, directrices u otras pruebas apropiadas. El cumplimiento se comprueba en el marco de "auditorías de diligencia debida medioambiental" periódicas, si procede. Si no se cumplen los criterios individuales, el volumen de negocios correspondiente, CapEx y OpEx no se reportan como alineados con la taxonomía.

Para estos objetivos medioambientales, en función de la actividad económica correspondiente, deben comprobarse los siguientes criterios DNSH:

Objetivo medioambiental 2 - "Adaptación al cambio climático"

- Actividades 3.3, 6.3, 6.5, 6.6: El criterio requiere la elaboración de análisis de riesgos climáticos y de vulnerabilidad¹. Daimler Truck incorpora al análisis diversos riesgos climáticos físicos de acuerdo con los requisitos de la taxonomía de la UE. Cada uno de los riesgos climáticos físicos que deben tenerse en cuenta de conformidad con el Reglamento sobre la taxonomía se evaluó sobre la base de escenarios climáticos. Las proyecciones climáticas se basan en los escenarios de la Vía de Concentración Representativa ("escenarios RCP"). Para las actividades 6.3, 6.5 y 6.6, no se considera ningún riesgo para el rendimiento de las actividades debido a riesgos climáticos físicos. Por lo tanto, el análisis se centra en la actividad económica 3.3 y abarca el periodo hasta 2080. Los riesgos identificados se abordan en un plan de adaptación.

¹ Véase el apéndice A del Reglamento Delegado (UE) 2021/2139.

Para las actividades 6.3, 6.5 y 6.6, no se considera ningún riesgo al cumplimiento de actividades debido a riesgos del cambio climático. Se llevan a cabo pruebas de clima durante el desarrollo de vehículos.

Objetivo medioambiental 3 - "Uso sustentable y protección de los recursos hídricos y marinos"

- Actividad 3.3: El criterio exige la elaboración de un plan de gestión en función de la calidad del agua y la escasez de agua y de conformidad con la Directiva Marco del Agua.² Los riesgos y las medidas relacionados con la calidad del agua se rastrean en el marco de las auditorías periódicas de diligencia debida medioambiental en los centros de Daimler Truck (para más detalles, véase el capítulo **Prevención de la contaminación**). Además, Daimler Truck también tiene en cuenta la evitación de la escasez de agua mediante una evaluación central de riesgos basada en modelos y procedimientos reconocidos. Los procesos existentes cubren los ajustes a los criterios en la ley delegada promulgada en 2023.

Objetivo medioambiental 4 - "Transición a una economía circular"

- Actividad 3.3: La posibilidad de utilizar materias primas secundarias y la posibilidad de un diseño de fácil desmontaje y durabilidad deben tenerse en cuenta para los vehículos pertinentes. Además, las sustancias peligrosas deben poder rastrearse y debe establecerse una gestión de residuos en las instalaciones. En este contexto, se aplican diversas directrices y normas internas del Grupo, así como, en casos concretos, otras pruebas adecuadas. La cuestión de la durabilidad está anclada, por ejemplo, en el proceso de desarrollo de productos. La "Norma del Grupo para la Gestión de Residuos" define la gestión de residuos en todo el Grupo.

- Actividades 6.3, 6.5 y 6.6: El criterio exige la existencia de medidas de gestión de residuos, en particular al final del ciclo de vida de un vehículo.

- Actividades 6.5 y 6.6: Deben cumplirse las cuotas definidas de materiales reciclables o reutilizables en los productos. Si las cuotas determinadas de acuerdo con las especificaciones alcanzan los valores umbral exigidos, se considera que se cumple el criterio de selección técnica.

² Véase el apéndice B del Reglamento Delegado (UE) 2021/2139.

Objetivo medioambiental 5 - "Prevención y control de la contaminación".

- Actividad 3.3: El criterio se basa en el Apéndice C del Reglamento Delegado (UE) 2021/2139. El Apéndice C hace referencia a varios reglamentos europeos de la legislación sobre sustancias químicas. Como parte de las notas I al Reglamento Delegado de la Comisión (UE) 2023/2486 que complementan la Regulación (UE) (2020/852 del Parlamento Europeo, publicado el 27 de junio de 2023, letra f) se aclaró el Anexo C y se añadió un párrafo adicional. Las sustancias definidas en el Anexo C están sujetas a restricciones de fabricación, comercialización y uso, tanto en lo que respecta a su utilización en las instalaciones como en los productos. Existen especificaciones relacionadas con el uso de materiales de trabajo y componentes de productos y pruebas sustitutas para estos.

Adicionalmente, existen dificultades en la interpretación relacionada con el vago término "Cuando resulte aplicable" en relación con el uso de plomo, mercurio, cromo hexavalente y cadmio. Daimler Truck interpreta el criterio de conformidad con la versión anterior de la regulación y referencias, Directiva 2000/53/CE.

- Actividades 6.3, 6.5 y 6.6: Debe demostrarse el cumplimiento de determinadas categorías de neumáticos en términos de resistencia a la rodadura y ruido de rodadura. En el año del informe, se realizaron los análisis adecuados de los vehículos pertinentes para aportar las pruebas requeridas. Si se dispone de información sobre los neumáticos y se cumplen las clases correspondientes, se considera que se cumple el criterio técnico de selección.

Objetivo medioambiental 6 - "Protección de la biodiversidad y los ecosistemas".

- Actividad 3.3: El criterio hace referencia al Apéndice D del Reglamento Delegado (UE) 2021/2139, que define los requisitos para la protección de la biodiversidad y de las zonas sensibles para la biodiversidad en las proximidades de los emplazamientos. Como parte de las auditorías de diligencia debida medioambiental, se verifica el cumplimiento de los permisos medioambientales, entre otros aspectos. También se examina el impacto en las zonas sensibles cercanas. En caso necesario, se derivan medidas (para más detalles, véase el capítulo **Prevención de la contaminación**).

Durante la evaluación, se analizan e interpretan los criterios técnicos de selección pertinentes, se documentan los resultados y se justifican mediante los correspondientes documentos probatorios y cálculos.

Salvaguardas mínimas

Como parte de la auditoría de cumplimiento de las salvaguardas mínimas, se analizaron de forma centralizada los siguientes temas:

- Derechos humanos, incluidos los derechos laborales;
- Corrupción y soborno;
- Imposición fiscal;
- Competencia leal.

No se identificó ni evaluó ningún aumento del riesgo a este respecto para el año de referencia 2023. Para cada área de riesgo potencial, ya se han puesto en marcha medidas preventivas y, en caso necesario, correctoras. En el marco de los procesos de diligencia debida, se pudo demostrar que no existen condenas en ninguno de los cuatro ámbitos temáticos (para más detalles, véanse los capítulos **Gobierno** y **Social**).

Información sobre los tres indicadores de resultados.

La información sobre los KPI exigidos por el Reglamento de Taxonomía para el volumen de negocios, CapEx y OpEx se muestra en las tablas **B. 52**, **B. 53** y **B. 54**. Todas las actividades están plenamente asignadas al objetivo medioambiental de "mitigación del cambio climático". Además, todas las actividades pueden asignarse claramente a la actividad económica respectiva según el Reglamento de Taxonomía. De este modo se evita la doble contabilización en el cálculo de los indicadores globales de rendimiento.

▸ B.52

Volumen de Negocios

Formato I:

Proporción de volumen de negocios por productos o servicios relacionados con actividades alineadas a la taxonomía - información cubre año 2023

Actividades Económicas	Código	2023		Criterios de Aportación Sustancial						Criterios DNSH ("Ningún Daño Significativo")						Salvaguardas Minimas	Proporción de volumen de negocios alineado (A.1.) or eligible (A.2) a Taxonomía año 2022	Actividad Habilitadora Categoría	Actividad Transicional Categoría
		Volumen Negocios € millones	Proporción Volumen Negocios año 2023 %	Mitigación Cambio Climático	Adaptación Cambio climático	Agua	Contaminación	Economía circular	Biodiversidad	Mitigación Cambio Climático	Adaptación Cambio climático	Agua	Contaminación	Economía circular	Biodiversidad				
A. ACTIVIDADES ADMISIBLES A TAXONOMIA																			
A.1 Actividades ambientalmente sustentables (alineadas a Taxonomía)																			
Manufactura de tecnologías bajas en carbono para transporte	CCM 3.3	508	0.9	Y	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL	Y	Y	Y	Y	Y	Y	Y	0.5	E	
Volumen negocios actividades ambientalmente sustentables (alineadas a Taxonomía) (A.1)		508	0.9	100.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	Y	Y	Y	Y	Y	Y	Y	0.5		
Habilitadoras Transicionales		508	0.9	100.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	Y	Y	Y	Y	Y	Y	Y	0.5	E	
		0.0	0.0	0.0						Y	Y	Y	Y	Y	Y	Y	0.0		
A.2 Actividades admisibles a Taxonomía pero no ambientalmente sustentables (actividades no alineadas a taxonomía)																			
Manufactura de tecnologías bajas en carbono para transporte	CCM 3.3	51,097	91.4	EL;N/EL	EL;N/EL	EL;N/EL	EL;N/EL	EL;N/EL	EL;N/EL								92.4		
Transporte urbano y suburbano, transporte de pasajeros	CCM 6.3	328	0.6	EL	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL								0.4		
Transporte en motocicletas, automoviles de pasajeros y vehículos comerciales ligeros	CCM 6.5	85	0.2	EL	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL								0.2		
Servicios de transporte de carga	CCM 6.6	1,879	3.4	EL	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL								2.5		
Volumen de negocios de actividades admisibles a Taxonomía pero no ambientalmente sustentables (no alineadas a Taxonomía) (A.2)		53,389	95.5	100.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0								95.5		
A. Actividades admisibles a Taxonomía (A.1 + A.2)		53,896	96.4	100.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0								96.0		
B. ACTIVIDADES NO ADMISIBLES A TAXONOMIA																			
Volumen de negocios de actividades no admisibles a Taxonomía		1,994	3.6																
TOTAL		55,890	100.0																

Y - Sí, Actividad admisible Taxonomía y actividad alineada a Taxonomía con objetivo ambiental relevante; N - No, Actividad admisible pero no alineada a Taxonomía con objetivo ambiental relevante, N/EL - no admisible, Actividad no admisible para el objetivo ambiental relevante; CCM: Mitigación de Cambio Climático.

▼ B.53

Gasto de Capital CapEx)

Formato II:
 Proporción de CapEx de productos o servicios relacionados con actividades alineadas a Taxonomía -
 información cubre año 2023

Actividades Economicas	Código	2023		Criterios de Aportación Sustancial						Criterios DNSH ("Ningún Daño Significativo")						Salvaguardas Mínimas	Proporción alineada (A.1.) oeligible (A.2.) a Taxonomía CapEx, año 2022	Actividad Habilitadora Categoría	Actividad Transicional Categoría
		Capex	Proporción Capex año 2023	Mitigación Cambio Climático	Adaptación Cambio climático	Agua	Contaminación	Economía Circular	Biodiversidad	Mitigación Cambio Climático	Adaptación Cambio climático	Agua	Contaminación	Economía circular	Biodiversidad				
		€ millones	%	Y;N;N/EL	Y;N;N/EL	Y;N;N/EL	Y;N;N/EL	Y;N;N/EL	Y;N;N/EL	Y/N	Y/N	Y/N	Y/N	Y/N	Y/N	Y/N	%	E	T
A. ACTIVIDADES ADMISIBLES A TAXONOMIA																			
A.1 Actividades ambientalmente sustentables (alineadas a Taxonomía)																			
Manufactura de tecnologías bajas en carbono para transporte	CCM 3.3	255	7.5	Y	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL	Y	Y	Y	Y	Y	Y	Y	5.0	E	
CapEx de actividades ambientalmente sustentables alineadas a Taxonomía (A.1)		255	7.5	100.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	Y	Y	Y	Y	Y	Y	Y	5.0		
Habilitadoras		255	7.5	100.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	Y	Y	Y	Y	Y	Y	Y	5.0	E	
Transicionales		0.0	0.0	0.0						Y	Y	Y	Y	Y	Y	Y	0.0		T
B.1 Actividades admisibles a Taxonomía pero no ambientalmente sustentables (actividades no alineadas a taxonomía)																			
Manufactura de tecnologías bajas en carbono para transporte	CCM 3.3	2,674	78.5	EL	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL								59.3		
Transporte urbano y suburbano, transporte de pasajeros	CCM 6.3	29	0.9	EL	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL								1.0		
Transporte en motocicletas, automoviles de pasajeros y vehiculos comerciales ligeros	CCM 6.5	2	0.1	EL	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL								0.2		
Servicios de transporte de carga	CCM 6.6	433	12.7	EL	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL								34.2		
CapEx de actividades admisibles a Taxonomía pero no ambientalmente sustentables (actividades no alineadas a Taxonomía) (A.2)		3,139	92.2	100.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0								94.7		
A. CapEx de actividades admisibles a Taxonomía (A.1 + A.2)		3,394	99.7	100.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0								99.7		
B. ACTIVIDADES NO ADMISIBLES A TAXONOMIA																			
CapEx de actividades no admisibles a Taxonomía		12	0.3																
TOTAL		3,405	100.0																

Y - SI, Actividad admisible Taxonomía y actividad alineada a Taxonomía con objetivo ambiental relevante; N - No, Actividad admisible pero no alineada a Taxonomía con objetivo ambiental relevante, N/EL - no admisible, Actividad no admisible para el objetivo ambiental relevante; CCM: Mitigación de Cambio Climático.

▾ B.54

Gasto de operación (OpEx)

Formato III:

Proporción de OpEx de productos o servicios asociados con actividades alineadas a Taxonomía - Información cubre año 2023

Actividades Económicas	Código	Opex	2023 Proporción Opex año 2023	Criterios de Aportación Sustancial						Criterios DNSH ("Ningún Daño Significativo")						Proporción alineada (A.1.) o elegible (A.2.) a Taxonomía OpEx, año 2022	Actividad Habilitadora Categoría	Actividad Transicional Categoría
				€ millones	%	Mitigación Cambio Climático	Adaptación Cambio climático	Agua	Contaminación	Economía circular	Biodiversidad	Mitigación Cambio Climático	Adaptación Cambio climático	Agua	Contaminación			
A. ACTIVIDADES ADMISIBLES A TAXONOMIA																		
A.1 Actividades ambientalmente sustentables (alineadas a Taxonomía)																		
Manufactura de tecnologías bajas en carbono para transporte	CCM 3.3	288	12.9	Y	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL	Y	Y	Y	Y	Y	Y	Y	6.5	E
OpEx de actividades ambientalmente sustentables alineadas a Taxonomía (A.1)		288	12.9	100.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	Y	Y	Y	Y	Y	Y	Y	6.5	
Habilitadoras		288	12.9	100.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	Y	Y	Y	Y	Y	Y	Y	6.5	E
Transicionales		0.0	0.0	0.0						Y	Y	Y	Y	Y	Y	Y	0.0	T
B.1 Actividades admisibles a Taxonomía pero no ambientalmente sustentables (actividades no alineadas a taxonomía)																		
Manufactura de tecnologías bajas en carbono para transporte	CCM 3.3	1,907	85.1	EL	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL								92.8	
Transporte urbano y suburbano, transporte de pasajeros	CCM 6.3	0	0.0	EL	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL								0.0	
Transporte en motocicletas, automóviles de pasajeros y vehículos comerciales ligeros	CCM 6.5	0	0.0	EL	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL								0.0	
Servicios de transporte de carga	CCM 6.6	2	0.1	EL	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL								0.0	
OpEx de actividades admisibles a Taxonomía pero no ambientalmente sustentables (actividades no alineadas a Taxonomía) (A.2)		1,908	85.2	100.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0								92.8	
A. OpEx de actividades admisibles a Taxonomía (A.1 + A.2)		1,296	98.0	100.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0								99.3	

B. ACTIVIDADES NO ADMISIBLES A TAXONOMIA

OpEx de actividades no admisibles a Taxonomía	44	2.0
TOTAL	2,240	100.0

Y - Sí, Actividad admisible Taxonomía y actividad alineada a Taxonomía con objetivo ambiental relevante; N - No, Actividad admisible pero no alineada a Taxonomía con objetivo ambiental relevante; N/EL - no admisible, Actividad no admisible para el objetivo ambiental relevante; CCM: Mitigación de Cambio Climático.

Volumen de negocios

La proporción de actividades admisibles para para la taxonomía y alineadas con la taxonomía del volumen de negocios total en el año de referencia se determinará de conformidad con el Reglamento sobre Taxonomía. El KPI para el volumen de negocios es la relación entre el volumen de negocios apto para la taxonomía/ajustado a la taxonomía y el volumen de negocios total del Grupo para el año del informe.

En general, el denominador tiene en cuenta todo el volumen de negocios del Grupo Daimler Truck. El volumen de negocios consignado en la Estado Consolidado de Resultados ascendió a € 55,890 millones en el ejercicio 2023 (véase la Nota 5 **Ingresos por Ventas** de las Notas a los Estados Financieros Consolidados).

Para determinar el numerador, se consultó si el volumen de negocios se había generado en relación con la producción, el arrendamiento financiero o el financiamiento de vehículos (admisibles a la taxonomía). Se ha excluido el volumen de negocio no relacionado con la producción o el arrendamiento financiero de vehículos. A continuación, se evalúa el volumen de negocios para determinar si cumple los criterios técnicos de selección de la actividad correspondiente.

Si el volumen de negocio relacionado con las actividades no puede asignarse claramente a la proporción apta o no apta para la taxonomía, generalmente se asigna utilizando una clave de asignación, por ejemplo, para el volumen de negocio relacionado con las refacciones y los servicios. La base para la asignación del volumen de negocio de la venta de refacciones que no puede asignarse claramente son las cifras de ventas históricas. El volumen de negocio de los contratos de servicios que no puede asignarse claramente se asigna de forma similar.

En el ejercicio del informe 2023, € 508 millones, es decir, el 0.9 % del volumen de negocios, se clasificaron como alineados con la taxonomía y € 53,389 millones, es decir, el 95.5 %, como admisibles a la taxonomía. Durante el ejercicio fiscal anterior, € 276 millones, o el 0.5 % de los ingresos por ventas fueron clasificados como alineados con la taxonomía y € 48,613 millones o el 95.5 % como admisibles a la taxonomía.

El incremento en ventas alineadas con la taxonomía resulta del incremento en ventas de vehículos con bajas emisiones CO₂.

Gastos de capital

El KPI de los gastos de capital es la relación entre los gastos de capital admisibles a taxonomía/alineados con taxonomía y los gastos de capital totales de conformidad con el Reglamento sobre Taxonomía para el ejercicio del del informe.

Para el denominador, se incluyen todas las adiciones a activos intangibles y propiedades, plantas y equipo, equipos en arrendamientos operativos, así como adiciones a activos de derecho de uso de conformidad con la NIIF 16, incluidas las adiciones a los activos mencionados en el contexto de combinaciones de negocios. No se incluye el crédito mercantil adquirido.

Para determinar el numerador, se analizan las inversiones para identificar si están relacionadas con la producción o el arrendamiento financiero/financiamiento de vehículos. Estas inversiones admisibles a taxonomía se examinan además para determinar si cumplen los criterios técnicos de selección relacionados con la actividad.

En el año del informe 2023, el numerador consta de los siguientes componentes:

1. CapEx A: Gastos de capital asociados a las actividades económicas alineadas con la taxonomía. También incluye los gastos de capital para la expansión de las actividades económicas alineadas con la taxonomía que se completaron en el año de referencia 2023. € 49 millones se atribuyeron a CapEx A en el año de referencia 2023.
2. CapEx B: Inversiones para la expansión de actividades económicas alineadas con la taxonomía que no se completaron en el año de referencia 2023. En relación con estas inversiones, debe publicarse el denominado "plan CapEx". El plan CapEx abarca cinco años y las inversiones incluidas pueden asignarse exclusivamente a la actividad 3.3. Los costos de investigación y desarrollo capitalizados están relacionados con el desarrollo de vehículos eléctricos de batería ("BEV") y vehículos eléctricos de pila de combustible ("FCEV"). Los hitos importantes del plan CapEx, como la finalización de los principales proyectos de desarrollo, se publican periódicamente en el sitio web del Grupo Daimler Camiones. Las inversiones dentro de la categoría "CapEx B" ascienden a € 206 millones en el ejercicio 2023. El plan de CapEx incluye gastos en un rango de € 3,400 millones a € 3,500 millones que están previstos para el período de 2024 a 2028.

En los casos en que los gastos de capital no han podido determinarse claramente como aptos para taxonomía o alineados con la taxonomía, en general se ha realizado una asignación basada en las cifras de ventas futuras. La base es el plan de negocio aprobado.

La proporción del KPI de CapEx notificada como alineada con la taxonomía consiste en adiciones a propiedades, plantas y equipo, incluidos los activos por derecho de uso (€ 134 millones; 2022: € 71 millones) y adiciones a activos intangibles generados internamente (€ 121 millones; 2022: € 120 millones). En el ejercicio 2023 no se produjeron adiciones alineadas con la taxonomía por adquisiciones debidas a combinaciones de negocios.

El importe total de las inversiones puede conciliarse con las adiciones del Grupo en el ejercicio del informe (véanse las Notas 11 **Activos Intangibles**, 12 **Propiedades, plantas y equipo** y 13 **Equipo en arrendamientos operativos** de las Notas a los Estados Financieros Consolidados).

En el ejercicio de referencia 2023, € 255 millones, es decir, el 7.5 % de los gastos de capital, se clasificaron como alineados con la taxonomía y € 3,139 millones, es decir, el 92.2 %, como admisibles a la taxonomía. Durante el ejercicio anterior, € 191 millones o el 5.0 % de las inversiones fueron clasificadas como alineadas con la taxonomía y € 3,633 o el 94.7 % como admisibles a la taxonomía y € 3,633 millones o el 94.7 % como admisibles a la taxonomía. Por lo tanto, el volumen de inversiones está al mismo nivel del año anterior.

Gastos de operación

El indicador clave de rendimiento de los gastos de operación es la relación entre los gastos de operación admisibles a la taxonomía/alineados a la taxonomía y los costos directos pertinentes no capitalizados (investigación y desarrollo, medidas de renovación de construcciones, arrendamientos a corto plazo, mantenimiento y reparaciones) en el año del informe.

Los gastos de operación totales que deben incluirse en el denominador comprenden el volumen con arreglo al apéndice 1 del Acto Delegado sobre los requisitos de divulgación del artículo 8 del Reglamento sobre Taxonomía. Para determinar el numerador, los gastos de operación se evalúan en función de si están relacionados con la producción o el arrendamiento financiero/financiamiento de vehículos (admisibles a la taxonomía).

Además, se evalúan en función del cumplimiento de los criterios técnicos de selección asociados a la actividad. En el año de referencia 2023, los siguientes componentes de OpEx se incluyen en el numerador:

1. OpEx A: Gastos de operación asociados a activos o procesos que forman parte de actividades económicas alineadas a la taxonomía. Ascenden a € 49 millones en el año de referencia 2023.
2. OpEx B: Gastos de operación relacionados con la expansión de las actividades alineadas con la taxonomía. En relación con estos gastos, es necesario publicar un "Plan Opex". El plan OpEx se considera parte del plan CapEx y cumple los criterios allí establecidos. Los gastos asignados a OpEx B ascienden a € 239 millones en el año de informe 2023. El plan OpEx incluye gastos en un rango de € 2,600 millones a € 2,700 millones que están previstos para el periodo de 2024 a 2028.

En el caso de que los gastos operativos no puedan determinarse claramente como asignados a una taxonomía o elegibles para una taxonomía, en principio se aplican claves de asignación basadas en las ventas. Para los gastos de investigación y desarrollo que no pueden asignarse directamente, éstos se basan generalmente en el plan de negocio aprobado. Para otros gastos de operación que no pueden asignarse directamente, las claves de asignación se basan generalmente en valores reales.

En el ejercicio del informe 2023, € 288 millones, es decir, el 12.9 % de los gastos de operación, se clasificaron como alineados a la taxonomía y € 1,908 millones, es decir, el 85.2 %, admisibles a taxonomía. Durante el año anterior, € 136 millones o el 6.5 % de los gastos de operación se clasificaron como alineados a la taxonomía y € 1,931 millones o 92.8 % como admisibles a tecnología. Los mayores gastos de operación resultaron primordialmente de mayores costos de desarrollo e investigación no capitalizados para proyectos concluidos y en curso (+ € 137 millones).



Social

Asumimos responsabilidad hacia la sociedad y nuestros empleados. Donde podemos hacer una aportación para cambiar algo para mejorar, lo hacemos.



Social

Como fabricante mundial de vehículos comerciales, ejercemos una gran influencia sobre nuestros empleados, las personas afectadas por nuestras acciones corporativas y la sociedad en la que vivimos. Para nosotros, nuestra visión de "Liderar el transporte sustentable" significa ayudar a dar forma al transporte del mañana de manera responsable. Nuestros empleados son una base importante para ello. Con sus ideas, talento y habilidades, desempeñan un papel crucial en la configuración de nuestra Compañía y nos ayudan a estar preparados para el futuro. Nos esforzamos por ser un gran lugar para trabajar y ofrecer un entorno laboral en el que se salvaguarden la salud, la seguridad laboral y el bienestar de nuestros empleados. Nuestros camiones y autobuses son una parte importante de la vida cotidiana de muchas personas. Por ello, la seguridad vial y la protección de todos los usuarios de la carretera son nuestras principales prioridades. El sentido de la responsabilidad y la sustentabilidad también afecta a toda la cadena de valor, y estamos a la altura de los crecientes retos. Cooperamos con nuestros proveedores y les comprometemos a trabajar con nosotros para garantizar el respeto de los derechos de todas las personas sobre las que influimos a través de nuestras operaciones.

Temas sociales materiales

GRI 3-3

Como parte del análisis de materialidad, se consideraron los efectos de nuestras actividades comerciales en nuestros empleados, las personas afectadas a lo largo de nuestra cadena de valor total y toda la sociedad. También analizamos y evaluamos los efectos de las influencias sociales de las actividades comerciales de Daimler Truck. Como resultado de esto, se definieron los siguientes temas como esenciales:

1. Seguridad en el trabajo y protección de la salud
2. Derechos humanos
3. Seguridad Vial

Podrá encontrar más información en la sección "Análisis de Materialidad" en el capítulo **Gobierno Corporativo Responsable**.

Nuestra gente

GRI 2-7

Con nuestra estrategia de recursos humanos, queremos hacer de Daimler Truck el empleador más atractivo de la industria empoderando e inspirando a nuestro equipo para impulsar la transformación del negocio de vehículos comerciales. Nos basamos en una cultura corporativa en la que todos y cada uno de los empleados son el centro de atención y pueden desarrollar su contribución individual a lo largo del recorrido del empleado.

Un enfoque clave de acción según nuestro Análisis de Materialidad es mantener la salud (tanto personal como laboral), la seguridad y el bienestar de nuestros empleados. Como empleador progresista, queremos ofrecer un sistema de remuneración justo y modelos de horario de trabajo flexibles de gran alcance que promuevan la compatibilidad entre el trabajo y la familia, así como un buen equilibrio entre la vida laboral y personal. También apoyamos el desarrollo de nuestros empleados a través de una amplia gama de programas de cualificación y métodos de aprendizaje flexibles. Queremos aprovechar el compromiso y la cooperación de todos los empleados y garantizar una interacción abierta y respetuosa entre ellos. Una vez más se nos recuerda cómo podemos confiar en una cooperación constructiva con los representantes de los trabajadores y los sindicatos.

Más de 100,000 empleados en todo el mundo impulsan a nuestro Grupo con sus habilidades, ideas y compromiso. Nuestros empleados son un factor central de éxito de nuestro Grupo. Fueron la clave para lograr los resultados de la Compañía en el ejercicio fiscal 2023.

B. 55			
Empleados por segmento			
GRI 2-7			
	• 2023	• 2022	2021
Mercedes-Benz Trucks	38,470	40,884	40,327
mujeres	4,648	4,721	4,508
Trucks North America	28,833	28,227	25,930
mujeres	5,431	5,214	4,843
Trucks Asia	16,823	16,214	15,865
mujeres	1,831	1,657	1,601
Daimler Buses	15,480	15,184	14,861
mujeres	1,860	1,702	1,564
DT Financial Services	1,818	1,770	1,245
mujeres	853	837	601
Central Functions and Services	2,992	2,450	1,622
mujeres	1,087	968	611
Total	104,416	104,729	99,849
mujeres	15,711	15,097	13,727

Organización y responsabilidad

La organización y las responsabilidades se basan en una estructura global de recursos humanos (RH). La unidad de recursos humanos consta de varias funciones que trabajan a lo largo de toda la cadena de valor de recursos humanos y en todas nuestras ubicaciones. Los socios comerciales de RH asesoran y apoyan a nuestros empleados, incluidos los directivos, en todos los temas relevantes y estratégicos de RH y los implementan en equipo. Estamos organizados según nuestras estructuras de segmentos y cada segmento tiene su propia responsabilidad de RH. Además, temas transversales como el desarrollo de recursos humanos, la política laboral y la remuneración se agrupan en Centros de Competencias (CoC) dentro de una función de gobernanza global. El Responsable del CoC de Desarrollo de Personas y Organizaciones está representado en el Comité Directivo de Sustentabilidad.

El Sistema de Gestión de Cumplimiento de R.H. se centra en el cumplimiento de las disposiciones legales, los estándares regulatorios y los principios éticos para garantizar un trabajo de recursos humanos conforme, así como estándares laborales y sociales adecuados. De esta manera el sistema contribuye a la creación de una cultura corporativa respetuosa, de confianza e integradora. El Director de Recursos Humanos es responsable del trabajo de recursos humanos y del cumplimiento de los recursos humanos en todo el Grupo. Más información sobre el cumplimiento de RH se puede encontrar en el apartado "Cumplimiento de obligaciones laborales y sociales (cumplimiento de RH)" del capítulo **Cumplimiento**.

Para garantizar un intercambio continuo entre las funciones individuales y la mejor toma de decisiones posible en interés de todo el Grupo, el Comité de Operaciones (OpCom) se reúne periódicamente como máximo órgano de toma de decisiones en materia de recursos humanos, presidido por el miembro del consejo responsable de recursos humanos. Para garantizar que las funciones de recursos humanos estén estrechamente involucradas en el negocio operativo, los socios comerciales de recursos humanos participan en los órganos de dirección de sus áreas de responsabilidad.

Nuestra cultura corporativa y Daimler como empleador atractivo

Para nosotros, es importante que nuestros valores y nuestra cultura sean compartidos y vividos por todos en la Compañía. Para ello queremos promover el compromiso de nuestros empleados y ampliar las oportunidades de diseño en el marco de la "Cultura de Impacto". Nuestra "Cultura de Impacto" se centra en el tema de la pertenencia común y, sobre todo, en la cuestión de cómo queremos trabajar juntos en diferentes niveles, regiones y áreas de especialización. Nuestra cultura corporativa es también la base de nuestra comunicación con los empleadores.

Queremos ser un empleador bueno y atractivo, tanto para nuestros propios empleados como para los distintos grupos objetivo en el mercado laboral mundial. Para aumentar el conocimiento sobre Daimler Truck y al mismo tiempo mostrar a nuestros empleados el aprecio por su trabajo diario, en 2023 se lanzó por primera vez en todo el mundo la campaña interna y externa para empleadores con el lema "Tú nos haces". nuestra cultura corporativa, la "Cultura de Impacto", y nuestra marca empleadora interna y externamente y para fortalecer nuestra identidad. Los temas centrales son la sustentabilidad, las tecnologías futuras, las oportunidades de desarrollo individual, la internacionalidad, así como la diversidad, la equidad y la inclusión. Las actividades de marca empleadora y contratación se basan en la estrategia de la empresa a corto, medio y largo plazo, las necesidades de los departamentos y las expectativas de los grupos objetivo.

Una base importante de nuestra cultura corporativa y de nuestro atractivo como empleador es una cultura de liderazgo y colaboración buena y coherente. La base y los anclajes de comportamiento para esto describen y definen el llamado "Gran Comportamiento de Liderazgo".

Con la iniciativa "DTROCKs", la formación se diseñó inicialmente para directivos, para que pudieran experimentar el "Gran Comportamiento de Liderazgo" y dar los primeros pasos para implementarlo en su trabajo diario de liderazgo. Esta iniciativa de Daimler Truck recibió en 2023 el Premio de Plata a la Excelencia en la Práctica de la Fundación Europea para el Desarrollo Gerencial (EFMD). Después de una implementación exitosa a nivel gerencial, se desarrollaron formatos de capacitación adicionales para los empleados con el fin de familiarizarlos con las anclas conductuales.

Además, el plan de estudios Daimler Truck Learning ayuda a los gerentes y empleados a desarrollarse constantemente a sí mismos y a sus acciones, centrándose en nuestro propósito y directrices de apoyo.

Para representar consistentemente nuestra comprensión de la cultura en nuestros procesos y estructuras, continuamos trabajando para integrar el Gran Comportamiento de Liderazgo en el desempeño y los procesos potenciales para gerentes y aspirantes a gerentes en 2023. Bajo el término "Impact Compass" apoyamos a los gerentes en su rol de liderazgo. De esta manera, anclamos la cultura de los camiones Daimler en la vida cotidiana, ofrecemos transparencia y orientación y promovemos el desarrollo personal y profesional involucrando a nuestros empleados en todo el proceso. El proceso de retroalimentación personal de 360° recientemente introducido también actúa como un componente importante en el cambio cultural. Además, el Impact Compass global permite nuevos enfoques para identificar y promover el desempeño y el potencial de nuestros empleados. Daimler Truck AG recibió el HR Excellence Award 2023 en la categoría "Performance Management" por el desarrollo ágil y la implementación de Impact Compass.

Nuestra Encuesta de Empleados es una herramienta importante para entablar un diálogo con nuestros empleados. Queremos medir y comprender metódicamente qué motiva a nuestros empleados y permitir una medición integral y estandarizada del Grupo y sus equipos. La Encuesta de Empleados se considera un indicador importante de dónde nos encontramos actualmente en las áreas de satisfacción, compromiso, cumplimiento y salud y, sobre todo, dónde tenemos potencial para desarrollarnos. Por lo tanto, los directivos están llamados a dialogar con sus equipos y tomar medidas adecuadas para su desarrollo continuo. La organización de R.H. proporciona ayuda y herramientas para este fin.

La Encuesta anual a Empleados que realizamos por primera vez como empresa independiente en septiembre de 2022 se volvió a realizar este año. Con más de 100,000 empleados, la tasa de participación ha aumentado al 82% (2022: 79%). Los resultados de la Encuesta de Empleados de 2023 muestran un ligero aumento en todos los temas, como el compromiso. En una escala de cinco puntos del 1 (muy en desacuerdo) al 5 (muy satisfecho), la satisfacción general de la plantilla con la Compañía muestra una puntuación media de 4.01. Nuestra puntuación en lo que respecta al proceso de seguimiento, incluida la discusión de los resultados y la derivación de medidas adecuadas para el desarrollo de la fuerza laboral, aumentó significativamente a una puntuación promedio de 3.83 (2022: 3.69). Queremos aprovechar el progreso que ya hemos logrado y aprovechar la voluntad de todos los empleados para dar forma juntos a nuestra joven cultura corporativa.

Podrá encontrar más información sobre nuestra cultura corporativa y valores en www.daimlertruck.com/en/career/youmakeus.

Cooperación con representantes de empleados y sindicatos

GRI 2-30

Una de nuestras convicciones fundamentales es trabajar con los representantes electos de los trabajadores y los sindicatos en una relación basada en la confianza. Sólo así podremos superar juntos con éxito los diversos retos y aprovechar las oportunidades.

Reconocemos el derecho de nuestros empleados a constituir organizaciones de representación de los trabajadores para la negociación colectiva con el fin de regular las condiciones de trabajo, así como el derecho de huelga, en función de la legislación aplicable. Sobre esta base, nuestro objetivo común es acordar normativas y soluciones constructivas que redunden en beneficio de las empresas y los empleados y, de este modo, constituyan una base sustentable y sólida para un futuro de éxito para Daimler Truck. Existen convenios colectivos para la mayoría de los empleados en todo el Grupo, por ejemplo, mediante acuerdos de negociación. En Europa, alrededor del 70% de los empleados están sujetos a las disposiciones de un convenio colectivo, con más del 95% sólo en Alemania, y alrededor del 65% en América del Norte y Asia.

Los comités de empresa elegidos en las sedes alemanas de Daimler Truck AG continuaron su trabajo en las comisiones especializadas responsables.

El Comité de Empresa Europeo (EWC) y el Comité Representativo Mundial de los Empleados (WWC), reunidos a nivel internacional, trabajaron en 2023 en temas generales. En una conferencia conjunta con la dirección de la empresa, la atención se centró en costos fijos, la posible fusión de la filial Mitsubishi Fuso Truck and Bus Corporation con Hino Motors, filial de Toyota Corporation, y los derechos humanos. Con esta cooperación internacional, Daimler Truck da ejemplo a nivel mundial, porque los países fuera de la Unión Europea tienen los mismos derechos y obligaciones que aquellos a los que se aplica directamente la Directiva CEE. Actualmente están representados 23 países según su número de empleados y han enviado 34 representantes. Puede encontrar más información sobre el comité de empresa y los comités internacionales en www.daimlertruck.com/en/works-council/international-councils.

Los representantes de los trabajadores elegidos para el mandato legal mantuvieron un diálogo constructivo con los representantes de la empresa sobre numerosos temas técnicos. Además, un enfoque particular de la cooperación global es dar forma con éxito a la transformación hacia una movilidad y digitalización libres de CO₂. El objetivo común es crear una empresa económicamente sustentable y exitosa y, al mismo tiempo, garantizar que el empleo sea lo más seguro socialmente posible. Una medida importante en este contexto es la cualificación y perfeccionamiento de los empleados, que se fue ampliando gradualmente a nivel mundial en el año de referencia 2023.

Otro tema clave del trabajo con los representantes de los trabajadores son todas las cuestiones relacionadas con la seguridad en el trabajo y el mantenimiento de la salud de los empleados. Aquí se desarrollaron muchas medidas juntas. La ayuda solidaria y la acción conjunta sin burocracia también se manifestaron después de que Turquía fuera azotada por un devastador terremoto el 6 de febrero de 2023. La dirección de la empresa y el comité general de empresa iniciaron donaciones en especie y en efectivo. Se puede encontrar más información en la sección "Ciudadanía corporativa" en el capítulo **Asociaciones y Participación**.

Salud, seguridad y bienestar laborales

GRI 3-3 **SDG 3**

Para nosotros, la seguridad, la salud y el bienestar de nuestros empleados son una preocupación central y una parte esencial de la estrategia general de sustentabilidad. Al definir estándares mínimos globales para la seguridad y salud ocupacional, nuestra estrategia de seguridad y salud ocupacional va más allá de los requisitos legales al diseñar lugares de trabajo y procesos.

Nuestro objetivo es preservar la seguridad y salud en el trabajo de todos los empleados, identificar y prevenir riesgos para la salud y promover permanentemente la salud y el bienestar como requisito previo para la creatividad y la productividad. Estamos comprometidos con la “Visión Cero” y por lo tanto somos parte de una iniciativa global de la Institución de Seguridad y Salud Ocupacional (IOSH) y la Asociación Internacional de la Seguridad Social (ISSA). Ambas organizaciones tienen como objetivo prevenir accidentes y enfermedades laborales y al mismo tiempo promover la seguridad, la salud y el bienestar de los empleados.

Seguimos un enfoque holístico y a largo plazo, que revisamos y desarrollamos continuamente. Para nosotros es de vital importancia contar con un sistema de gestión de la salud y la seguridad en el trabajo que funcione y esté orientado de forma sustentable. Ya sea un diseño de puesto de trabajo ergonómico, ofertas de salud o cualificaciones de seguridad: nuestra atención se centra en la salud, la seguridad y el bienestar de nuestros empleados. Las incluimos en nuestra encuesta anual a empleados de Daimler Truck con dos preguntas sobre salud, seguridad en el trabajo y bienestar para obtener una visión general de la situación dentro de la Compañía.

Organización, responsabilidades, especificaciones y políticas

GRI 403-1/-3/-4/-6/-8

La responsabilidad organizativa a nivel de Grupo corresponde al departamento de Seguridad y Salud, que comprende Medicina del Trabajo, Ergonomía y Seguridad en el Trabajo, Asesoramiento Social y Promoción de la Salud Laboral. La estrategia de seguridad y salud en el trabajo se desarrolla e implementa globalmente a través de un diálogo global regular. En nuestras plantas existen líneas jerárquicas desde los departamentos de seguridad y salud en el trabajo hasta la dirección de obra respectiva y el departamento de Salud y Seguridad. En reuniones trimestrales el Directorio participa a través del Director Médico Corporativo y el Responsable de Seguridad y

Ergonomía Global en temas relevantes como gestión de riesgos y accidentes, cultura de seguridad, capacitación en salud y exámenes médicos preventivos. Además de utilizar estadísticas clave, por ejemplo, de informes de salud y accidentes, el departamento de Salud y Seguridad también se basa en comentarios personales, la evaluación de encuestas y el seguimiento de medidas en caso de accidentes laborales.

Las cuestiones de seguridad y salud material también se discuten, evalúan y desarrollan periódicamente con varios comités internos, como la Comisión de Seguridad en el Trabajo y Medio Ambiente y Salud. Otras partes involucradas incluyen el comité de empresa y representantes de la Compañía en todos los niveles de la Compañía y con comités externos como la Junta Directiva del Seguro Médico de la Compañía. Además, los efectos positivos de las medidas anteriores se incorporan al proceso de asesoramiento a directivos y empleados. El objetivo es mejorar continuamente las medidas con miras a la sustentabilidad y la eficiencia.

Complementamos los requisitos legales de seguridad y salud en el trabajo con políticas definidas adicionalmente. Existen directrices uniformes a nivel mundial basadas en la prevención. La política de seguridad y salud en el trabajo, que se basa en estándares internacionales y leyes nacionales, constituye nuestra directriz global. Destaca la responsabilidad y la función ejemplar de los directivos y al mismo tiempo apela a la responsabilidad personal de los empleados.

Una certificación ISO 45001 de seguridad y salud en el trabajo proporciona a nuestros empleados seguridad en el lugar de trabajo. En este año se certificaron 15 de los 48 sitios relevantes (centros de producción, desarrollo y pruebas) con participación mayoritaria. Esto cubre alrededor de 30.000 de nuestra fuerza laboral, lo que corresponde a alrededor del 37 % de la fuerza laboral relevante. Además de las auditorías de certificación externas, cada tres a cinco años comprobamos si en las propias instalaciones de producción del Grupo se cumplen las normas de seguridad obligatorias de nuestra política del Grupo en materia de salud y seguridad en el lugar de trabajo y si existe un sistema de gestión funcional para Se cuenta con seguridad y salud en el trabajo. En el año del informe, pudimos evaluar la certificación de seguridad en un total de ocho ubicaciones en India, Indonesia, México y América del Norte. Está previsto auditar once ubicaciones en Argentina, China, Alemania, Francia, México, España y la República Checa en 2024.

Nuestros empleados tienen derecho a la salud física y mental y a un ambiente de trabajo seguro. Ofrecemos a nuestros empleados en Alemania asistencia y asesoramiento en materia de salud laboral. Además de los controles de salud laboral, las pruebas de aptitud y las consultas médicas, los empleados pueden participar cada tres años en el “Health Check” de Daimler Truck y vacunarse contra la gripe cada año. Esta atención se complementa con las medidas y servicios de los servicios de asesoramiento y promoción de la salud en el trabajo. Además de la implementación del acuerdo de trabajo del Grupo sobre “Salud Mental”, otro foco en el año de informe 2023 fue nuestra iniciativa internacional interna “WE CARE ABOUT US”. Esta iniciativa se fundó para perseguir los objetivos de Vision Zero. Actores de las áreas de Medicina del Trabajo, Seguridad en el Trabajo, Asesoramiento Social y Promoción de la Salud en el Trabajo trabajan en estrecha colaboración y combinan sus conocimientos como parte de la iniciativa.

Evaluación de riesgos

GRI 403-2

Seguimos un enfoque preventivo y evaluamos los riesgos potenciales de los lugares de trabajo y los procesos de trabajo en una etapa temprana. Para implementar esto, se han definido instrumentos y procesos de evaluación de riesgos que cumplen con la normativa local. Un instrumento importante es la evaluación de riesgos, que genera automáticamente un documento informativo. Partes de este proceso de gestión de riesgos se digitalizan mediante una herramienta en línea. La herramienta la proporciona la Agencia Europea de Seguridad y Salud en el Trabajo (EUOSHA) y se ha mejorado para nuestras necesidades. El objetivo es fomentar la conciencia del riesgo entre los empleados y un comportamiento consciente. Nuestras plantas deben implementar los estándares globales especificados en relación con la gestión de la seguridad y la salud en el trabajo (incluida la evaluación de riesgos) y los estándares técnicos mínimos (por ejemplo, estándares técnicos de seguridad para máquinas e instalaciones). El uso de la herramienta en línea depende de los requisitos legales y locales.

Todos nuestros empleados también tienen responsabilidad personal por su salud y seguridad al realizar su trabajo de manera consciente de la seguridad. Los riesgos de seguridad y los cuasi accidentes deben informarse al gerente en cada lugar específico y se tratan en reuniones periódicas en producción y administración (gerencia de planta).

Registramos información sobre accidentes y riesgos laborales mediante nuestros sistemas de documentación de accidentes. Se preparan informes específicos por país y de ellos se derivan medidas de reducción de accidentes. Queremos mejorar continuamente los lugares de trabajo, entornos y procesos de nuestros empleados e involucrarlos activamente en su proceso de diseño. Utilizamos un sistema integral de gestión de salud y seguridad ocupacional para prevenir accidentes laborales y enfermedades relacionadas con el trabajo. Aquí nos centramos en medidas preventivas, como instrucciones y formaciones sobre seguridad laboral, Daimler Truck Health Check, programas de salud y servicios de salud digitales, que revisamos y desarrollamos continuamente. Trágicamente, un empleado y un empleado externo sufrieron un accidente mortal en el año del informe. Se investigaron los incidentes y se determinaron las causas. Además, se informó a los responsables de la seguridad laboral global y se discutieron los accidentes a nivel directivo. Se determinaron medidas correctivas para evitar que este tipo de accidentes vuelvan a ocurrir.

B. 56

Frecuencia de accidentes

GRI 403-9

	+ 2023	+ 2022 ³	2021
Accidentes laborales ¹	1,349	1,356	1,103
LTIR ²	8.8	8.6	8.0

- 1 Número de accidentes relacionados con el trabajo con por lo menos un día perdido.
- 2 Índice de Tiempo Perdido por Lesiones (LTIR); Número de accidentes relacionados con el trabajo con por lo menos un día de ausencia por 1 millón de horas de asistencia.
- 3 Cifra del año anterior ajustado debido a información posterior.

B. 57

Ausencia del trabajo por accidentes relacionados con el trabajo

GRI 403-9

	+ 2023	+ 2022 ²	2021
Días ausente del trabajo	26,266	30,278	21,909
Índice de gravedad ¹	170	193	159

- 1 Número de días perdidos por 1 millón de horas de asistencia.
- 2 Cifra del año anterior ajustado debido a información posterior.

B. 58

Defunciones debido a accidentes relacionados con el trabajo

GRI 403-9

	+ 2023	+ 2022	2021
Número defunciones empleados	1	1	0
Número defunciones empleados externos ¹	1	0	0
Número defunciones de TAW ²	0	0	0

- 1 Trabajadores externos son empleados con un contrato de manufactura o servicio.
- 2 Trabajador Temporal Agencia (TAW).

Sensibilización sobre seguridad laboral

GRI 403-5

Se sensibiliza a los empleados sobre ergonomía y seguridad laboral en todo el Grupo a través de vídeos, diversos portales de información y formación online que se utilizan a tal efecto durante el ejercicio. Los nuevos empleados reciben una formación inicial general en forma de un curso de iniciación y reciben formación específica del lugar de trabajo sobre aspectos relevantes para la seguridad. Ofrecemos medidas de cualificación para los directivos recién nombrados en función de la ubicación y del nivel de cualificación. En Alemania también hay medidas obligatorias.

Las empresas externas reciben formación de iniciación para empresas externas antes de entrar en las plantas. Además, mantenemos una "Health & Safety Wiki" en la Intranet Social, que actualizamos regularmente. En ella, nuestros empleados pueden encontrar toda la información y las normas importantes en materia de salud y seguridad en el trabajo. Además, en el año que nos ocupa, ofrecimos en Alemania un servicio de salud digital transversal sobre los temas de ejercicio, nutrición y relajación, con el fin de sensibilizar sobre la salud de forma sustentable a largo plazo.

Diversidad, equidad e inclusión

GRI 405-1 **SDG 5,10**

Nuestra plantilla es tan diversa como nuestros clientes. Más de 100,000 personas de más de 129 países trabajan para nosotros. La diversidad nos ayuda a encontrar nuevos puntos de vista. Además, la diversidad actúa como fuerza impulsora de ideas creativas e innovaciones. Estamos convencidos de que la diversidad es un aspecto importante de nuestra cultura corporativa y nos hace tener más éxito como empresa. Promovemos una cultura de impacto en la que nuestros empleados puedan desarrollar libremente sus talentos. Por tanto, debemos ser respetuosos con los demás y mantener una mentalidad abierta, lo que significa que no hay lugar para la discriminación en el lugar de trabajo. Para nosotros, inclusión significa tratar la diversidad de nuestros empleados de forma consciente y apreciativa.

Como signatario del "Charter de la Diversidad", la Dirección de Diversidad, Equidad e Inclusión ("DEI") de Daimler Truck se centra en la igualdad de oportunidades para los empleados en las siete dimensiones de la diversidad: edad, etnia y nacionalidad, género e identidad de género, capacidad física y mental, religión y creencias, orientación sexual y origen social. Reforzamos nuestros principios participando en el Pacto Mundial de las Naciones Unidas, a través de la adhesión a la iniciativa patronal del Charter de la Diversidad Charta der Vielfalt e. V. y a la European Women's Management Development Network e. V.

Los principios de diversidad, equidad e inclusión se establecen en los acuerdos generales de compañía para la promoción de mujeres e igualdad de oportunidades, y en el acuerdo de inclusión. Además, estos temas están regulados en nuestro Código de Conducta y nuestro "Acuerdo general a nivel grupo sobre justicia en el lugar de trabajo".

Organización y responsabilidad

La dirección de DEI crea el marco para una cultura corporativa diversa e inclusiva y está ubicada en el departamento de Recursos Humanos. El equipo desarrolla campos de acción estratégicos en cooperación con la red global DEI, formada por expertos DEI de varias unidades organizativas en todo el mundo, y en coordinación con todas las unidades de negocio. Además, la red inicia proyectos globales y medidas de formación y sensibilización, como el "Día de la Diversidad" anual, que incorpora las siete dimensiones de la diversidad mencionadas anteriormente.

El recién fundado Consejo Asesor de DEI también comenzó a trabajar en marzo de 2023. El comité internacional está formado por altos directivos de todas las unidades organizativas, así como por expertos en diversidad y representantes de grupos subrepresentados. El Consejo Asesor de DEI está presidido por el director general de Daimler Truck Holding AG y Daimler Truck AG. El comité se reúne una vez al trimestre y decide sobre la estrategia y temas relevantes relacionados con la diversidad, la equidad y la inclusión. El consejo asesor de DEI también asesora al consejo directivo de Daimler Truck y centra el tema en las áreas de negocio correspondientes. En los cuatro grupos de trabajo Nuestra Gente, Nuestro Impulso, Nuestro Desarrollo y Nuestra Comunidad, los miembros del Consejo trabajan en temas como anclar la equidad y la inclusión en los procesos de recursos humanos o promover un ambiente de trabajo inclusivo en las plantas de producción entre las reuniones del consejo. Las iniciativas discutidas por la Junta serán llevadas a cabo por la red global DEI de acuerdo con los requisitos locales. Una de las primeras medidas fue la creación de una plataforma de aprendizaje sobre Diversidad, Equidad e Inclusión en la intranet social, que reúne todas las ofertas globales para nuestros empleados para el autoaprendizaje y la autorreflexión, así como actividades y ejercicios de formación de equipos. Además, todas las recomendaciones y pautas para crear una cultura laboral inclusiva se almacenan en el sitio.

Los directivos como modelos de conducta

Nuestro objetivo es crear un ambiente de trabajo inclusivo en el que alentamos a todos los empleados a ser ellos mismos y sentir que pertenecen. Los directivos desempeñan un papel crucial en esto.

Como base común para dar forma a la cultura del liderazgo, nuestro módulo de aprendizaje electrónico "*Inclusion in Mind!*" Es obligatorio para todos los directivos, incluido el Consejo de Administración, y está disponible en nueve idiomas. El objetivo de la formación es crear conciencia sobre la cooperación respetuosa y los posibles obstáculos y mostrar cómo cada individuo puede contribuir.

También enseña qué métodos efectivos están disponibles para reducir posibles sesgos y resolver conflictos.

Como indicador de una cultura laboral inclusiva, en el año del informe se introdujo el Índice de Inclusión. Se basa en cuatro preguntas de la encuesta anual a empleados de Daimler Truck y expresa cuán inclusivo perciben nuestros empleados el entorno de trabajo. Todos los directivos con más de seis empleados reciben el Índice de Inclusión como valor individual para su propio equipo. Los documentos adjuntos para la autorreflexión y el debate con el equipo ayudan a los directivos a hacer que su comportamiento de liderazgo sea más inclusivo y fomentan el diálogo con su equipo.

Promover la diversidad a lo largo de la trayectoria del empleado

GRI 404-2

Daimler Truck promueve la diversidad ya antes de que los talentos se incorporen al Grupo. Como socio colaborador de la "Red FEMTEC", apoyamos a jóvenes ingenieros y ofrecemos a estudiantes de matemáticas, informática, ciencia y tecnología perspectivas de la empresa y oportunidades de diálogo y cooperación.

A la hora de contratar, la diversidad es de gran importancia para Daimler Truck: El 54 % de los nuevos contratados a través de nuestros programas de talento INspire tienen un origen internacional y el 41% de los nuevos contratados desde el inicio del programa son mujeres. La empresa también hace hincapié en la formación de jóvenes con discapacidad. Se ha creado un plan de acción para la contratación de aprendices con discapacidades graves. El objetivo del plan de acción es facilitar el proceso de solicitud a las personas con discapacidad.

El nuevo programa de apoyo a las mujeres "She@Truck" es un proyecto piloto en las unidades de Truck Technology y Mercedes-Benz Trucks. El programa, de 15 meses de duración, está integrado en el Nivel 3 de Desarrollo de Potencial e incluye un programa de aprendizaje individual con tutoría y coaching, combinado con reuniones de trabajo conjuntas como parte de una red. Lo novedoso de este concepto es que los patrocinadores y mentores también participan en talleres para seguir fomentando la diversidad a la hora de cubrir puestos directivos.

Compromiso en redes de trabajo

A través de las redes de trabajo (Grupos de Recursos Empresariales para Empleados), nuestros empleados pueden compartir intereses, experiencias y valores comunes en todos los niveles y divisiones. Nuestras redes ayudan a establecer firmemente una cultura de diversidad y aprecio en la empresa. Al mismo tiempo, nos apoyan como interlocutores en el desarrollo de nuestras medidas en materia de diversidad, equidad e inclusión. Daimler Truck cuenta con cinco redes empresariales y muchos otros grupos regionales en todo el mundo. La mayoría son redes culturales, de género y "redes LGBTIQ". Para promover la interacción entre las redes, el equipo de gestión de la diversidad, la equidad y la inclusión organiza reuniones periódicas. Los patrocinadores de la alta dirección apoyan las redes en su trabajo y les dan mayor visibilidad de forma interna y externa.

Además, la "Comunidad Global de Inclusión y Diversidad" interna en el portal de la Intranet Social es el lugar de encuentro para todos los empleados de todo el mundo que quieran contribuir a dar forma a la diversidad, la igualdad de oportunidades y la inclusión en Daimler Truck. La Comunidad proporciona información importante y actualizada sobre el tema, pero también ofrece la oportunidad de establecer contactos, plantear preguntas o aportar ideas.

Aspiración a la diversidad de género

Con esta Aspiración de Diversidad de Género, Daimler Truck se esfuerza por aumentar continuamente la proporción de mujeres en puestos directivos. Para medir la proporción de mujeres en puestos directivos, utilizamos los datos relevantes de nuestros sistemas de información de RH. Los resultados se comunican al Consejo de Administración de forma regular y estandarizada. Al final del año, la proporción de mujeres en puestos directivos era del 19.8 %. Nuestro objetivo es aumentar la proporción hasta el 25 % en 2030.

Sistemas de remuneración

GRI 2-19/-20, 403-3

En todo el mundo, Daimler Truck remunera el trabajo realizado en todas las empresas del Grupo según los mismos principios. Nuestra Política Corporativa de Remuneración, válida para todos los grupos de empleados, establece las condiciones marco y los requisitos mínimos para el diseño de los sistemas de remuneración. Estipula, entre otras cosas, que la cuantía de la remuneración se basa en los requisitos asignados a las tareas laborales -en consideración, por ejemplo, de los conocimientos y la capacidad, la responsabilidad y el alcance en la toma de decisiones- y en el rendimiento de la persona, y no en el sexo, el origen u otras características personales.

DaimlerTruck a Simple VistaInforme Combinado de la Administración con Declaración No Financiera del Grupo > **Sustentabilidad en Daimler Truck**

Gobierno Corporativo

Estados Financieros Consolidados

Información Adicional

Mediante auditorías internas, el departamento de Auditoría Interna comprueba anualmente de forma aleatoria si se han respetado determinados aspectos de la política. En nuestro deseo de ofrecer salarios y prestaciones habituales en el sector y en los respectivos mercados, también queremos tener en cuenta las condiciones del mercado local.

La remuneración variable (bono de compañía) de los directivos de los niveles inferiores al Consejo de Administración para el ejercicio 2023 se basa no sólo en función de criterios de rendimiento financiero, sino también en función de objetivos no financiero con base en la sustentabilidad.

Periódicamente, nuestros departamentos de RH realizan entrevistas individuales de revisión de ingresos con nuestros empleados. De este modo, garantizamos la transparencia en la toma de decisiones salariales, cumpliendo al mismo tiempo la normativa sobre protección de datos. También se analiza el potencial de desarrollo respectivo.

Si los empleados tienen objeciones justificadas a su remuneración -por ejemplo, si no se consideran tratados en pie de igualdad- son libres de ponerse en contacto con su jefe, el departamento de RH o el comité de empresa.

En las empresas sujetas a convenios colectivos, como Daimler Truck AG, los acuerdos alcanzados conceden a los empleados derechos adicionales. Estos les dan derecho a oponerse a su colocación en un grupo salarial específico o a los resultados de su evaluación de rendimiento. Los empleados pueden consultar los reglamentos de remuneración y las tablas salariales. Los empleados de Daimler Truck AG pueden informarse en línea sobre su estructura y cuantía salarial, incluso en comparación con sus grupos homólogos.

A los empleados de Daimler Truck AG y sus subsidiarias sujetas a convenio colectivo se les suelen ofrecer también prestaciones voluntarias acordadas con los respectivos órganos de representación de los trabajadores. Entre estas prestaciones se encuentran las contribuciones a la jubilación financiadas por la empresa y las opciones de participar en un sistema de prestaciones de jubilación financiado por los empleados.

En muchos casos, los empleados sujetos a convenios colectivos también pueden participar en acuerdos de participación en los beneficios en su empresa respectiva.

Además, se puede recurrir a las ofertas de numerosas instituciones deportivas y sociales, desde guarderías hasta servicios de asesoría social.

B. 59**Prestaciones de jubilación en el Grupo Daimler Truck****GRI 401-2**

	+ 2023	+ 2022	2021 ^{2,3}
en miles de millones de euros			
Obligaciones/provisiones de prestaciones de jubilación y salud de la Compañía	1.2	1.1	1.9
Valor en efectivo de obligaciones por pensiones el 31 de Dic.¹	6.3	5.9	8.0
Costos de seguridad social y post jubilación	0.3	0.3	0.4
Gastos en planes de pensiones obligatorios	0.5	0.5	0.5
Pagos a jubilados	0.2	0.2	0.2

¹ El importe de estos valores presentes depende en gran medida de los parámetros contables de valuación que se determinan de forma anual, específicamente la tasa de descuento.

² Debido a la escisión e independencia del negocio de vehículos comerciales de Daimler en diciembre de 2021, esta información no es comparable con la de los años siguientes.

³ Esta información ha sido ajustada debido a la escisión e independencia del negocio de vehículos comerciales de Daimler, pero todavía incluye incertidumbres menores ya que los ajustes por ubicaciones combinadas y unidades solo puede hacerse en el ejercicio fiscal 2022.

Acuerdos de tiempo laboral flexible

Como empresa, hemos aprendido que el trabajo híbrido es el modelo laboral del futuro, siempre que el trabajo lo permita. En Alemania, por ejemplo, pudimos recurrir a un acuerdo de empresa flexible sobre el trabajo móvil. Al mismo tiempo, se observa en todo el mundo una transformación de los lugares de trabajo en las oficinas: Los espacios de oficina abiertos, sin asignación fija de puestos de trabajo, y las modernas zonas de colaboración fomentan una cultura empresarial abierta. También estamos trabajando en la introducción de modelos de tiempo de trabajo más flexibles en las áreas de producción, como el trabajo a tiempo parcial.

Los modelos de tiempo parcial en todas sus formas tienen una larga tradición: desde menos horas de trabajo al día, pasando por días de trabajo seleccionados a la semana, hasta permisos temporales, como el permiso parental. Los empleados pueden hacer uso de él para cuidar de su familia o asistir a un curso de formación. En muchos casos, las posibilidades de exceder o reducir la jornada para el cuidado de los hijos van más allá del marco legal de cada país.

B. 60**Permisos de paternidad¹****GRI 401-3**

	2023	2022	2021
Empleados elegibles para permiso de paternidad	29,211	28,565	27,648
Mujeres	4,545	4,330	3,841
Empleados en permiso de paternidad²	1,171	1,176	1,102
mujeres	435	418	413

¹ Daimler Truck AG, Daimler Truck Financial Services GmbH, Daimler Truck Financial Services Germany GmbH & TORC Europa GmbH (a partir del 2023).

² Tasa de retorno 99.9 %.

En Alemania, ofrecemos a los empleados plazas de guardería en nuestras propias guarderías. También cooperamos con centros de apoyo: Los padres pueden ponerse en contacto con nuestro socio colaborador si tienen preguntas sobre alternativas de guardería o necesitan un tutor para sus hijos. Los empleados que deseen cuidar de sus familiares pueden dejar la empresa durante un periodo de tiempo superior al definido por las disposiciones legales, o reducir su jornada laboral durante este periodo hasta un máximo de cuatro años, con reincorporación garantizada. El objetivo de todas las medidas es facilitar un mejor equilibrio entre la vida laboral y familiar.

Capacitación y educación

GRI 404-1/-2

Los conocimientos y competencias de nuestros empleados son la base de nuestro éxito mundial. En el curso de la profunda transformación de nuestro sector, las descripciones de los puestos de trabajo, las funciones y los perfiles de los requisitos están cambiando.

Nuestro objetivo es seguir desarrollando continuamente a nuestros empleados y contribuir así de forma significativa a la competitividad de Daimler Truck. Invertimos estratégicamente en formación y desarrollo profesional, seguimos ampliando nuestros programas de desarrollo de RH y adaptamos nuestra cartera de formación y la oferta de cursos de estudio dual en universidades. Para gestionar con éxito la transformación digital y tecnológica, apostamos por una cualificación diversa y basada en las necesidades de nuestros empleados. Además, llevamos a cabo la contratación selectiva de talentos con competencias digitales y conocimientos técnicos en nuevas tecnologías.

Contamos con un enfoque metodológico para observar aspectos cuantitativos y cualitativos del desarrollo laboral. Recopilamos datos cuantitativos utilizando una herramienta en línea y también analizamos habilidades estratégicamente relevantes con la ayuda de métodos cualitativos. Aquí comparamos las habilidades especializadas, metodológicas y sociales existentes con las necesidades futuras. Este procedimiento nos ayuda a descubrir posibles obstáculos en las unidades especializadas y a predecir con antelación la necesidad de personal prometedor y de formación.

Plataformas de aprendizaje electrónico:

Como parte del objetivo estratégico en el tema "Personas y Cultura", ofrecemos a nuestros empleados acceso a la plataforma de E-Learning LinkedIn Learning. Cada empleado tiene acceso a una licencia de aprendizaje y puede acceder a más de 20,000 ofertas de aprendizaje basadas en la web en trece idiomas de forma continua, flexible e independientemente del tiempo y el lugar. Durante el año del informe se pusieron a prueba otras plataformas de aprendizaje electrónico para expertos.

Nuevas tecnologías de sistemas de transmisión:

Para que nuestros empleados tengan las cualificaciones necesarias para los temas respectivos, por ejemplo, en seguridad de alto voltaje, manejo de componentes de propulsión de hidrógeno o el marco legal de la legislación sobre emisiones de gases de escape, las medidas de cualificación se dividen en cinco grupos: Nuevo Sistema de Transmisión, Sistema de Transmisión Clásico, Software y Electrónica,

DaimlerTruck a Simple Vista

Informe Combinado de la Administración con Declaración No Financiera del Grupo > [Sustentabilidad en Daimler Truck](#)

Gobierno Corporativo
Estados Financieros Consolidados
Información Adicional

Sustentabilidad y Métodos y Herramientas para Ingeniería. Todos los empleados pueden encontrar las cualificaciones adecuadas adaptadas a sus necesidades empresariales en nuestro Sistema de Gestión de Aprendizaje (LMS). Dependiendo del nivel de cualificación requerido, trabajamos con universidades a través de diversos "programas académicos", desarrollamos y formamos nuestro propio contenido didáctico o utilizamos proveedores de formación acreditados que utilizan formatos de aprendizaje óptimos.

En promedio, el número de horas de cualificación¹ por empleado en nuestros sistemas de gestión del aprendizaje ascendió a alrededor de doce horas (promedio de doce horas en 2022) para el año del informe. Para las empleadas, el número medio de horas de cualificación fue de unas once horas (en 2022, unas diez horas). Nuestros empleados utilizaron la plataforma de aprendizaje electrónico recientemente introducida "LinkedIn Learning" durante una media de media hora (y una hora para las empleadas). Además de esta oferta, a la hora de cualificar a nuestros empleados, utilizamos cada vez más formatos de aprendizaje que se integran en el trabajo diario. Por lo tanto, estos valores medios sólo representan una parte del alcance real de las cualificaciones.

Pasantes y estudiantes

Daimler Truck ofrece formación de acuerdo con los requisitos de nuestra empresa y revisamos continuamente la cartera de nuestros programas de aprendizaje y cursos de estudio. Nuestros programas de estudios duales, reconocidos internacionalmente, se ofrecen en varias sedes de la empresa. Hemos estandarizado nuestros contenidos de formación en Alemania en todas las sedes y segmentos en el Sistema de Capacitación de Daimler Truck.

En el ejercicio del informe, Daimler Truck AG siguió centrándose en las áreas de competencias y profesiones informáticas, así como en la tecnología de alto voltaje y de baterías. Por ejemplo, ofrecemos formación profesional para especialistas en TI y técnicos mecatrónicos de automoción para tecnología de sistemas y de alto voltaje, así como un curso de estudio en sistemas embebidos, que incluye TI e ingeniería eléctrica.

En Alemania, 555 jóvenes iniciaron un nuevo programa de formación o estudio dual en el año de referencia (2022: 472). El mismo número de plazas de formación y estudio se convocaron para el año siguiente.

¹ Período de Encuesta, de diciembre de 2022 a noviembre de 2023, ya que existió un cambio en el sistema informático.

B. 61		
Pasantía		
GRI 404-1	2023 ³	2022
Horas totales promedio capacitación ¹	1,096.2	1,116.8
mujeres pasantes ²	1,066.8	1,080.7
en la unidad de negocios	951.8	994.9
en la unidad de comercio técnico	112.5	1,119.7

¹ Esta información se refiere a Daimler Truck AG en Alemania.

² El menor número promedio de horas de formación por empleada se explica por la proporción relativamente mayor de mujeres en estudios universitarios duales. Durante los estudios, el número de días en la empresa es menor que el de los pasantes.

³ Sistema modificado para la recopilación de datos en el año de informe 2023.

La interculturalidad juega un papel importante para nosotros. Ya en la fase de formación, nuestro programa internacional "Truck Goes Global" para aprendices y formadores sienta las bases para la movilidad y la flexibilidad, así como para las habilidades lingüísticas e interculturales, financiado y apoyado por el programa Erasmus+ de la Unión Europea. Los estudiantes duales también tienen la oportunidad de trabajar en el extranjero durante sus estudios. También cumplimos con nuestra responsabilidad social a nivel internacional y formamos a los jóvenes tanto internamente como a través de colaboraciones con escuelas. En Brasil, por ejemplo, se prepara a los jóvenes para la vida laboral mediante cursos profesionales a través de una colaboración escolar. Además, Mercedes-Benz Brasil apoya otros proyectos sociales para el desarrollo de los jóvenes en el deporte, la cultura y la tecnología, como Sociales-Deportivos, Educativos, Culturales e Innovadores, SBA Girassol Pro, On the Right Track/Childhood Brasil e IAM Maker Workshop.

Programas de pasantías

Como parte de un cambio de marca de "INspire - the Trucks and Buses Experience Programs", ofrecemos programas de pasantía a nivel mundial e introdujimos los "Programas de Pasantía de Daimler Truck".

Como parte de nuestros programas de pasantías, ofrecemos dos atractivas vías de entrada y desarrollo para el talento: El "Leadership Talent Track" como punto de entrada para licenciados y personas que inician su carrera y aspiran a una futura carrera directiva. Durante los 18 meses que dura el programa, los pasantes realizan proyectos personalizados en su país y en el extranjero e intercambian ideas sobre temas de interés en la red mundial de pasantía. El "Expert Track" está dirigido a licenciados, personas que inician su carrera y expertos con experiencia profesional. Estos pasantes pasan más de 36 meses trabajando en temas de gran relevancia para el futuro, centrándose en avanzar en la transformación de nuestros productos. Actualmente hay 91 talentos contratados.

Con el innovador enfoque "Green Mobility Trainee", junto con otras cinco empresas del sector de la movilidad y la logística (Daimler Truck, DB Schenker, Lufthansa Cargo, Lufthansa InnovationHub, ONOMOTION y time:matters GmbH), lanzamos en 2021 un programa de prácticas interdivisional centrado en una industria sustentable. Después del piloto con las diversas compañías asociadas, decidimos integrar el "Green Mobility Trainee" en los "Programas de Pasantía de Daimler Truck" a partir de 2023 para futuros empleados. Para este fin, se creó un agregado por separado "Sustainability-Green Factory" en el "Expert Track".

Estudios extralaborales

Concedemos gran importancia a la formación académica individual de nuestros especialistas y directivos. Por eso ofrecemos los Programas Académicos de Daimler Truck en todas las empresas del Grupo en Alemania: Los Programas Académicos de Daimler Truck ofrecen a los empleados que llevan al menos un año en la empresa la oportunidad de estudiar mientras sigue trabajando, independientemente de su edad o de su desarrollo profesional hasta ese momento. Proporcionamos a dichos empleados apoyo financiero y un programa de acompañamiento. En 2023, dimos prioridad a los cursos de estudio que apoyan la transformación.

Derechos humanos

GRI 2-23/-24, 3-3, 406, 407, 408, 409, 414 **SDG 8, 17**

Nuestra ambición es estar firmemente comprometidos con el respeto y el apoyo a los derechos humanos y esperamos lo mismo de nuestros socios comerciales a lo largo de la cadena de valor. Seguimos participando en el Pacto Mundial de las Naciones Unidas (ONU) y estamos comprometidos con los Principios Rectores de las Naciones Unidas para las Empresas y los Derechos Humanos. Damos especial importancia a la Carta Internacional de Derechos Humanos, así como a las normas laborales fundamentales de la Organización Internacional del Trabajo (OIT). Por lo tanto, nos comprometemos a evitar que se produzcan violaciones de los derechos humanos en relación con nuestros propios empleados y nuestros socios comerciales, en particular nuestros proveedores directos. El objetivo es respetar y proteger los derechos humanos, así como implementar las medidas y procesos necesarios para cumplir con nuestras obligaciones de diligencia debida.

Confirmamos nuestro compromiso en nuestra Declaración de Principios sobre Responsabilidad Social y Derechos Humanos, que está disponible en más de 10 idiomas. La Declaración de Principios constituye la base de cómo cumplimos con nuestra responsabilidad social y resume nuestro compromiso con los derechos humanos. Complementa nuestra obligación de respetar los derechos humanos contenida en nuestro Código de conducta de Daimler Truck. En lo que respecta a las empresas de nuestro Grupo y a las participaciones mayoritarias, también hemos anclado requisitos de respeto y protección de los derechos humanos en otras políticas internas, como nuestra política de seguridad y salud en el trabajo y la política de estándares mínimos para el trabajo de recursos humanos. Nuestros requisitos para que los socios comerciales (incluidos los proveedores) respeten los derechos humanos reconocidos internacionalmente se definen en nuestras Normas para Socios Comerciales.

Encontrará más información sobre la declaración de política y el código de conducta en www.daimlertruck.com/en/sustainability/s-social/human-rights/declaration-of-principles y www.daimlertruck.com/en/company/compliance/daimler-truckcode-of-conduct.

Organización y responsabilidad

El departamento de Gestión de la Sustentabilidad y Cumplimiento de los Derechos Humanos de Legal y Cumplimiento es responsable del desarrollo y la dirección del

Sistema de Gestión del Cumplimiento de los Derechos Humanos (CMS). También es responsable de proporcionar asesoría jurídica sobre cuestiones de derechos humanos dentro del Grupo, específicamente con recursos humanos y adquisiciones. Podrá encontrar información adicional en el capítulo **Cumplimiento**.

Los desarrollos estratégicos y las alineaciones interfuncionales e internacionales en materia de derechos humanos se debaten en el Comité Directivo de Sustentabilidad (SSC) y en el Comité de Sustentabilidad Corporativa (CSB). El Director de Asuntos Jurídicos y Cumplimiento fue nombrado Responsable de Derechos Humanos en el año de referencia. Rinde cuentas directamente al Presidente del Consejo de Administración de Daimler Truck y Daimler Truck Holding AG y es responsable de supervisar nuestra gestión de riesgos en materia de derechos humanos. También dirige el SSC y preside el Comité de Cumplimiento. La sección “Gestión de la Sustentabilidad en Daimler Truck” en el capítulo **Gobierno Corporativo Responsable**, incluye información adicional.

Colaboración con socios externos y participación en iniciativas

GRI 408-1, 409-1

Como parte de nuestra debida diligencia en materia de derechos humanos, participamos en diversas iniciativas y proyectos para abordar los riesgos de derechos humanos en nuestra cadena de valor.

Somos miembros de la iniciativa europea de sustentabilidad de la industria automovilística Drive Sustainability bajo el paraguas de la red CSR Europe. Para nosotros, el enfoque central de esta iniciativa es el desarrollo y uso del Cuestionario de Evaluación de Sustentabilidad (SAQ), que utilizamos para evaluar el desempeño de sustentabilidad de nuestros proveedores de material de producción. Además de los aspectos medioambientales, se evalúan criterios sociales, incluidas directrices y sistemas de gestión en materia de derechos humanos y cuestiones sociales, así como la seguridad laboral, la formación de los empleados, el abastecimiento responsable de materias primas y la gestión de proveedores orientada a la sustentabilidad. Todos los criterios se evalúan e integran en una evaluación general del desempeño en materia de sustentabilidad. En el año del informe nos sumamos a otra iniciativa de CSR Europa, la plataforma “*Responsible Trucking*”. Nuestro objetivo es **trabajar** junto

con otros actores para mejorar las condiciones sociales de los camioneros en el sector del transporte por carretera y la logística en Europa, por ejemplo, reconociendo directrices sociales comunes.

En el año del informe también nos unimos a la Responsible Supply Chain Initiative e.V. (RSCI), que ofrece auditorías de sustentabilidad estandarizadas para evaluar la implementación de estándares sociales y ecológicos en las cadenas de suministro automotrices. En caso de mayores riesgos o casos sospechosos, utilizamos el programa de auditoría RSCI para crear una mayor transparencia con respecto a nuestros proveedores e iniciar mejoras en el futuro si es necesario.

También se presta especial atención a iniciativas y proyectos específicos de materias primas. Somos parte de la Iniciativa de Minerales Responsables (RMI), que se compromete a aplicar la debida diligencia a lo largo de las cadenas de suministro de minerales conflictivos: estaño, tungsteno, tantalio, oro (3TG) y otros minerales críticos para los derechos humanos. La atención se centra en las fundiciones y refinerías, ya que en este punto de la cadena de suministro se mezcla el material de diferentes fuentes.

Para promover el uso responsable del litio (la materia prima de las baterías) en Chile, incluso a través del diálogo entre las partes interesadas locales, continuamos participando como socio en la Asociación Litio Responsable, dirigida por la Sociedad Alemana para la Cooperación Internacional. (Gesellschaft für Internationale Zusammenarbeit - GIZ).

En el año del informe, Daimler Buses GmbH también inició un diálogo con la NGO Electronics Watch en el marco de su “Programa de vehículos de bajas emisiones”. Electronics Watch apoya a los clientes públicos en la evaluación de condiciones laborales justas en las cadenas de suministro de autobuses eléctricos. Como parte del programa, se invita a las empresas a discutir con más detalle sus actividades de diligencia debida en materia de derechos humanos.

Buscamos entablar un diálogo con las partes interesadas potencialmente afectadas e intercambiar ideas (por ejemplo, empleados, grupos de la sociedad civil o poblaciones locales) junto con sus representantes. El objetivo es incorporar sus comentarios y experiencia en el desarrollo de nuestros procesos y medidas para el cumplimiento de las obligaciones de diligencia debida en materia de derechos humanos con el fin de mejorar continuamente.

En el año del informe tuvo lugar un intercambio entre nuestro responsable de derechos humanos y los representantes de los trabajadores, en particular el comité de empresa y los sindicatos. Se prestó especial atención a las medidas relativas a los derechos de los empleados.

El cumplimiento de las obligaciones de diligencia debida en materia de derechos humanos a través de nuestro CMS de Derechos Humanos también fue objeto de un intercambio entre representantes de la Compañía y el Comité Mundial de Empleados de Daimler Truck, representante global de los intereses de todos los empleados del Grupo Daimler Truck, en su conferencia. en junio de 2023.

También puede encontrar más información sobre nuestra participación en iniciativas de sustentabilidad en la sección “Asociaciones e Iniciativas” del capítulo **Asociaciones y Participación**.

Nuestro enfoque en las compañías del Grupo y en las participaciones accionarias

GRI 407-1, 408-1, 409-1

Para cumplir con las obligaciones de debida diligencia en materia de derechos humanos, utilizamos un enfoque sistemático con nuestro CMS de Derechos Humanos. El CMS de Derechos Humanos se basa en requisitos de estándares reconocidos internacionalmente y leyes aplicables, por ejemplo, la Ley de Diligencia Debida en la Cadena de Suministro de Alemania (SCDDA), que está en vigor desde 2023.

El CMS de Derechos Humanos incluye principios y medidas básicos para promover una conducta de cumplimiento. Se refiere a las empresas y participaciones mayoritarias del Grupo, así como a nuestra cadena de valor. Puede encontrar más información sobre nuestro CMS en el capítulo Cumplimiento.

Todas las compañías de nuestro Grupo y las participaciones mayoritarias en todo el mundo fueron sometidas a un análisis de riesgos sistemático durante el año del informe para identificar posibles riesgos de acuerdo con nuestra debida diligencia en materia de derechos humanos. A continuación, se asignaron a las unidades afectadas medidas definidas en función de su perfil de riesgo individual determinado. Las medidas abordan las áreas de riesgo identificadas y definen responsabilidades claras para su implementación. Estas medidas incluyen, por ejemplo, formación obligatoria en derechos humanos para áreas comerciales relevantes, como compras, así como requisitos para un trabajo responsable por parte de y con las fuerzas de seguridad. Para las unidades con un mayor riesgo de discriminación, el nombramiento

de un “representante de diversidad” tiene como objetivo poder abordar de manera efectiva casos potenciales en el sitio y remediarlos cuando sea necesario.

La evaluación anual de nuestro CMS de Derechos Humanos, incluyendo la prueba de idoneidad y eficacia, se llevó a cabo de la misma manera que en las demás áreas de cumplimiento en el año del informe. Además, los riesgos relacionados con el respeto y la protección de los derechos humanos se integran en el proceso de toma de decisiones y de debida diligencia en transacciones M&A, como fusiones e inversiones.

Sensibilización sobre los derechos humanos entre los empleados

Sensibilizamos a nuestros empleados con diversas formaciones internas sobre derechos humanos para que adquieran una comprensión básica de los contenidos de la diligencia debida y la responsabilidad social de las empresas. Con este fin, las cuestiones de derechos humanos en el entorno laboral respectivo se comunicaron a departamentos especialmente relevantes, como compras y ventas, en el marco de un curso de formación específico por Internet. Además, en el año del informe se desarrolló el módulo para expertos “Cumplimiento de los derechos humanos”, que se implantará a escala mundial de forma obligatoria y específica para cada grupo destinatario, tales como los departamentos centrales de adquisiciones y recursos humanos. El objetivo es destacar la relevancia del tema en la vida laboral cotidiana. Podrá encontrar más información en la sección “Información interna, comunicación y medidas de capacitación” en el capítulo **Cumplimiento**.

Nuestro enfoque en la cadena de suministro

GRI 407-1, 408-1, 409-1, 414-1

Una red mundial de proveedores que nos suministran, por ejemplo, materias primas, componentes, materiales y servicios innovadores, contribuye a nuestro éxito empresarial. Nuestro objetivo es garantizar que nuestros socios a lo largo de la cadena de suministro también cumplan las normas sociales y medioambientales y apoyen así nuestros esfuerzos de sustentabilidad. Para cumplir nuestras obligaciones de diligencia debida en la cadena de suministro, nos basamos en un concepto de requisitos vinculantes e instrumentos de prueba, así como en medidas de información y cualificación para los proveedores. Este concepto es también parte integrante de nuestro CMS de Derechos Humanos.

Expectativas para nuestros proveedores

Estamos comprometidos con el abastecimiento responsable de material de producción y no productivo y servicios, y rechazamos el trabajo infantil, el trabajo forzado, la esclavitud moderna, así como otras violaciones de los derechos humanos. En nuestras Normas para Socios

Comerciales definimos los requisitos que exigimos a nuestros socios comerciales en materia de respeto y apoyo a los derechos humanos, buenas condiciones laborales, protección del medio ambiente, integridad y cumplimiento de los requisitos legales. Exigimos a nuestros socios comerciales -en particular a nuestros proveedores directos- que reconozcan estas normas de sustentabilidad y las comuniquen y transmitan a sus empleados y a su cadena de valor ascendente. También esperamos que nuestros socios comerciales verifiquen el cumplimiento de estas normas. Se trata de un requisito previo importante para el éxito de la cooperación. En nuestras condiciones contractuales sobre responsabilidad social y protección medioambiental se incluyen disposiciones detalladas sobre estas normas y requisitos, específicamente en nuestros Términos Especiales Daimler Truck.

Podrá encontrar más información sobre nuestras Normas de Socios Comerciales en supplier.daimlertruck.com/en/support/news/the-daimler-truck-business-partner-standards.

Gestión de riesgos

Los proveedores de materiales productivos y no productivos son evaluados periódicamente para detectar riesgos en materia de derechos humanos con el fin de identificarlos y, cuando sea necesario, abordarlos de manera efectiva mediante medidas en un proceso de seguimiento. Nuestro sistema de gestión de riesgos se revisó en el año del informe según los requisitos de la Ley de Diligencia Debida en la Cadena de Suministro de Alemania (SCDDA) y está integrado en el CMS de derechos humanos.

En el año del informe, el análisis sistemático de riesgos de los proveedores existentes se llevó a cabo por primera vez utilizando un sistema informático recientemente introducido. Este sistema genera una evaluación de riesgos abstracta de nuestros proveedores basada en varios indicadores de riesgo, particularmente en relación con la ubicación, así como el uso de materias primas o productos básicos críticos. Los proveedores de alto riesgo identificados de esta manera se someten a un análisis de riesgos concreto y se evalúan mediante medidas de evaluación adicionales, en particular mediante cuestionarios para proveedores como el Cuestionario de Evaluación de Sustentabilidad. A partir de este análisis se determinan medidas para los riesgos identificados. Nos basamos en medidas preventivas como nuestras condiciones contractuales sobre responsabilidad social y protección del medio ambiente, así como medidas de cualificación. Como medida correctiva trabajamos junto con los proveedores para desarrollar conceptos de minimización y discontinuación. Si es necesario, también utilizamos medidas adicionales de investigación y seguimiento de riesgos, como auditorías externas (RSCI) y controles de los medios. Con estos instrumentos queremos aumentar la transparencia en la cadena de suministro y garantizar que se respeten los derechos humanos internacionalmente reconocidos y se cumplan otras normas sociales y normativas medioambientales.

Los nuevos proveedores de material de producción son controlados in situ para cumplir con los criterios de sustentabilidad antes de una posible puesta en servicio. Estas inspecciones in situ también se llevan a cabo en las ubicaciones de los proveedores existentes cuando se agregan nuevas ubicaciones o volúmenes de producción. En particular, se formulan preguntas sobre las normas sociales y de derechos humanos, como el horario de trabajo, la remuneración, la seguridad en el trabajo, la libre elección de empleo o la libertad de asociación. En países con un alto riesgo para los derechos humanos, la revisión es aún más integral e incluye una revisión de las cuestiones del trabajo infantil y forzoso como parte integral. Además, la calificación de sustentabilidad de un proveedor derivada del SAQ se solicita y se tiene en cuenta como criterio obligatorio en las compras operativas cuando se adjudican nuevos pedidos por encima de un valor de pedido definido.

DaimlerTruck a Simple Vista

Informe Combinado de la Administración con Declaración No Financiera del Grupo > [Sustentabilidad en Daimler Truck](#)

Gobierno Corporativo

Estados Financieros Consolidados

Información Adicional

En el año del informe, cubrimos un total del 60 % de nuestro volumen de compras planificado para 2023 en compras de material de producción con una calificación de sustentabilidad basada en el SAQ¹. El objetivo es aumentar aún más la proporción de proveedores participantes.

También responsabilizamos a nuestros proveedores de material no productivo, especialmente a los proveedores de servicios, de respetar y proteger los derechos humanos y otros aspectos de sustentabilidad. A lo largo de todo el año del informe, los nuevos proveedores de material no productivo en países de riesgo y de grupos de productos críticos fueron sometidos a una revisión de diligencia debida que también abarcó cuestiones de derechos humanos. Además, hasta ahora se han identificado 27 grupos de *commodities* e industrias que son potencialmente críticos en términos de derechos humanos, basándose en un análisis de riesgos preliminar en 2021. Entre ellos se incluyen la logística del transporte y la construcción de ferias comerciales.

Cómo manejamos las materias primas críticas

GRI 3-3

Al examinar los riesgos para los derechos humanos a lo largo de la cadena de suministro de material de producción, se presta especial atención a las materias primas que potencialmente se extraen o procesan en condiciones críticas de derechos humanos. Llevamos a cabo revisiones con los proveedores de estas materias primas en forma de las llamadas evaluaciones de la cadena de suministro. Actualmente se presta especial atención a los proveedores de baterías que nos suministran productos que contienen materias primas críticas que son relevantes para nuestras baterías. Entre ellos se encuentran en particular el litio, el cobalto, el níquel y el grafito. Nuestras evaluaciones de la cadena de suministro constan de tres pasos:

1. Creamos transparencia a lo largo de las respectivas cadenas de suministro de materias primas.
2. Identificamos puntos críticos de riesgo en estas cadenas de suministro
3. Si es necesario, definimos medidas adecuadas para contrarrestar los riesgos.

También hemos integrado el uso de materias primas críticas como indicador de riesgo en el análisis sistemático de riesgos de nuestros proveedores. Nuestra membresía en iniciativas centradas en cadenas de suministro de materias primas, como la "Responsible Lithium Partnership" o la RMI, respalda sus medidas para una cadena de suministro de materias primas responsable, especialmente en países con alto riesgo de violaciones de derechos humanos.

¹ Los valores fueron determinados el 30 de noviembre de 2023.

Sensibilización e información a nuestros proveedores

Para crear conciencia sobre las cuestiones de derechos humanos entre nuestros socios comerciales, proporcionamos el "Compliance Awareness Module" en www.dt-compliance-awareness-module.com/en/. Además, este año de informe, como parte de nuestra membresía en Drive Sustainability, creamos conciencia sobre cuestiones de sustentabilidad, en particular cuestiones de derechos humanos, entre proveedores relevantes de material de producción (según los países de riesgo definidos y según las calificaciones SAQ) en otros países de enfoque. (Brasil, República Checa y Turquía) a través de capacitaciones (basadas en la web).

Denuncias y casos sospechosos

Los empleados y los denunciantes externos de todo el mundo pueden utilizar el sistema de denuncia de irregularidades SpeakUp para presentar informes sobre presuntas infracciones de las normas y leyes, incluidas las violaciones de los derechos humanos en Daimler Truck. Los casos sospechosos de violación de obligaciones en temas de derechos humanos por parte de nuestros proveedores directos e indirectos también pueden ser presentados en los canales de información del sistema de denuncia de irregularidades SpeakUp.

Si se recibe un caso sospechoso sobre proveedores a través de SpeakUp, el equipo de SpeakUp remite el caso a la unidad local responsable (normalmente el puesto de investigación responsable en compras) para su examen y aclaración adicional. A continuación, la unidad determina qué medidas son adecuadas en cada caso individual para poder investigar el caso adecuadamente. Por norma general, las medidas van dirigidas a nuestros proveedores directos, con el objetivo de desarrollar conjuntamente un concepto para acabar y minimizar cualquier agravio.

En el año del informe, se recibieron un total de once casos relacionados con violaciones de derechos humanos en nuestra propia área de negocio y SpeakUp los clasificó como informes de alto riesgo. Además, se recibieron cinco casos sospechosos de violaciones de derechos humanos en nuestra cadena de suministro a través de los canales de denuncia Speak-Up.

Podrá encontrar más información sobre los principios de procedimiento y el procedimiento en

www.daimlertruck.com/en/company/compliance/whistleblowing-system-speakup, así como en la sección “Reporte de violaciones a las reglas a través del sistema de denuncia de irregularidades SpeakUp”, en el capítulo

Cumplimiento.

Seguridad Vial

GRI 3-3, 416-1

Según la Organización Mundial de la Salud ("OMS"), los accidentes de tráfico en 2023 provocaron 1.19 millones de muertes en todo el mundo en 2023 y son la causa más común de muerte entre niños y adultos jóvenes de 5 a 29 años. Según estimaciones de la OMS para 2021, en los próximos diez años podrían producirse 13 millones de muertes y 500 millones de lesiones relacionadas con el tráfico si no se toman medidas decisivas. Al mismo tiempo, los accidentes de tráfico y sus consecuencias, por ejemplo, en el flujo de mercancías, también tienen un impacto económico. De este modo, la seguridad vial puede contribuir a proteger la vida y la integridad de los usuarios de la vía, así como la seguridad del transporte de bienes económicos. Como uno de los mayores fabricantes de vehículos comerciales del mundo, tenemos una gran responsabilidad con la seguridad en las carreteras. Para nosotros, la seguridad vial significa, en particular, asumir la responsabilidad social y económica. La seguridad vial es, por tanto, un tema esencial de nuestra estrategia comercial sustentable.

Cero muertes por accidentes de tráfico en 2050: ese es el objetivo de "Visión Cero". En colaboración con la OMS, las Naciones Unidas aplicaron en 2020 la resolución sobre "Mejora de la seguridad vial en el mundo" y anunciaron el "Década de Acción para la Seguridad Vial" (2021-2030). El objetivo es reducir las muertes y lesiones en carretera en un 50% para 2030.

Sobre esta base, queremos subrayar nuestras ambiciones actuales y futuras en materia de seguridad vial con nuestra declaración de misión "Visión Cero" y, como fabricantes de camiones y autobuses, nos gustaría contribuir a la "Visión Cero" de la Unión Europea. Esto requiere un concepto integral de seguridad vial y nuestro objetivo es hacer que el tráfico sea más seguro para todos los implicados mediante el desarrollo de los sistemas de seguridad existentes y de otros nuevos. Encontrará más información sobre el tema de la seguridad vial en www.daimlertruck.com/en/sustainability/s-social/traffic-safety.

Organización y responsabilidades

El sistema de control y regulación de la Seguridad vial incluye todos los niveles de gestión relevantes. El máximo nivel de responsabilidad en materia de seguridad vial recae en el Consejo de Administración y el Comité de Sustentabilidad Corporativa ("CSB"), representado por el Consejo de Administración de Truck Technology Trucks & Buses. El Comité Directivo de Sustentabilidad ("SSC") está representado por el Head of Global Software & Electronics Product Development, que informa al Board of Management for Truck Technology Trucks & Buses sobre el objetivo de la seguridad vial. Dentro del Grupo de Trabajo Social, el tema de la seguridad vial se gestiona estratégicamente en todo el Grupo, con la participación de los segmentos operativos y las funciones interdepartamentales pertinentes. Podrá encontrar más información en la sección "Gestión de la Sustentabilidad en Daimler Truck" en el capítulo **Gobierno Corporativo Responsable**.

El principio de "seguridad integral"

Al desarrollar nuestros vehículos, seguimos el concepto holístico de seguridad integral y distinguimos cuatro fases: "Asistencia a la conducción", "preparación para el posible accidente", "protección en caso de accidente" y "proporcionar ayuda después del accidente".

Nuestras medidas de seguridad establecen un puente entre la seguridad activa y pasiva dentro de estas cuatro fases: entre la prevención de accidentes (fases 1 y 2) y la protección de los ocupantes cuando se produce un accidente (fases 3 y 4):

- **Fase 1: Conducción segura** - Sistemas de asistencia que pueden hacer más segura la conducción, ayudar a los conductores y contribuir a evitar accidentes en su totalidad.

- **Fase 2: En caso de peligro** - Sistemas de asistencia a la seguridad que pueden advertir, ayudar y activarse automáticamente, así como sistemas de protección que ya pueden activarse en la fase previa al accidente.

- **Fase 3: En caso de accidente:** sistemas de protección capaces de proteger de forma inteligente a todos los ocupantes del vehículo en función de la situación.

- **Fase 4: Después de un accidente** - Sistemas que pueden ayudar después de un accidente.

Investigación de accidentes

La investigación sobre accidentes en el ámbito de los vehículos comerciales desempeña para nosotros desde hace 50 años un papel fundamental a la hora de mejorar la seguridad activa y pasiva de nuestros vehículos. Los aspectos de la protección de ocupantes y parejas van de la mano. Periódicamente se llevan a cabo análisis detallados de accidentes y se registra y evalúa sistemáticamente la ocurrencia de accidentes reales con vehículos comerciales pesados. La seguridad vial en el sector de los vehículos comerciales ha experimentado avances considerables en las últimas décadas como resultado de las mejoras logradas gracias a la investigación de accidentes. Gracias a esta amplia y duradera base de conocimientos, pudimos desarrollar de forma específica muchas de nuestras soluciones técnicas de seguridad, como Emergency Break Assist o Turn Assist, y lanzarlas al mercado antes de que existieran regulaciones legales para ellos.

Los datos específicos sobre accidentes de camiones con motores de combustión también han ayudado a desarrollar medidas de seguridad para la primera generación de nuestros vehículos con propulsores alternativos (eléctricos de batería y de hidrógeno). La atención se centra aquí, por ejemplo, en la colocación, el diseño, el blindaje y la desconexión selectivos de los componentes de alta tensión, las baterías y los acumuladores. En este contexto, también se incluyeron en las consideraciones los procesos de carga eléctrica y llenado con gases técnicos.

Innovaciones para una mayor seguridad

El desarrollo de sistemas de seguridad modernos y de alto rendimiento requiere un proceso de innovación de alto rendimiento. Sólo el descubrimiento y la aplicación de nuevas tecnologías permiten seguir desarrollando sistemas de seguridad al más alto nivel. El desarrollo avanzado global de Daimler Truck desempeña un papel clave en este sentido. Con nuestra red de investigación, una gestión estructurada de la innovación y la tecnología y la capacidad de preparar aplicaciones en prototipos para su uso en serie, fomentamos la fuerza de la innovación en el ámbito de la seguridad vial, entre otros aspectos.

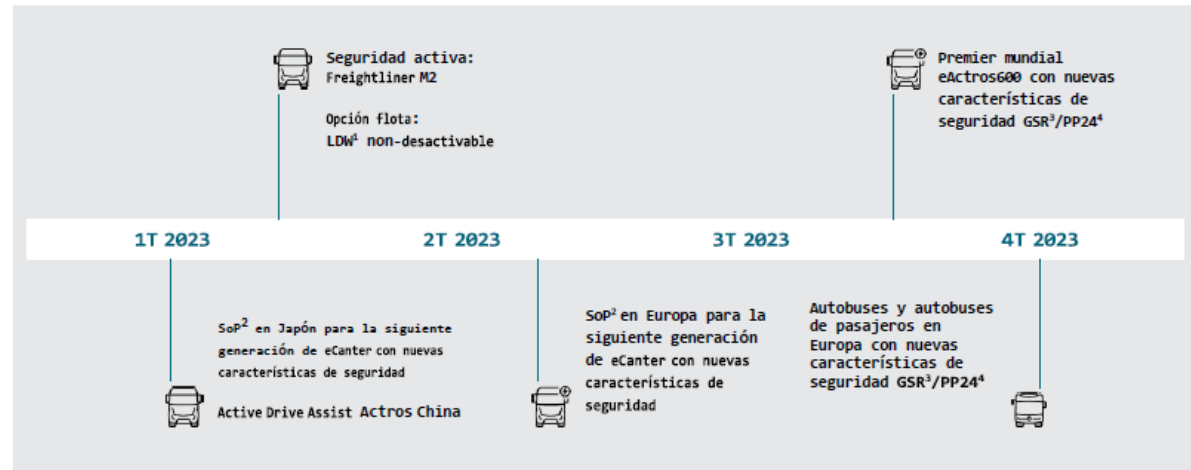
Medidas e implementación de sistemas de seguridad

Nuestro objetivo es proporcionar sistemas para prevenir errores de conducción. Se puede esperar una contribución positiva cuando introducimos nuevos sistemas en el mercado, aumentamos el rendimiento de los sistemas existentes, por ejemplo, mediante nuevos sensores, o ampliamos el uso de los sistemas existentes. Todos los sistemas se prueban exhaustivamente para explorar los límites de la dinámica de conducción de las distintas características de seguridad. Además, durante todo el año hasta 60 vehículos Daimler Truck se someten a pruebas de resistencia en todo el mundo. Los kilómetros recorridos para probar los nuevos sistemas desde 2020 hasta finales de 2023 ascienden a unos cinco millones de kilómetros antes del primer uso por parte del cliente. Esta experiencia se utiliza en pruebas de clientes antes del lanzamiento al mercado para garantizar no sólo la funcionalidad correcta sino también la idoneidad para el uso diario.

En 2023, las medidas se centraron en difundir los sistemas existentes en todos los mercados, marcas y modelos. Con el eCanter de próxima generación de FUSO, se introdujo un paquete de seguridad integral en los segmentos del mercado de vehículos livianos japonés y europeo. Esto significa que están disponibles el Active Brake Assist de quinta generación (detecta vehículos y conductores desprotegidos), los sistemas de seguridad activa, el reconocimiento de señales de tráfico, el control inteligente de las luces de conducción, la monitorización de la zona trasera y la detección del estado del conductor. Puede encontrar más información sobre nuestros sistemas de seguridad en www.daimlertruck.com/en/innovation/safety.

B. 62

Introducciones 2023



1 Advertencia de Cambio de Carril.

2 Inicio de Producción.

3 Regulación Mundial de Seguridad.

4 Paquete de Desempeño 2024.

Calidad del producto y seguridad del producto

Además del funcionamiento óptimo de los sistemas de asistencia, en el proceso de desarrollo de Daimler Truck también se trata de cumplir todas las normativas vigentes (seguridad del producto), alcanzar un estado seguro (seguridad funcional) y ser lo más resistente posible a ataques externos a la red del vehículo (seguridad cibernética).

Tenemos todo esto en cuenta con nuestro Sistema de Gestión de la Conformidad del Producto ("PCMS") y nuestra organización para la Seguridad Funcional y el Sistema de Gestión de la Seguridad Cibernética. La conformidad del producto consiste en garantizar que cumplimos todas las leyes, normas y requisitos reglamentarios aplicables desde el desarrollo de nuestros sistemas de seguridad. Encontrará más información sobre nuestro PCMS en el capítulo **Cumplimiento**.

Seguridad funcional

Los vehículos son cada vez más complejos, especialmente debido al aumento de los componentes electrónicos y de software. Para que un fabricante pueda contrarrestar los riesgos asociados a la creciente complejidad de los vehículos modernos, es importante prestar atención a la seguridad funcional, es decir, al correcto funcionamiento de los sistemas eléctricos y electrónicos (E/E). La norma técnica ISO 26262, relativa a los sistemas E/E de los vehículos de carretera, es pionera en este contexto. A pesar de la creciente complejidad técnica, consideramos que la orientación hacia la norma ISO 26262 y la aplicación de los requisitos y procesos correspondientes son fundamentales para garantizar un alto nivel de seguridad de nuestros vehículos. Por lo tanto, la norma ISO 26262 tiene un impacto significativo en nuestros procesos de desarrollo.

Seguridad Cibernética

Nuestros productos para vehículos son cada vez más complejos en sus funciones y servicios disponibles, como por ejemplo los servicios de datos. Los requisitos y expectativas de nuestros clientes y, en su caso, de sus clientes con respecto a nuestros productos y posibles interacciones aumentan constantemente. El Sistema de Gestión de Seguridad Cibernética (CSMS) para nuestra cartera de vehículos tiene como objetivo garantizar que se cumplan los requisitos de seguridad actuales y que los incidentes se procesen y resuelvan rápidamente. En este contexto, los camiones y autobuses son monitorizados durante todo su ciclo de vida desde la perspectiva de la seguridad cibernética de los vehículos. Una de las fuerzas impulsoras de esto son regulaciones como la ONU R-155 “seguridad cibernética y sistema de gestión de seguridad cibernética” y estándares industriales como ISO 21434 para la implementación de medidas de seguridad cibernética en el desarrollo de vehículos. En el año del informe, por ejemplo, completamos la certificación UN R-155 en el marco de la UE 2018/858 para Europa.

Sistemas de seguridad

Nuestra contribución a una mayor seguridad vial es el desarrollo y la oferta de sistemas de asistencia de alto rendimiento, medidas de seguridad pasiva, la implantación de sistemas de seguridad activa, así como el apoyo durante el rescate y la recuperación. Nuestros servicios y formación también contribuyen a la seguridad. Con la conducción autónoma, esperamos que aumente aún más la seguridad vial, ya que la homologación de los sistemas de conducción autónoma está vinculada a estrictos requisitos de seguridad.

Los sistemas de seguridad eficaces aportan beneficios a la sociedad cuando se utilizan ampliamente en el transporte.

Sistemas activos de seguridad y asistencia

Los sistemas de seguridad activa son especialmente importantes en camiones y autobuses. Especialmente con vehículos de este tamaño y gravedad, es importante evitar activamente los accidentes, ya que el riesgo de que se produzca un accidente grave es alto. Para lograrlo, desarrollamos nuevos sistemas de seguridad en ciclos de desarrollo regulares con los que podemos proteger y asistir a los conductores en su trabajo diario. Además de los conocidos sistemas de protección, esto incluye también innovaciones técnicas. Actualmente estamos trabajando en el próximo paquete de seguridad, previsto para 2024.

Las tecnologías innovadoras de Daimler Truck a menudo se han introducido con éxito en el mercado y ahora se consideran estándar en la industria. La protección de los usuarios de la vía pública desprotegidos es una prioridad para nosotros. Para nuestros vehículos comerciales pesados, por ejemplo, ofrecemos un asistente de frenado (“Active Brake Assist” para camiones, “Preventive Brake Assist” para autobuses) que detecta peatones dentro de los límites del sistema y reaccionar ante ellos. También hemos introducido un asistente activo de giro, un sistema para reducir las consecuencias de los accidentes y llegar incluso a evitar accidentes con ciclistas.

Además de los sistemas de seguridad activa, nuestros sistemas de asistencia también ayudan a los conductores en su trabajo y, por tanto, pueden contribuir a prevenir accidentes. Con estos sistemas, nuestro objetivo es aliviar al conductor, aumentar su estado de alerta, prevenir la fatiga y fomentar un estilo de conducción adaptado, por ejemplo, mediante la predicción, la automatización, el reconocimiento de señales de tráfico, la mejora de la visibilidad panorámica y el control inteligente de las luces.

Seguridad pasiva

Los sistemas de seguridad pasiva ofrecen protección a los ocupantes del vehículo y a otras partes implicadas en un accidente en caso de que la colisión no pueda evitarse a tiempo.

Además de los sistemas de retención activos, como la bolsa de aire del conductor y los cinturones de seguridad con tensores, en Daimler Truck desempeña un papel fundamental un concepto de colisión coordinado basado en cabinas de conducción con un alto nivel de rigidez, combinado con la activación de estructuras de absorción de energía en la sección delantera. La atención se centra también en minimizar el riesgo indirecto de lesiones. Esto incluye el diseño y la configuración de los componentes del interior de la cabina, la protección contra incendios y, en caso necesario, la desactivación de los sistemas de alta tensión en vehículos con accionamientos alternativos. La implementación en nuestros vehículos se basa en nuestros resultados de la investigación de accidentes y la supervisión de productos.

Rescate y recuperación

Otra parte importante de nuestro trabajo es informar a las fuerzas de rescate y a los servicios de recuperación de forma específica, por ejemplo, mediante directrices de rescate, hojas de rescate y folletos de remolque. El conocimiento detallado de nuestros vehículos y sus sistemas de seguridad ayuda a los servicios de rescate a llegar antes a las personas heridas y, por tanto, puede contribuir a salvar vidas.

Ejemplos de funciones técnicas de apoyo en los vehículos son la activación automática de las luces de emergencia y el desbloqueo automático del cierre centralizado tras detectarse un accidente. Diversas medidas contribuyen a aumentar la seguridad de los servicios de rescate, como los puntos de desconexión de rescate de alta tensión, la detección automática de impactos y la desactivación de alto voltaje.

Encontrará más información sobre rescate y recuperación en www.daimlertruck.com/en/sustainability/s-social/traffic-safety.

Conducción autónoma

Daimler Truck está considerado como uno de los principales fabricantes de camiones en el desarrollo de camiones autónomos de conformidad con *SAE Level 4* con sistemas de conducción redundantes relevantes para la seguridad. El objetivo es entrar al mercado de EE. UU. en 2027.

La conducción autónoma está asociada a elevados requisitos de seguridad para su admisión legal. Así pues, los sistemas de asistencia al conductor y los sistemas de seguridad son importantes impulsores para hacer posible la conducción autónoma en el futuro y tienen el potencial de hacer más seguro el tráfico en el futuro. Además, a diferencia de los humanos, los sistemas autónomos son más resistentes a factores de riesgo humanos como el cansancio o la falta de atención, por lo que pueden ayudar a reducir el riesgo de accidente. Al mismo tiempo, los camiones autónomos pueden mejorar el negocio de nuestros clientes y ayudar a la sociedad a hacer frente al creciente volumen de mercancías, especialmente en épocas de escasez de conductores. Además, los camiones autónomos permiten aumentar el rendimiento del transporte, ya que los camiones de largo recorrido pueden conducir básicamente todo el trayecto. Por estas razones clave, seguimos impulsando el desarrollo de esta tecnología.

El Cascadia preparado para la autonomía con funciones redundantes se basa en nuestro modelo insignia de la marca Daimler Truck, Freightliner. Los sistemas críticos, como la dirección y el frenado, están disponibles como reserva en dos versiones y son supervisados continuamente por el vehículo. En caso de averías o errores, los sistemas redundantes de nuevo desarrollo pueden controlar el camión de forma segura. El Cascadia autónomo de Freightliner es, por tanto, adecuado para integrar software, hardware y sistemas informáticos autónomos. Gracias a la redundancia de los sistemas, el camión de conducción autónoma puede contribuir a mejorar la seguridad vial, lo que constituye un paso importante en el camino hacia una conducción sin accidentes.

Desde que adquirimos una participación mayoritaria en TORC Robotics, Inc. (TORC) en 2019, hemos avanzado aún más en la conducción autónoma. Por ejemplo, hemos demostrado que conducir en las autopistas estadounidenses, incluyendo entrar y salir y cambiar entre autopistas, es posible hacerlo de forma segura. En el año de informe 2023, TORC adquirió el especialista en reconocimiento de objetos Algolux Inc. (Algolux). En el futuro, la tecnología de Algolux en la interacción de aprendizaje profundo, visión por computadora y generación de imágenes por computadora ayudará a expandir aún más una de las capacidades técnicas más importantes para el lanzamiento al mercado de camiones autónomos. Durante el año del informe, TORC continuó trabajando con las principales empresas de logística de EE. UU. para poner en práctica los camiones autónomos.

Digitalización y servicios

Para ofrecer a nuestros clientes la mejor asistencia posible, también ofrecemos servicios modernos, que pueden contribuir a la seguridad vial. El requisito previo para ello es la digitalización en el vehículo. La digitalización se refiere principalmente a la conectividad de los vehículos y al suministro de datos del vehículo para servicios digitales inteligentes y soluciones personalizadas para nuestros clientes.

Un estilo de conducción orientado al futuro, el cumplimiento de los periodos de conducción y descanso, así como evitar el exceso de velocidad son algunos ejemplos en los que nuestros servicios de sistemas de gestión de flotas proporcionan asistencia específica. Con nuestros servicios Mercedes-Benz Uptime y Detroit Connect, detectamos errores y riesgos de accidente en carretera. Un sistema de tele diagnóstico totalmente automático comprueba continuamente el estado de los sistemas del vehículo. En cuestión de segundos, se interpretan los datos y se ofrecen recomendaciones de actuación específicas. De este modo, por ejemplo, se puede evitar una posible avería o, en caso de una situación crítica (por ejemplo, una fuga en el circuito de alta presión del suministro de combustible), se puede recomendar la adopción de las medidas necesarias (por ejemplo, una reparación).

Capacitación de conductores y medidas de sensibilización

Creamos conciencia sobre la seguridad vial a través de, por ejemplo, capacitación de conductores, programas educativos y roadshows y brindamos información sobre tecnologías e innovaciones de seguridad. Daimler Truck ofrece una variedad de opciones de formación para conductores de camiones y autobuses, en las que nuestros formadores enseñan a los clientes cómo utilizar nuestros vehículos. También analizamos nuestros vehículos eléctricos y sus requisitos específicos. Además de otros contenidos, como por ejemplo la eficiencia del combustible, los tiempos de inactividad y los costos operativos,

la capacitación tiene como objetivo aumentar la seguridad vial. Entre otras cosas, se debe instruir a los conductores para que aprovechen al máximo el potencial de nuestras tecnologías de seguridad.

Información Adicional

Acerca de este informe

[GRI 2-2](#)

La información en nuestro capítulo "Sustentabilidad en Daimler Truck" se refiere a todo el Grupo Daimler Truck. Encontrará más información en la sección **Modelo Comercial**. El período del informe corresponde a nuestro ejercicio económico, que va del 1 de enero al 31 de diciembre.

Declaración no financiera del Grupo

[GRI 2-5](#)

La declaración no financiera del Grupo con arreglo a los artículos 315b y 315c en relación con los artículos 289c a 289e del Código de Comercio alemán (Handelsgesetzbuch o "HGB") se sometió a una auditoría empresarial para obtener una garantía limitada. Contiene la información esencial sobre los aspectos de las preocupaciones medioambientales, las preocupaciones de los empleados, las preocupaciones sociales, la lucha contra la corrupción y el soborno, y el respeto de los derechos humanos en el capítulo "Sustentabilidad en Daimler Truck", así como información sobre el Modelo Comercial y los riesgos no financieros en el **Informe de Riesgos y Oportunidades**. Parte de la declaración no financiera dentro del capítulo "Sustentabilidad en Daimler Truck" son los textos y tablas marcados correspondientemente (▼ ▲). Otros textos, tablas, referencias cruzadas y contenidos de páginas web externas son informaciones adicionales que no forman parte de la declaración no financiera del Grupo y, por tanto, no han sido auditados.

Daimler Truck aplica las directrices de la Global Reporting Initiative ("GRI") como marco para la elaboración de informes externos. El contenido de la declaración no financiera del Grupo, junto con la información adicional que puede encontrarse en este informe y en nuestra página web, se ha elaborado de acuerdo con las normas GRI.

El índice de contenidos GRI puede consultarse en nuestro www.daimlertruck.com/en/sustainability/reports. Además de los Objetivos de Desarrollo Sustentable (SDG), en los que nos centramos, hacemos referencia a otros SDG a los que contribuimos con nuestras actividades. Encontrará más información en www.daimlertruck.com/en/sustainability.

En 2022 se llevó a cabo un análisis de materialidad para determinar el contenido pertinente de los informes de conformidad con los artículos 289c y 315c del HGB. Para más detalles, consulte la sección "Análisis de Materialidad" en el capítulo **Gobierno Corporativo Responsable**.

¿Qué ha cambiado en este informe?

[GRI 2-4](#)

La información cualitativa del informe se refiere principalmente al ejercicio 2023, mientras que las cifras clave presentadas abarcan en general tres años. La fecha de presentación para la recopilación de datos cuantitativos fue el 31 de diciembre de 2023. Las desviaciones aisladas se señalan en cada caso.

La escisión de Daimler Truck AG de Daimler AG en diciembre de 2021 dio lugar a cambios organizativos, por lo que los datos de 2021 sólo pueden compararse parcialmente con los datos del actual año de informe 2023.

Consideramos que la presentación de informes integrados es otro mecanismo importante para seguir desarrollando nuestra estrategia comercial sustentable. Después de la primera integración completa del informe de sustentabilidad en el Informe Anual de 2022, también renunciamos a un Informe de Sustentabilidad separado en este año de informe, también en anticipación a la próxima legislación de la UE, particularmente en forma de la Directiva sobre Informes de Sustentabilidad Corporativa (CSRD).

Taxonomía de la UE

Las empresas están obligadas a aplicar el Reglamento sobre Taxonomía si deben elaborar un estado no financiero de conformidad con los artículos 19a y 29a de la Directiva Contable de la UE, desarrollados por el artículo 289b, subsección 1, y el artículo 315b, apartado 1, del Código de Comercio alemán (HGB). De acuerdo con ello, Daimler Truck está obligada a aplicar el Reglamento de Taxonomía desde el ejercicio 2021. Y, por lo tanto, Daimler Truck está obligada a aplicar el Reglamento sobre Taxonomía. Podrá encontrar la información completa y tablas en el capítulo **Taxonomía de la UE**.

Datos energéticos y medioambientales relacionados con la producción

[GRI 305-1/-2](#)

Los datos de la sección Medio Ambiente se basan en la estructura del Grupo a la fecha del informe del 31 de diciembre de 2023. Esto incluye todos los centros de producción y pistas de pruebas y centros de I+D seleccionados de las empresas del Grupo controladas por Daimler Truck, así como empresas conjuntas seleccionadas con una participación del 50%. Los centros de producción incluyen todos los centros "Completely Built Up" ("CBU"), "Completely Knocked Down" ("CKD") y Remanufacturing ("Reman"). Si se utilizaron valores estimados para el informe de 2022, estos han sido reemplazados por los datos más recientes del informe actual.

Los datos medioambientales se recogen de los centros en nuestro sistema de datos medioambientales. Cuando no estaban disponibles cifras reales en febrero de 2024, se realizaron estimaciones sobre la base de las cifras del año anterior y el cambio en la producción.

Las emisiones a la atmósfera se miden periódicamente y se extrapolan al año, y las emisiones de COV también se calculan en función de diversos parámetros de entrada o salida.

Daimler Truck calcula y documenta sus emisiones de CO₂ según el Corporate Accounting and Reporting Standard 2004 de la Greenhouse Gas Protocol Initiative, de acuerdo con las categorías Ámbito 1 y Ámbito 2. Las emisiones de Ámbito 1 y Ámbito 2 se documentan de acuerdo con el enfoque de Control del Protocolo de Gases de Efecto Invernadero.

En los informes anteriores, se informaron las emisiones de CO₂ ámbito 1 y 2 de Daimler Truck. A partir de este informe, se reportarán las emisiones en equivalentes de CO₂ (CO_{2e}). Todas las emisiones directas de CO_{2e} procedentes de fuentes propias de nuestra empresa (Ámbito 1), las emisiones indirectas resultantes de la generación de la electricidad adquirida y la calefacción de distrito (Ámbito 2).

Ámbito 1: Calculamos nuestras emisiones directas procedentes de la combustión de combustibles, gasóleo de calefacción, gas natural, gas licuado de petróleo y carbón con factores fijos de emisión de CO_{2e} según lo especificado por el Servicio Digital Gubernamental (GDS) del gobierno británico (GOV.UK).

Ámbito 2: Calculamos las emisiones indirectas de la calefacción de distrito y la electricidad de generación externa de forma diferenciada en términos de tiempo y región. La contabilidad del CO_{2e} se lleva a cabo utilizando el enfoque contable "basado en el mercado". Para ello, recopilamos los factores de emisión de CO_{2e} de las tarifas eléctricas locales o de las empresas de suministro eléctrico en nuestros centros de todo el mundo. Cuando no estén disponibles, se seguirá utilizando el factor de emisión medio actual publicado para el país respectivo por la Agencia Internacional de la Energía ("AIE") o para EE. UU. por la Agencia de Protección del Medio Ambiente de EE. UU. (US EPA). A efectos comparativos, las emisiones de CO_{2e} también se notifican de acuerdo con el método "basado en la ubicación", que sólo incluye los factores de emisión específicos de cada país.

Información específica sobre medio ambiente y energía

El consumo de recursos y las emisiones dependen en gran medida del volumen de producción. Por lo tanto, calculamos valores específicos para las áreas de producto de nuestro Negocio Industrial. Para ello, los datos de las plantas de producción se basan en el número de vehículos producidos en las áreas de producto en las plantas controladas por la empresa. Recopilamos los valores específicos de acuerdo con la asignación por segmentos vigente desde diciembre de 2021. Los datos específicos obtenidos de este modo sólo pueden representar valores de referencia generales, ya que no tienen en cuenta el desarrollo de la integración vertical de la producción, la variedad de productos y las características especiales de la red de producción, que en algunos casos se extiende a través de los segmentos.

Datos sobre los empleados

GRI 2-7

Los datos relativos a los empleados se basan en la estructura del Grupo al 31 de diciembre de 2023. La definición de los empleados se basa en el equivalente a tiempo completo de la plantilla activa. La plantilla activa comprende los contratos de trabajo no permanentes o indefinidos, excluidos los becarios, los estudiantes en prácticas, los diplomados, los candidatos a doctorados, los estudiantes en activo, los expertos superiores, los trabajadores de vacaciones, los trabajadores temporales y sin contratos de trabajo inactivos, como los permisos parentales, los años sabáticos, las asignaciones internacionales y jubilación parcial en la fase de liberación.

Datos sobre salud, seguridad y bienestar laborales

GRI 403-9

Los datos del capítulo salud, seguridad y bienestar se basan en la estructura del Grupo a 31 de diciembre de 2023. Para la presentación de los datos se utilizan los datos de los sistemas internos de Daimler Truck. En el caso de las cifras clave de accidentes, se incluyen todos los centros de producción y las pistas de pruebas y centros de I+D y administración de las compañías del Grupo controladas por Daimler Truck. Los centros de producción incluyen todos los centros CBU, CKD y Reman. No se ha realizado ningún ajuste retroactivo de las cifras para 2022.

B. 63

Empleados por regiones

	• 2023	• 2022	2021
Europa	48,281	47,270	45,251
mujeres	6,789	6,414	5,582
América del Norte	29,860	29,696	27,115
mujeres	5,873	5,656	5,213
América Latina¹	8,755	10,659	10,756
mujeres	1,114	1,230	1,200
Asia	15,713	15,500	15,259
mujeres	1,565	1,498	1,469
Africa	1,562	1,356	1,223
mujeres	284	224	185
Australia/Oceania	245	249	245
mujeres	85	75	78
Total	104,416	104,729	99,849
mujeres	15,711	15,097	13,727

¹ Excluyendo a México.

B. 64

Empleados por grupo

	• 2023	• 2022	2021
Industrial	63,039	65,194	63,033
mujeres	5,326	5,202	4,834
Administración	41,378	39,536	36,816
mujeres	10,385	9,895	8,893
Total	104,416	104,729	99,849
mujeres	15,711	15,097	13,727

Otros grupos de empleados¹

Pasantes	2,958	2,855	2,665
mujeres	483	506	503
Internos/graduados /estudiantes doctorado /otros estudiantes/expertos senior	1,424	1,139	858
mujeres	566	449	330

¹ En Pantilla.

B. 65			
Tasa de contrataciones externas¹			
	2023	2022	2021
en %			
Europa	6.5	7.7	2.5
mujeres	9.1	11.2	3.8
América del Norte	12.0	16.7	25.1
mujeres	16.6	20.6	27.2
América Latina ²	5.7	12.9	3.5
mujeres	7.7	10.7	5.2
Asia	7.8	9.5	5.7
mujeres	12.7	14.9	7.7
Africa	4.3	2.0	3.4
mujeres	8.0	5.9	5.7
Australia/Oceania	10.8	13.3	14.8
mujeres	17.4	13.2	20.8
Total	8.2	11.0	9.2
mujeres	12.1	14.9	12.9

1 Con base en fuerza laboral permanente en plantilla.

2 Excluyendo a México.

B. 66			
Tasa de rotación de empleados			
	2023	2022	2021
en %			
Europa	6.1	6.2	6.9
mujeres	5.0	5.8	7.8
América del Norte	12.4	12.7	15.1
mujeres	6.0	8.9	11.0
América Latina ²	26.0	15.9	5.9
mujeres	18.6	12.0	7.1
Asia	6.1	7.6	7.1
mujeres	8.2	11.5	7.8
Africa	4.4	4.0	4.4
mujeres	5.6	5.3	7.3
Australia/Oceania	14.6	12.9	50.6
mujeres	9.9	15.9	26.4
Total	9.8	9.3	9.1
mujeres	6.7	8.0	9.0

1 Con base en fuerza laboral permanente en plantilla.

2 Excluyendo a México.

B. 67			
Tasa de rotación de empleados despedido motivado¹			
	2023	2022	2021
en %			
Europa	0.9	1.8	1.8
mujeres	1.2	2.2	1.9
América del Norte	6.7	8.2	10.6
mujeres	5.7	8.6	10.1
América Latina ²	0.0	0.0	0.0
mujeres	0.0	0.0	0.0
Asia	0.7	1.7	2.2
mujeres	1.4	2.7	3.1
Africa	1.0	0.3	1.1
mujeres	0.0	1.1	3.1
Australia/Oceania	4.2	7.1	6.6
mujeres	3.7	10.6	7.5
Total	2.5	3.4	4.0
mujeres	2.8	4.4	4.9

1 Con base en fuerza laboral permanente en plantilla.

2 Excluyendo a México.

B. 68			
Empleo por relación de empleo			
	2023	2022	2021
Permanente	100,928	101,047	96,691
mujeres	15,371	14,800	13,433
Europa	47,241	46,036	44,513
mujeres	6,602	6,297	5,485
América del Norte	29,786	29,627	26,981
mujeres	5,863	5,645	5,179
América Latina ¹	8,716	10,610	10,718
mujeres	1,105	1,221	1,196
Asia	13,421	13,322	13,083
mujeres	1,447	1,377	1,319
Africa	1,531	1,215	1,160
mujeres	272	187	178
Australia/Oceania	233	237	237
mujeres	81	72	76
Temporal	3,489	3,682	3,157
mujeres	340	298	294
Europa	1,041	1,233	738
mujeres	187	117	97
América del Norte	74	69	134
mujeres	10	11	34
América Latina	39	49	38
mujeres	9	9	4
Asia	2,292	2,178	2,176
mujeres	118	121	150
Africa	31	141	63
mujeres	12	37	7
Australia/Oceania	12	12	8
mujeres	4	3	2
Total*	104,416	104,729	99,849
mujeres	15,711	15,097	13,727
Tiempo completo	101,475	101,947	95,507
Mujeres	14,325	13,754	12,226
Tiempo parcial	2,941	2,782	4,342
mujeres	1,386	1,343	1,501

¹ Excluyendo a México.

B. 69			
Empleados por grupo de edad¹			
	• 2023	• 2022	2021
en %			
menos de 25 años	7.8	8.1	10.1
25 hasta menores de 35 años	23.9	24.0	22.9
35 hasta menores de 45 años	26.5	26.2	25.7
45 hasta menores de 55 años	25.5	25.7	25.7
55 años y mayores	16.3	16.0	15.6

¹ En plantilla.

Nota del Editor

GRI 2-3

Nuestro último Informe de Anual con el capítulo de Sustentabilidad en Daimler Truck se publicó el 10 de marzo de 2023.

Persona de Contacto

Informe de Sustentabilidad

Sustainability_dt@daimlertruck.com.



Adquisición – Información Relevante y Explicación

Informe de conformidad con la Sección 315a y Sección 289a del Código de Comercio de Alemania (Handelsgesetzbuch o HGB)

Integración del capital suscrito.

Al 31 de diciembre de 2023, el capital suscrito de Daimler Truck Holding AG (en lo sucesivo, también la “Compañía”) asciende a € 822,951,882. El capital social está dividido en 822,951,882 acciones nominativas sin valor nominal. De conformidad con la Sección 67, apartado 2, de la Ley de Sociedades Mercantiles de Alemania (Aktengesetz o AktG), los derechos y obligaciones derivados de las acciones existen exclusivamente en relación con la Compañía a favor y en contra de la persona inscrita en el registro de acciones. A excepción de las acciones propias, sobre las que la Compañía tiene la titularidad (acciones de tesorería), de las que la Compañía no obtiene ningún derecho, todas las acciones confieren los mismos derechos a sus titulares. Cada acción concede a su titular un voto y, con excepción de las nuevas acciones sin derecho a dividendos, una participación igual en las utilidades de acuerdo con la distribución de dividendos aprobada por la Asamblea de Accionistas. Los derechos y obligaciones derivados de las acciones se basan en la legislación aplicable, en particular en los artículos 12, 53a y siguientes, 118 y siguientes y 186 de la Ley de Sociedades Mercantiles de Alemania (AktG). Al 31 de diciembre de 2023, la Compañía tenía 17,668,525 acciones de tesorería que han sido adquiridas en el curso del programa de recompra de acciones que inició en agosto de 2023.

Restricciones que afectan los derechos de voto o la transferencia de acciones.

La Compañía no tiene derecho alguno por acciones en tesorería. En los casos descritos en la Sección 136 de Ley de Sociedades Mercantiles Alemania (AktG), los derechos a voto de las acciones de tesorería se nulifican por ley.

En el marco de la separación del negocio de vehículos industriales del Grupo Mercedes-Benz mediante la escisión de una participación mayoritaria de Daimler Truck AG en favor de Daimler Truck Holding AG, el Grupo Mercedes-Benz AG, Daimler Verwaltungsgesellschaft für Grundbesitz mbH y Daimler Truck Holding AG celebraron el 6 de agosto de 2021 el denominado acuerdo de desconsolidación como anexo al acuerdo de escisión y transferencia de activos, que entró en vigor al momento de la inscripción de la escisión y transferencia de activos en el registro comercial de Mercedes-Benz Group AG como entidad legal transmisora el 9 de diciembre de 2021. Con ello se pretende garantizar que una mayoría de facto de Mercedes-Benz Group AG en la Asamblea de Accionistas de Daimler Truck Holding AG no dé lugar a una relación de control y a la correspondiente obligación de consolidación plena de Daimler Truck Holding AG en el Grupo Mercedes-Benz AG. Para ello, el acuerdo de desconsolidación prevé, entre otras cosas, que Mercedes-Benz Group AG y Daimler Verwaltungsgesellschaft für Grundbesitz mbH se comprometan a no ejercer sus derechos de voto en la elección de dos de los diez representantes de los accionistas en el Comité de Vigilancia de Daimler Truck Holding AG en la Asamblea de Accionistas de Daimler Truck Holding AG.

Además, el acuerdo estipula la obligación de Mercedes-Benz Group AG y de Daimler Verwaltungsgesellschaft für Grundbesitz mbH de no ejercer sus derechos de voto en caso de una (re) elección anticipada de los representantes individuales de los accionistas o en caso de elección de miembros sustitutos, siempre que se adopte un acuerdo sobre el (re) nombramiento o la sustitución de un miembro del Comité en cuya elección original no hayan ejercido sus derechos de voto. Esto también se aplica a las resoluciones sobre la destitución de miembros del

Comité de Vigilancia, en la medida en que no hayan ejercido sus derechos de voto en la elección de los correspondientes miembros del Comité de Vigilancia sobre la base del acuerdo de desconsolidación. Por lo que respecta a la elección de los ocho representantes de los accionistas para los que Mercedes-Benz Group AG y Daimler Verwaltungsgesellschaft für Grundbesitz mbH tienen derecho a ejercer sus derechos de voto en virtud del acuerdo de desconsolidación, dicho acuerdo establece que Mercedes-Benz Group AG y Daimler Verwaltungsgesellschaft für Grundbesitz mbH presentarán las correspondientes propuestas al Comité de Vigilancia de la Compañía con la debida antelación a la adopción del acuerdo sobre sus propuestas de elección. El acuerdo de desconsolidación entró en vigor al producirse la escisión y tiene una duración inicial hasta la celebración de la quinta Asamblea Anual de Accionistas de Daimler Truck Holding AG tras la Asamblea Anual de Accionistas de Daimler Truck Holding AG de 2022, y se prorrogará si no es debidamente rescindido por ninguna de las partes. Sin perjuicio de las aprobaciones que se produzcan en virtud de la legislación sobre control de fusiones e inversiones, el acuerdo finalizará, de conformidad con la Sección 158, apartado 2, del Código Civil de Alemania (BGB) (condición suspensiva), si la participación (in) directa del Grupo Mercedes-Benz AG en Daimler Truck Holding AG cae por debajo del 20.00 % de las acciones.

En el contexto del acuerdo de separación del Grupo, que también es un anexo al acuerdo de escisión y transferencia de activos, que se notaría el 6 de agosto de 2021, Mercedes-Benz Group AG se comprometió a no vender ninguna de las acciones de Daimler Truck Holding AG, de forma directa o indirecta en posesión de Mercedes-Benz Group AG al momento de la consumación del acuerdo de la escisión y transferencia de activos sin el consentimiento previo de Daimler Truck Holding AG hasta la conclusión del día que sea 36 meses después del

primer día de cotización de las acciones de Daimler Truck Holding AG en la Bolsa de Frankfurt (período de bloqueo). Las enajenaciones a empresas asociadas en el sentido del artículo 15 de la Ley de Sociedades Mercantiles de Alemania (AktG) o a Mercedes-Benz Pension Trust e.V. (anteriormente Daimler Pension Trust e.V.), así como cualquier medida que no sea causada por cualquier conducta (acción, tolerancia u omisión) de Mercedes-Benz Group AG, quedan excluidas de esta obligación. Si, en opinión del consejo de administración de Mercedes-Benz Group AG, dicha enajenación es necesaria en el sentido de una gestión prudente y concienzuda (artículo 93, apartado 1 de la Ley alemana de Sociedades Mercantiles (AktG)), teniendo en cuenta la consideraciones económicas y estratégicas vigentes en el momento pertinente Mercedes-Benz Group AG, sin el consentimiento previo de Daimler Truck Holding AG, no se verá impedido por el acuerdo de separación del grupo de enajenar las acciones de Daimler Truck Holding AG sujetas al bloqueo período desde el final del día que cae doce meses después del primer día de negociación de las acciones de Daimler Truck Holding AG en la Bolsa de Valores de Frankfurt (es decir, el 11 de diciembre de 2022). Se exceptúan las enajenaciones a un competidor directo de Daimler Truck Holding AG, que no están permitidas dentro del período de bloqueo. Además, Mercedes-Benz Group AG ha indicado, en relación con el modo de enajenación, que, en caso de enajenación dentro de los primeros seis años después del primer día de negociación bursátil de las acciones de Daimler Truck Holding AG, vender las acciones correspondientes de Daimler Truck Holding AG principalmente de tal manera que la enajenación dé lugar a un aumento del capital flotante de Daimler Truck Holding AG, a menos que esta forma de enajenación no sea compatible con las obligaciones del consejo de administración de Mercedes-Benz Group AG (artículo 93, apartado 1 de la Ley de Sociedades Mercantiles de Alemania (AktG)).

Acciones de Daimler Truck Holding AG, que los empleados de Daimler Truck AG y sus filiales alemanas han adquirido en el marco del programa de acciones para empleados de Daimler Truck AG de conformidad con los artículos 71d frase 2, 71, apartado 1, número 2 de la Ley de Sociedades Mercantiles alemanas. (AktG), están sujetos a un bloqueo hasta el final del año siguiente al de la adquisición.

De acuerdo con las condiciones del plan y las directrices sobre propiedad de acciones de los Performance Phantom Share-Plans (PPSP) y Virtual Share-based Equity Plans (VESP), los miembros del Consejo de Administración deben adquirir acciones de Daimler Truck Holding AG

Participaciones accionarias que superan el 10.00 % de los derechos de voto

Al 31 de diciembre de 2023, Mercedes-Benz Group AG, con domicilio social en Stuttgart, Alemania, era titular del 23.44 % de los derechos de voto de Daimler Truck Holding AG. Como subsidiaria al cien por ciento del Grupo Mercedes-Benz AG, Daimler Verwaltungsgesellschaft für Grundbesitz mbH, con domicilio social en Schönefeld, Alemania, poseía el 6.57 % de los derechos de voto de Daimler Truck Holding AG en la fecha del informe. La proporción de derechos de voto de Daimler Verwaltungsgesellschaft für Grundbesitz mbH como subsidiaria representan, por lo tanto, el 30.01 % de los derechos de voto.

Adicionalmente, los derechos de voto en Daimler Truck Holding AG que fueron transferidos vía Mercedes-Benz Pensions Trust e.V., a un fondo de inversión a fines de enero de 2022 para garantizar pasivos por pensiones del Mercedes-Benz Group AG y Mercedes-Benz AG se atribuyen al Mercedes-Benz Group AG de conformidad con el artículo 34 de la Ley Sobre el Comercio De Valores de Alemania (Wertpapierhandelsgesetz o "WpHG"). De acuerdo con la información en la notificación de derechos de voto del Mercedes-Benz Group AG del 28 de enero de 2022, esto afectó a acciones en una proporción del 4.99 % del capital social de Daimler Truck Holding AG. El número total de derechos de voto de Mercedes-Benz Group AG o atribuidos al Mercedes-Benz Group AG de conformidad con la Ley Sobre el Comercio De Valores de Alemania ("WpHG") al 31 de diciembre de 2023 es por un total del 35.00% de los derechos de voto.

Otras participaciones directas o indirectas del capital social de la Sociedad que alcanzan o superan el 10.00 % de los derechos de voto no fueron informadas a la Compañía y se desconocen.

Requisitos legales y disposiciones establecidos en el Acta Constitutiva sobre el nombramiento y cese de los miembros del Consejo de Administración y sobre las modificaciones al Acta Constitutiva

Los miembros del Consejo de Administración son nombrados y destituidos en virtud de los artículos 84 y 85 de la Ley de Sociedades Mercantiles de Alemania (AktG) y la Sección 31 de la Ley de Codeterminación de Alemania

(Mitbestimmungsgesetz o MitbestG). De conformidad con el artículo 84 de la Ley de Sociedades Mercantiles de Alemania (AktG), los miembros del Consejo de Administración son nombrados por el Comité de Vigilancia por un período máximo de cinco años. De acuerdo con la recomendación B. 3 del Código de Gobierno Corporativo de Alemania, el nombramiento inicial de los miembros del Consejo de Administración debe ser de un máximo de tres años. Antes de que Daimler Truck Holding AG cotizara en bolsa, Martin Daum ya había sido nombrado miembro del Consejo de Administración de Daimler Truck Holding AG hasta el 28 de febrero de 2025, Jochen Goetz hasta el 30 de junio de 2026 y Jürgen Hartwig hasta el 30 de noviembre de 2026; Jochen Goetz dejó su puesto al fallecer el 5 de agosto de 2023. Esta excepción se especificó y explicó en la Declaración de Cumplimiento con el Código de Gobierno Corporativo de Alemania. El nombramiento de los demás miembros del Consejo de Administración sigue la recomendación. Desde el 10 de diciembre de 2021, las Reglas de Procedimiento del Comité de Vigilancia de Daimler Truck Holding AG estipulan que el nombramiento inicial de los miembros del Consejo de Administración será por un máximo de tres años en el futuro. Se permite la renovación o la prórroga del mandato, en cada caso por un máximo de cinco años.

De conformidad con la Sección 31, apartado 2, de la Ley de Codeterminación de Alemania (MitbestG), el Comité de Vigilancia nombra a los miembros del Consejo de Administración por una mayoría que comprende al menos dos tercios de los votos de sus miembros. Si el nombramiento no se realiza de este modo, el Comité de Mediación del Comité de Vigilancia, que aún debe establecerse en Daimler Truck Holding AG en cuanto la Ley de Codeterminación alemana sea aplicable a este respecto, presentará una propuesta de nombramiento al Comité de Vigilancia en el plazo de un mes a partir de la votación en la que no se haya alcanzado la mayoría requerida. El Comité de Vigilancia nombra entonces a los miembros del Consejo de Administración por mayoría de votos de sus miembros. Si el nombramiento sigue sin producirse, el Presidente del Comité de Vigilancia dispone entonces de dos votos en una nueva votación. Este procedimiento se aplica de forma análoga a la revocación del nombramiento de los miembros del Consejo de Administración

De conformidad con el Artículo 6 de los Estatutos Sociales, el Consejo de Administración tiene por lo menos dos miembros. El número de miembros es decidido por el Comité de Vigilancia.

El Comité de Vigilancia puede nombrar a un miembro del Consejo de Administración como Presidente del consejo de Administración y a un vicepresidente del Consejo de Administración. En caso de que un miembro requerido del Consejo de Administración falte, una parte afectada puede aplicar en casos urgentes para que el miembro sea nombrado por el tribunal de conformidad con la Sección 85 Apartado 1 de Ley de Sociedades Mercantiles de Alemania (AktG). De conformidad con la Sección 84 Apartado 4 de la Ley de Sociedades Mercantiles de Alemania (AktG), el Comité de Vigilancia puede revocar el nombramiento de un miembro del Consejo de Administración y el nombramiento del Presidente del Consejo de Administración en caso de existir causa justificada para hacerlo.

De conformidad con la Sección 179, apartado 1, párrafo 1, de la Ley de Sociedades Mercantiles de Alemania (AktG), el acta constitutiva sólo puede modificarse mediante un acuerdo de la Asamblea General de Accionistas. Salvo que las disposiciones vinculantes de la Ley de Sociedades Mercantiles de Alemania o el acta constitutiva establezcan lo contrario, los acuerdos de la Asamblea General de Accionistas se adoptan por mayoría simple de los votos emitidos, de conformidad con el artículo 133 de la Ley de Sociedades Mercantiles de Alemania y el Artículo 15, Párrafo 2, Oración 1, de los Estatutos Sociales. En la medida en que la Ley de Sociedades Mercantiles de Alemania exige también la mayoría del capital social representado para la adopción de un acuerdo, bastará con la mayoría simple del capital social representado, de conformidad con el artículo 15, apartado 2, párrafo 2, del acta constitutiva, en la medida en que sea legalmente admisible. Según el artículo 15, apartado 2, párrafo 3, de los Estatutos Sociales, la destitución de un miembro del Comité de Vigilancia elegido por los accionistas requiere una mayoría de al menos tres cuartos de los votos emitidos. De conformidad con el artículo 179, apartado 2, de la Ley de Sociedades Mercantiles de Alemania, la modificación del objeto social requiere, además de la mayoría simple de los votos, una mayoría de las tres cuartas partes del capital social representado; el acta constitutiva no hace uso de la posibilidad de especificar una mayoría más amplia del capital social a tal efecto. Según el artículo 9, apartado 8, del acta constitutiva, el Comité de Vigilancia puede decidir sobre las modificaciones de los Estatutos Sociales que sólo afectan a la redacción. De acuerdo con la Sección 181, apartado 3, de la Ley de Sociedades Mercantiles de Alemania, las modificaciones a los Estatutos Sociales surtirán efecto a partir de su inscripción en el registro mercantil.

Autoridad del Consejo de Administración para emitir o recomprar acciones

Por acuerdo de la Asamblea Extraordinaria de Accionistas del 5 de noviembre de 2021, que entró en vigor el 9 de diciembre de 2021 al ejecutarse el acuerdo de escisión y transferencia de activos del 6 de agosto de 2021, se autorizó al

Consejo de Administración, con el consentimiento del Comité de Vigilancia, a adquirir acciones propias de la Compañía (acciones de tesorería) para cualquier fin permitido hasta el 31 de octubre de 2026, hasta un máximo del 10.00 % del capital social existente en el momento en que surta efecto la autorización o -si este valor es inferior- en el momento en que se ejerza la autorización, y utilizarlas para cualquier otro fin legalmente permitido, además de venderlas en bolsa u ofrecerlas a todos los accionistas en proporción a sus participaciones. Las acciones pueden utilizarse, entre otras cosas, con la exclusión de los derechos de suscripción de los accionistas y con el consentimiento del Comité de Vigilancia, en el contexto de fusiones y adquisiciones de empresas o pueden venderse contra pago efectivo a terceros a un precio que no sea significativamente inferior al precio en bolsa en el momento de la venta. Las acciones adquiridas también pueden utilizarse para dar servicio a bonos convertibles y/o bonos con derechos especiales de suscripción emitidos y para emitir acciones a los empleados de la Compañía y a los empleados y consejos de administración de las subsidiarias en el sentido de las Secciones 15 y siguientes de la Ley de Sociedades Mercantiles de Alemania (AktG). Las acciones propias también pueden ser canceladas.

Durante la vigencia de la autorización, el total de las acciones propias de la Compañía utilizadas con exclusión de los derechos de suscripción de los accionistas no podrá representar más del 10.00 % del capital social en el momento en que surta efecto la autorización o, si es inferior, en el momento en que se ejerza. Si, durante la vigencia de la autorización hasta su ejercicio, se hace uso de otras autorizaciones para emitir o vender acciones de la Compañía o para emitir derechos que permitan u obliguen a la suscripción de acciones de la Compañía y se excluyen los derechos de suscripción de los accionistas en este proceso, esto se contabilizará en el límite del 10.00 % antes mencionado.

El Consejo de Administración fue autorizado, con el consentimiento del Comité de Vigilancia, a adquirir acciones propias de la Sociedad hasta un máximo del 5.00 % del capital social existente en el momento en que esta autorización surta efecto, también con el uso de derivados (opciones de venta y compra, compras a plazo o una combinación de estos instrumentos), por lo que el plazo de los derivados no puede superar los 18 meses y la compra de las acciones en ejercicio del derivado no puede concluirse después del 31 de octubre de 2026.

Sobre la base de la autorización antes mencionada y con la aprobación del Consejo de Supervisión, el Consejo de Administración acordó un programa de recompra de acciones el 10 de julio de 2023. Sobre esta base, acciones propias por un valor de hasta € 2 mil millones (sin incluir los costos accesorios de adquisición). están destinados a ser adquiridos en bolsa en un período de hasta 24 meses. La recompra de acciones se realizará en dos tramos.

Las acciones adquiridas serán canceladas y el capital social reducido en consecuencia. Desde el 2 de agosto de 2023 hasta el 31 de diciembre de 2023 se adquirieron 17,668,525 acciones por valor de € 557 millones. Más información sobre el programa de recompra de acciones se puede encontrar en www.daimlertruck.com/en/investors/share/share-buyback-program.

Por acuerdo de la Asamblea Extraordinaria de Accionistas del 5 de noviembre de 2021, que también entró en vigor el 9 de diciembre de 2021, se autorizó al Consejo de Administración, con el consentimiento del Comité de Vigilancia, a ampliar el capital social de Daimler Truck Holding AG en una o varias ocasiones, a partir del 31 de octubre de 2026 o antes, total o parcialmente, hasta un total de € 329,180,752 mediante la emisión de nuevas acciones nominativas sin valor nominal a cambio de aportaciones en efectivo o y/o en especie y, con el consentimiento del Comité de Vigilancia, excluir el derecho de suscripción de los accionistas bajo determinadas condiciones y dentro de unos límites definidos (Capital Autorizado 2021). En estas condiciones definidas, el derecho de suscripción puede excluirse, entre otras cosas, en el caso de los aumentos de capital contra aportaciones distintas a efectivo con el fin de adquirir una empresa y en el caso de los aumentos de capital en efectivo si el precio de emisión de las nuevas acciones no es significativamente inferior al precio en bolsa de las acciones ya cotizadas

La suma de las acciones emitidas a cambio de aportaciones en efectivo y/o distintas a efectivo en virtud de esta autorización, con exclusión del derecho de suscripción de los accionistas, no podrá representar más del 10.00 % del capital social en el momento en que esta autorización surta efecto. Este límite incluirá las acciones que (i) se emitan o vendan durante la vigencia de esta autorización con exclusión del derecho de suscripción, y (ii) se emitan o puedan o deban emitirse para dar servicio a obligaciones con derechos de conversión u opción o a obligaciones de conversión u opción, siempre que las obligaciones se emitan después de la entrada en vigor de esta autorización con exclusión del derecho de suscripción de los accionistas.

Aún no se ha hecho uso del capital autorizado 2021.

Acuerdos materiales sujetos a la condición de un cambio de control

Existen los siguientes acuerdos materiales que contienen disposiciones en caso de cambio de control en Daimler Truck Holding AG, como puede ocurrir, entre otras cosas, como resultado de una oferta pública de adquisición:

una línea de crédito sindicada no utilizada por un total de € 5.0 miles de millones que se concluyó en agosto de 2021 y una línea de crédito revolvente no utilizada por € 1.0 miles de millones que concluyó en septiembre de 2022. Las líneas de crédito mencionadas prevén un derecho de rescisión por parte de los prestamistas en caso de que (i) Daimler Truck Holding AG se convierta en subsidiaria de otra empresa o (ii) Daimler Truck Holding AG sea controlada por una o varias personas, actuando de forma individual o conjunta. Por subsidiaria en el sentido de las líneas de crédito sindicadas se entiende, en cada caso en relación con una sociedad, otra sociedad (i) que esté controlada directa o indirectamente por la sociedad mencionada en primer lugar, (ii) en la que más del 50.00 % del capital suscrito (u otro capital) pertenezca directa o indirectamente a la sociedad mencionada en primer lugar, o (iii) que sea subsidiaria de otra subsidiaria de la sociedad mencionada en primer lugar. Por control, en el sentido de las líneas de créditos sindicados, se entiende, en cada caso, (i) el derecho a determinar los asuntos de una empresa, (ii) el derecho a controlar la composición del Consejo de Administración o consejos similares, o (iii) el derecho a controlar la composición del Comité de Vigilancia (en la medida en que sea elegido por los accionistas).

- un acuerdo de uso de marcas y dominios entre Daimler Truck AG y Mercedes-Benz Intellectual Property GmbH & Co., KG (anteriormente, Daimler Brand & IP Management GmbH & Co. KG), subsidiaria al total de Mercedes-Benz Group AG, que prevé que en caso de adquisición del control de Daimler Truck AG por parte de uno o varios terceros, este acuerdo puede ser rescindido. La rescisión tendría como consecuencia, entre otras cosas, que la marca Mercedes-Benz cedida a Daimler Truck AG para su uso a perpetuidad y otros derechos de licencia no podrían seguir utilizándose una vez transcurridos los plazos estipulados. Asimismo, en caso de venta o escisión de unidades de negocio de Daimler Truck AG o de partes de estas, la marca

Mercedes-Benz y los derechos licenciados sólo podrán seguir siendo utilizados por el segmento escindido o vendido si se celebra un nuevo contrato de licencia con Mercedes-Benz Intellectual Property GmbH & Co., KG. Mercedes-Benz Intellectual Property GmbH & Co., KG ofrecerá de buena fe este tipo de acuerdo de licencia a la unidad de negocio escindida o vendida si ésta garantiza que los requisitos de calidad acordados entre Daimler Truck AG y Mercedes-Benz Intellectual Property GmbH & Co., KG y que la reputación de los derechos licenciados sigue estando garantizada.

Otra información relevante sobre la adquisición

No hay acciones que confieran derechos especiales de control. Los empleados titulares de acciones en Daimler Truck Holding AG ejercen sus derechos de control de la misma forma que cualquier otro accionista de conformidad con las disposiciones legales y las disposiciones del Acta Constitutiva. Además, la Compañía no ha suscrito ningún acuerdo de compensación con los miembros del Consejo de Administración o los empleados en caso de una oferta pública de adquisición.

Informe de Riesgos y Oportunidades

El Grupo Daimler Truck está expuesto a un gran número de riesgos: riesgos relacionados con las actividades comerciales de Daimler Truck Holding AG y sus filiales y riesgos derivados de influencias externas. Un riesgo se define como el peligro de que acontecimientos, desarrollos o acciones impidan al Grupo o a uno de sus segmentos alcanzar sus objetivos. Esto incluye riesgos financieros y no financieros. Al mismo tiempo, es importante identificar las oportunidades para asegurar y mejorar la competitividad del Grupo Daimler Truck. Una oportunidad se define como la posibilidad de aprovechar acontecimientos, desarrollos o acciones para asegurar la consecución de los objetivos previstos del Grupo o de un segmento, o incluso superarlos.

Para identificar, evaluar y gestionar activamente los riesgos y las oportunidades empresariales en una fase temprana, se utilizan sistemas eficaces de gestión y control, que se agrupan en el llamado sistema de gestión de riesgos y oportunidades. Los riesgos y las oportunidades no se compensan.

B. 70

Evaluación de probabilidad de ocurrencia / posible impacto

Nivel	Probabilidad de Ocurrencia
Bajo	> 0% a 33%
Medio	> 33% a 66%
Alto	> 66% a 100%

Nivel	Posible impacto
Bajo	> €0 a < €150 millones
Medio	≥ €150 millones a < €300 millones
Alto	≥ €300 millones

Sistema de gestión de riesgos y oportunidades

El sistema de **gestión de riesgos** tiene por objeto identificar, evaluar, controlar, supervisar y documentar de forma sistemática y continua los riesgos que ponen en peligro la continuidad de la Compañía y otros riesgos importantes para su éxito, con el fin de apoyar la consecución de los objetivos corporativos y aumentar la conciencia de riesgo en toda la Compañía. El sistema de gestión de riesgos está integrado en el sistema de gestión y planificación basado en valores del Grupo Daimler Truck y forma parte de todo el proceso de planificación, control e información en todas las empresas, segmentos y funciones corporativas.

El **sistema de gestión de oportunidades** del Grupo Daimler Truck se basa en el sistema de gestión de riesgos. El objetivo de la gestión de oportunidades es identificar en una fase temprana las oportunidades potenciales de desarrollos positivos dentro de las actividades empresariales y aprovecharlas al máximo para la Compañía adoptando las medidas adecuadas. El aprovechamiento de las oportunidades debe dar lugar a que se alcancen o superen los objetivos previstos.

Como parte del proceso de planificación, los riesgos y las oportunidades se consideran con un horizonte temporal de hasta cinco años. La información sobre riesgos y oportunidades en el informe combinado de la administración suele abarcar un año. En este documento se tienen en cuenta los riesgos y oportunidades relevantes que, por su alcance, no se han tenido ya en cuenta en el informe sobre la situación actual o en la planeación.

La evaluación de los riesgos se basa en la probabilidad de ocurrencia y el posible impacto, y los riesgos se clasifican como "bajos", "medios" o "altos". Estos niveles son también la base para evaluar el impacto potencial de las oportunidades. La probabilidad de ocurrencia no se tiene en cuenta aquí. Al evaluar el alcance de un riesgo o una oportunidad -salvo que se indique lo contrario- su impacto se considera en relación con el EBIT.

Para cuantificar los riesgos y oportunidades de cada categoría en el informe de la administración, se resumen los riesgos y oportunidades individuales de cada categoría.

La evaluación de las dimensiones, la probabilidad de ocurrencia y el posible impacto se basa en la clasificación que figura en la **tabla B. 70** y tiene lugar antes de las medidas previstas.

Para evaluar la **capacidad de asumir riesgos** del Grupo, se analizan los efectos potenciales de los riesgos sobre las utilidades, teniendo en cuenta los efectos de correlación, mediante una simulación de Monte Carlo (nivel de confianza: 99 %). En el caso de perfiles de riesgo y oportunidad simétricos, se incluyen también los efectos potenciales de las oportunidades sobre las utilidades. Los riesgos y oportunidades agregados se comparan con los fondos propios del Grupo Daimler Truck como cobertura de riesgos.

Los **aspectos relacionados con la sustentabilidad** están integrados en el proceso de gestión de riesgos de todo el Grupo Daimler Truck. Se trata de condiciones, acontecimientos o eventos relacionados con aspectos ambientales, sociales o de gobierno corporativo (Environmental, social and Governance - ESG), cuya ocurrencia puede afectar real o potencialmente a la rentabilidad, liquidez y recursos de capital y a la situación financiera del Grupo Daimler Truck, así como a su situación financiera y de activos y a su reputación. Los riesgos y oportunidades relacionados con ESG que muy probablemente tengan un impacto negativo grave en los aspectos no financieros, de acuerdo con la Ley de Implementación de la Directiva de CSR (CSR- RUG), se pueden encontrar en las respectivas categorías del informe de riesgos y oportunidades según su causa.

La gestión de riesgos se basa en el principio de exhaustividad, lo cual significa que todos los riesgos identificados entran en el proceso de gestión de riesgos a nivel de las unidades individuales.

El alcance de consolidación para la gestión de riesgos y oportunidades corresponde al perímetro de consolidación de los Estados Financieros Consolidados y, en caso de ser necesario, va más allá del mismo. Se incluyen riesgos y oportunidades de los segmentos y unidades operativas, compañías asociadas significativas, negocios y operaciones conjuntos, así como de los departamentos corporativos. Además, los empleados responsables de la gestión de riesgos tienen la tarea de definir medidas y, si es necesario, iniciarlas para prevenir, mitigar o proteger al Grupo contra los riesgos.

La gestión de oportunidades implica implementar medidas con las que se puedan aprovechar, mejorar y aprovechar (total o parcialmente) las oportunidades. La rentabilidad de una medida se evalúa antes de su implementación. Se supervisa continuamente el posible alcance y la probabilidad de que se produzcan todos los riesgos y oportunidades de cada unidad, así como las medidas respectivas que se hayan iniciado. El control se lleva a cabo en la Compañía a nivel de segmento, en función de los riesgos y oportunidades individuales. Daimler Truck Holding AG, la empresa matriz del grupo Daimler Truck, supervisa la implementación por segmentos como parte de sus funciones regulatorias, legales y de cumplimiento.

La integración organizacional de la gestión de riesgos y oportunidades la lleva a cabo la organización de gestión de riesgos que se ha establecido en el Grupo. La responsabilidad de la gestión del riesgo operacional y de los procesos de gestión de riesgos recae en los segmentos, funciones corporativas, unidades organizativas y empresas. Informan periódicamente a sus unidades superiores sobre los riesgos y oportunidades concretos.

Los riesgos materiales e inesperados deben ser comunicados inmediatamente. A través de los segmentos, la información para informar al Consejo de Administración y al Comité de Vigilancia y, finalmente, se transmite a la Gestión de Riesgos del Grupo. El Comité de Gestión de Riesgos del Grupo (GRMC, por sus siglas en inglés) es responsable de mejorar continuamente el sistema de gestión de riesgos y de evaluar su eficiencia y eficacia. El GRMC está compuesto por representantes de Contabilidad y Gestión de Resultados, del Departamento Jurídico, de Asuntos Legales y Cumplimiento, de Seguridad del Grupo y de Relaciones con los Inversionistas y M&A, así como por los directores financieros de los segmentos de Daimler Truck Holding AG. El GRMC está presidido por los miembros del Consejo de Administración de Daimler Truck Holding AG responsables de Finanzas y Contraloría e Integridad y Asuntos Legales. El departamento de Auditoría Interna aporta las principales conclusiones sobre el sistema de control interno y de gestión de riesgos.

El **sistema de control interno con respecto al proceso contable** tiene como objetivo garantizar la corrección y la eficacia de la contabilidad y de los informes financieros. Está diseñado de acuerdo con el marco internacionalmente reconocido para los sistemas de control interno del Comité de Organizaciones Patrocinadoras de la Comisión Treadway (“COSO Internal Control - Integrated Framework”), se desarrolla continuamente y es parte integrante de los procesos de contabilidad e información financiera en las compañías, unidades organizativas y funciones corporativas pertinentes. El sistema incluye principios y procedimientos, así como controles preventivos y de detección.

La eficacia del sistema de control interno se evalúa sistemáticamente en relación con el proceso contable. El primer paso consiste en un análisis de riesgos y una definición de controles con el objetivo de identificar los riesgos significativos para los procesos de contabilidad e información financiera en las principales compañías, unidades organizativas y funciones corporativas. A continuación, se definen y documentan los controles necesarios de acuerdo con las directrices del Grupo. Para evaluar la eficacia de los controles, se prueban muestras aleatorias a intervalos regulares. Éstas constituyen la base de una autoevaluación para determinar si los controles son adecuados y eficaces. Los resultados de esta autoevaluación se documentan y notifican en un sistema informático a nivel de todo el Grupo, y se eliminan los puntos débiles de los controles. Las compañías, unidades organizativas y funciones corporativas seleccionadas confirman la eficacia del sistema de control interno con respecto al proceso contable al final del ciclo anual. El Consejo de Administración y el Comité de Auditoría del Comité de Vigilancia son informados periódicamente sobre posibles deficiencias de control significativas y sobre la eficacia de los mecanismos de control establecidos. Sin embargo, el sistema de control interno del proceso contable no puede garantizar con absoluta certeza que se eviten siempre los errores fundamentales en la contabilidad.

El Comité de Auditoría del Comité de Vigilancia de Daimler Truck Holding AG es responsable de supervisar el sistema de control interno y de gestión de riesgos. El departamento de Auditoría Interna comprueba si se cumplen las condiciones marco legales y las directrices internas del sistema de control y gestión de riesgos del Grupo. En caso necesario, se adoptan medidas en colaboración con la administración correspondiente. El auditor externo examina el sistema de alerta temprana de riesgos integrado en el sistema de gestión de riesgos y comprueba si es fundamentalmente capaz de detectar a tiempo los riesgos que amenazan la continuidad del Grupo.

Asimismo, informa al Comité de Auditoría y al Comité de Vigilancia sobre las deficiencias significativas detectadas en el sistema de control interno relacionado con contabilidad en el sistema de detección de riesgos de alerta temprana.

Los procesos y sistemas tanto del sistema de control interno como del sistema de gestión de riesgos son monitoreados de manera continua. Hemos introducido medidas de mejora adecuadas para eliminar las debilidades identificadas y garantizar la mejora continua de los procesos y sistemas.

La evaluación general de la idoneidad y eficacia del sistema de control interno y del sistema de gestión de riesgos no reveló ningún indicio de que estos sistemas sean inadecuados o ineficaces, teniendo en cuenta el alcance de las operaciones comerciales y la posición de riesgo de la Compañía.¹

Riesgos y oportunidades

En la siguiente sección se describen los riesgos y oportunidades que podrían tener un impacto significativo en la rentabilidad, la liquidez y los recursos de capital, así como en la situación financiera del Grupo Daimler Truck. La información sobre riesgos y oportunidades se realiza generalmente en relación con los distintos segmentos. Si no se menciona explícitamente ningún segmento, los riesgos y oportunidades descritos se aplican a todos los segmentos.

A la hora de evaluar los riesgos y las oportunidades, generalmente se tienen en cuenta tanto los valores brutos como los netos. A continuación, se presentan las oportunidades y los riesgos brutos.

Además de los riesgos y oportunidades que se describen a continuación, otros riesgos que aún no son conocidos por el Grupo o que se han clasificado como insignificantes pueden afectar a la rentabilidad, la liquidez y los recursos de capital y la situación financiera del Grupo Daimler Truck en el futuro.

¹ El contenido de esta sección no estuvo sujeto a una auditoría de su contenido en el contexto de la auditoría externa obligatoria de nuestro informe combinado de la administración.

Riesgo y oportunidades de la industria y el negocio

La siguiente sección describe los riesgos y oportunidades de la industria y el negocio para el Grupo Daimler Truck. Una cuantificación de estos riesgos y oportunidades se muestra en la tabla B. 71.

Riesgos y oportunidades económicos

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

La evolución de la economía en 2023 se describe en el capítulo **Condiciones Económicas y Desempeño Comercial** del informe combinado de la administración. Las hipótesis de crecimiento y los pronósticos para la evolución global en 2024 se comentan en el capítulo de Perspectivas del informe combinado de la administración.

A pesar de que el impacto de la **guerra entre Rusia y Ucrania** sobre la economía real se debilitó en 2023 en comparación con 2022, el ulterior desarrollo y la posible escalada adicional de la guerra entre Rusia y Ucrania o, en el peor de los casos, su expansión a otros países continúa suponiendo un riesgo importante. Los riesgos más importantes como consecuencia de la guerra entre Rusia y Ucrania se describen en la sección "Riesgos relacionados con el marco legal y político".

A nivel de países, especialmente las **economías emergentes** (por ejemplo, Turquía) con una elevada deuda externa y altos déficits por cuenta corriente podrían verse sometidas a presión, lo que provocaría importantes devaluaciones de la moneda. Las turbulencias de los mercados financieros e incluso las crisis monetarias serían posibles consecuencias y podrían ejercer una enorme presión sobre la economía de las economías afectadas, lo que podría tener un efecto negativo sobre las perspectivas de venta del Grupo.

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

Además de las medidas proteccionistas existentes, como las barreras específicas de acceso al mercado, las sanciones o las exigencias de política industrial de mayor valor agregado local, existe también el riesgo de exacerbación o de intervenciones bruscas con efectos sobre la adquisición de los productos y materiales necesarios para la producción y la venta. Junto con los riesgos antes mencionados, el impacto resultante en **las cadenas de suministro** y, en última instancia, los efectos en los precios generales de las materias primas, los productos de flujo ascendente y los productos terminados, esto puede conducir a un aumento de los costos en Daimler Truck y tener un impacto negativo en el desempeño económico y las oportunidades de venta. Por otro lado, las facilidades comerciales imprevistas podrían proporcionar impulsos positivos y conducir a un mayor comercio y crecimiento. En este caso, el Grupo Daimler Truck también podría beneficiarse.

El **mercado europeo** es de gran importancia para el Grupo Daimler Truck, por lo que los cambios en la inversión y el comportamiento de los consumidores afectarán al desarrollo de las ventas de unidades. La inflación continúa estando por encima del nivel objetivo ECB, lo cual puede complicar o desacelerar la relajación de la política monetaria restrictiva. Además, el crecimiento de la economía en la Unión Europea se desaceleró de forma considerable en 2023 y se espera que continúe siendo débil en 2024. En la Unión Europea (UE), el riesgo de conflicto político aumenta debido a la guerra entre Rusia y Ucrania. Los riesgos provocados por la guerra entre Rusia y Ucrania se describen en el apartado "Riesgos relacionados con el marco legal y político" a continuación.

En los **Estados Unidos** la economía se desarrolló mejor de lo esperado durante 2023. Sin embargo, la inflación sigue siendo alta, aunque se espera que disminuya durante 2024. Dado que Daimler Truck Group genera una proporción sustancial de sus ingresos en los EE. UU., futuros desarrollos en la economía estadounidense pueden afectar significativamente impactar al Grupo. Además, un crecimiento económico más fuerte en Estados Unidos tendría efectos indirectos en el resto del mundo. Sin embargo, las crecientes tensiones políticas internas en Estados Unidos podrían inquietar a consumidores e inversionistas y, en consecuencia, frenar el crecimiento económico.

B. 71

Riesgos/oportunidades de industria y negocio

Categoría de riesgo	Probabilidad de ocurrencia	Impacto	Categoría de oportunidad	Probabilidad de ocurrencia	Impacto
Riesgos generales del mercado	Baja	Alto	Oportunidades generales de mercado	Media	Alto
Riesgos relacionados con el marco legal y político	Baja	Alto	Oportunidades relacionada con el marco legal y político	-	-
Riesgos del mercado de adquisiciones	Baja	Alto	Oportunidades del mercado de adquisiciones	Baja	Alto

Riesgos y oportunidades generales del mercado

Los riesgos y las oportunidades de desarrollo económico en los mercados de vehículos están muy influidos por la situación económica mundial descrita anteriormente. La evaluación de los riesgos y oportunidades del mercado está vinculada a las hipótesis y previsiones sobre la evolución general del mercado en las regiones en las que opera el Grupo Daimler Truck. La posibilidad de que los mercados evolucionen mejor o peor de lo previsto o de que cambien las condiciones del mercado está presente en todos los segmentos del Grupo Daimler Truck.

Los **riesgos potenciales para el comportamiento de las ventas** se simulan en los escenarios de riesgo. La falta de aceptación en el mercado de determinados modelos de vehículos en determinadas regiones puede tener un impacto negativo en la rentabilidad. La disminución de las ventas de vehículos también puede ser consecuencia del entorno macroeconómico, a veces inestable, y surgir en el contexto de la incertidumbre política o económica. Esto resulta aplicable, específicamente, para los sectores tradicionales y cíclicos de la industria de la construcción y la logística y la correspondiente influencia sobre las ventas de unidades de Daimler Truck. El aumento de los precios del petróleo y la volatilidad de los tipos de cambio también pueden provocar incertidumbre en el mercado y, por lo tanto, un descenso de la demanda de vehículos. Además, existe el riesgo de que la elevada demanda no pueda satisfacerse a tiempo debido a problemas en la cadena de suministro. La evolución de los mercados, las ventas de unidades y las existencias son objeto de un seguimiento y análisis continuos por parte de los segmentos. En caso necesario, se aplican programas específicos de mercadotecnia y ventas.

Las volatilidades en cuanto a la evolución del mercado también pueden hacer que las condiciones generales del mercado o del marco regional del sector de los vehículos industriales evolucionen mejor de lo previsto en los pronósticos y premisas internas, dando lugar a oportunidades de negocio en el mercado. Las oportunidades también pueden surgir de una mejora de la situación competitiva o de un comportamiento positivo de la demanda. La materialización de las oportunidades se apoya en campañas de ventas y mercadotecnia.

Debido a la situación financiera, a veces difícil, de algunos **concesionarios e importadores de vehículos**, puede ser necesario el apoyo del Grupo Daimler Truck para garantizar la supervivencia de los socios comerciales. La situación financiera de los concesionarios e importadores de vehículos estratégicamente relevantes es objeto de un seguimiento continuo. La pérdida de concesionarios e importadores de vehículos importantes puede provocar la insatisfacción de los clientes y un descenso de las ventas de unidades. La necesidad de hacer frente a los costos de cancelación de contratos y de tramitar los contratos pendientes de los clientes en caso de cierre de los concesionarios puede ser necesaria y tener un impacto negativo en la rentabilidad.

El lanzamiento de nuevos productos por parte de los competidores, una política de precios más agresiva y una fijación de precios menos eficaz en el negocio de ventas y postventa pueden hacer que aumente la **presión competitiva y de precios** en los segmentos de vehículos y tener un impacto negativo en la rentabilidad. Los competidores son objeto de un seguimiento continuo para identificar estos riesgos en una fase temprana. En función de la situación, se adoptan medidas específicas para cada producto y, en su caso, diferentes a nivel regional, para apoyar a los mercados con ventas más débiles. Además, el Grupo Daimler Truck ha introducido diversos programas de fomento de las ventas que incluyen incentivos financieros para los clientes.

En la compra de vehículos del Grupo Daimler Truck, se ofrece a los clientes una amplia gama de **opciones de financiamiento y arrendamiento**. Los riesgos resultantes para el segmento de Financial Services residen principalmente en el deterioro de la solvencia de los prestatarios, es decir, las cuentas por cobrar pueden resultar total o parcialmente irre recuperables debido a la insolvencia de los clientes (riesgo de contraparte o de crédito). El Grupo Daimler Truck contrarresta los riesgos crediticios con controles de crédito basados en procedimientos estandarizados de calificación y clasificación, con la constitución de garantías sobre los créditos y con un sistema eficaz de gestión de riesgos centrado en el seguimiento de indicadores de alerta temprana tanto internos como macroeconómicos.

En relación con los contratos de arrendamiento, surgen riesgos y oportunidades si el valor de reventa de un vehículo arrendado al final del plazo acordado difiere del valor residual calculado y previsto originalmente en el momento en que se firmó el contrato y se acordó el tipo de arrendamiento. Existen riesgos ligados al comportamiento negativo de los mercados de vehículos usados y asociados a los **valores residuales de los vehículos**. Para contrarrestar estos riesgos, se han establecido procesos de gestión del valor residual. Dependiendo de la región y de la situación actual del mercado, las medidas que se adoptan suelen incluir un seguimiento continuo del mercado y, en caso necesario, estrategias de precios o medidas de promoción de las ventas para regular las existencias de vehículos. La calidad de los pronósticos del mercado se verifica mediante comparaciones periódicas de fuentes internas y externas, y los valores residuales se ajustan cuando es necesario y se desarrollan en relación con los métodos, procesos y sistemas.

El **negocio de servicios del Daimler Truck Group** (que incluye tanto los servicios de postventa como los servicios financieros) es un factor clave para el éxito y la competitividad del Daimler Truck Group, pero es posible que no genere los ingresos y la rentabilidad que el Grupo Daimler Truck espera por una serie de razones, entre ellas la disminución de las ventas de vehículos nuevos; los cambios en las condiciones económicas que animan a los clientes a ser más conscientes de los precios y a estar menos dispuestos a comprometerse con contratos de servicio a largo plazo; una gran proporción de clientes que deciden trasladar sus necesidades de mantenimiento postventa de manera interna o a otros proveedores;

los cambios en las preferencias de los clientes por la conectividad y otros servicios digitales, incluyendo las ofertas de desarrolladores de software y hardware de terceros; o la presión de la competencia que obliga al Grupo Daimler Truck a reducir los precios que cobra por los servicios postventa y/o las refacciones, reduciendo así los márgenes y la rentabilidad del Grupo.

Riesgos y oportunidades relacionados con las condiciones del marco legal y político

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

Muchos países y regiones ya han implantado **normativas más estrictas para reducir las emisiones y el consumo de combustible** de los vehículos o están en proceso de introducir tales requisitos legales. En ellas se aborda, por ejemplo, la compatibilidad ambiental de los vehículos, incluidos los límites de las emisiones acústicas, así como los contaminantes procedentes de las emisiones causadas por las instalaciones de producción. El incumplimiento de la normativa correspondiente en cada región puede acarrear sanciones considerables y riesgos para la reputación, e incluso puede hacer que los vehículos dejen de ser legales en los mercados afectados.

La normativa descrita para reducir las emisiones de los vehículos y el consumo de combustible también entraña riesgos para Daimler Truck, ya que los estrictos requisitos legales serán difíciles de cumplir en algunos países. Esto afecta principalmente a los mercados de Estados Unidos, Europa, Japón y, cada vez más en el futuro, China. Los ambiciosos objetivos, especialmente en Europa, no pueden alcanzarse sólo con la tecnología convencional. Por lo tanto, el Grupo Daimler Truck debe utilizar la tecnología más avanzada para cumplir estos requisitos. Los objetivos de la flota de la UE para 2025 y 2030 ya exigen importantes reducciones de CO₂ que sólo pueden lograrse con sistemas de propulsión basados en baterías eléctricas o celdas de combustible y sólo con costos más elevados.

Las fases de incertidumbre política pueden tener, por lo general, efectos negativos en las decisiones de consumo e inversión de los hogares y las empresas y, en consecuencia, repercutir negativamente en el desarrollo económico y las oportunidades de venta del Grupo Daimler Truck.

Es posible que continúen surgiendo riesgos de gran alcance debido a la **guerra entre Rusia y Ucrania**. La guerra podría tener un impacto negativo en el desarrollo de las ventas de unidades, los procesos de producción y las adquisiciones y la logística, por ejemplo, a través de interrupciones en las cadenas de suministro o en el abastecimiento de energía, o la escasez de materias primas, refacciones y componentes de automóviles, en cada caso provocada por la propia guerra o por las amplias sanciones impuestas a Rusia por varios miembros de la comunidad internacional. La guerra en Ucrania podría escalar aún más y, en el peor escenario, extenderse a otros países. Dicha expansión supondría un riesgo importante para el ambiente de mercado de Daimler Truck.

Las posibles interrupciones de las cadenas de suministro y la escasez de productos básicos (*commodities*), refacciones de automóviles o componentes pueden dar lugar a fuertes aumentos de los precios de la energía y de las materias primas, así como de los precios de las piezas y componentes, lo que podría traducirse en un aumento de los costos. Además, como resultado de una mayor inflación, el costo base del Grupo en general podría verse afectado de forma negativa. Adicionalmente, el aumento de los costos de refinanciamiento en los mercados de capitales puede tener efectos negativos sobre los costos de intereses de Financial Services de Daimler Truck.

Además, la posición del Grupo Daimler Truck en los principales mercados extranjeros podría verse afectada por la conclusión o la modificación de **tratados de libre comercio**. Si los tratados de libre comercio se celebran sin la participación de los países con centros de producción del Grupo Daimler Truck, el Grupo podría enfrentarse a una desventaja competitiva en comparación con los competidores que producen en los países que forman parte del acuerdo de libre comercio. Además, si el contenido de los tratados de libre comercio a los que actualmente recurre el Grupo Daimler Truck se hace significativamente más estricto o las condiciones de los futuros tratados de libre comercio son más restrictivas, esto también podría perjudicar significativamente la posición competitiva del Grupo Daimler Truck, ya que el Grupo dejaría de beneficiarse de esos tratados de libre comercio o lo haría sólo parcialmente. Al mismo tiempo, sin embargo, la conclusión de nuevos tratados de libre comercio también podría crear oportunidades para el Grupo Daimler Truck frente a sus competidores, siempre que éstos no produzcan en los países en cuestión, pero el Grupo Daimler Truck sí.

Existe el riesgo de que algunos países recurran cada vez más a **medidas intervencionistas y proteccionistas** para intentar proteger o mejorar su competitividad en el mercado mundial. La industria del automóvil, incluida la de los vehículos comerciales, suele considerarse un sector clave para atraer inversiones a un país y aumentar el valor agregado local a lo largo de toda la cadena de valor. Esto puede suponer un aumento de los costos si hay que crear o ampliar las instalaciones de producción o aumentar las compras locales. La reducción de los vínculos tecnológicos y ecológicos entre los principales mercados también puede repercutir en los ingresos si la investigación y el desarrollo tienen que llevarse a cabo a nivel local o las cadenas de valor tienen que ajustarse porque ciertas tecnologías no pueden utilizarse legalmente en los productos finales. Además, se intenta limitar las importaciones mediante barreras de acceso al mercado, como dificultar los procesos de certificación, **retrasar la certificación** e imponer complejos **procedimientos aduanales**, así como **aranceles**.

Además, las **restricciones de la política de tránsito** para combatir los embotellamientos, el ruido y las emisiones son cada vez más importantes en las ciudades y áreas metropolitanas de todo el mundo. Aunque pueden frenar el desarrollo de las ventas de los vehículos convencionales, también pueden crear una demanda de vehículos con sistemas de propulsión alternativos.

Daimler Truck supervisa continuamente el desarrollo de las condiciones marco legales y políticas e intenta anticipar los requisitos previsibles y los objetivos a largo plazo en una fase temprana del proceso de desarrollo del producto. En comparación con el año anterior, los riesgos del marco legal y político aumentaron, lo que refleja el actual panorama de riesgos geopolíticos y los posibles efectos indirectos de diferentes eventos a nivel mundial en Daimler Truck Group. Sin embargo, la probabilidad de ocurrencia de los nuevos riesgos identificados es baja, lo que explica la disminución de la probabilidad general de ocurrencia para esta categoría de media a baja en comparación con el año anterior.

Riesgos y oportunidades del mercado de adquisiciones

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

El Negocio Industrial del Grupo Daimler Truck requiere determinadas materias primas, piezas y componentes para la construcción de piezas de vehículos y vehículos. Estos incluyen acero, cobre, aluminio, metales preciosos, caucho, plásticos, particularmente en piezas y componentes que contienen estas y otras materias primas. El coste de dichas materias primas, piezas y componentes representa una parte importante de los costes totales del Daimler Truck Group. El Daimler Truck Group adquiere materias primas, piezas y componentes de varios proveedores. Sin embargo, para la mayoría de las piezas, Daimler Truck Group depende de un proveedor específico para cada pieza individual (también conocido como “abastecimiento único”). En estos casos, Daimler Truck Group se enfrenta al riesgo de paradas de producción y retrasos en el inventario si uno o más proveedores no pueden o no quieren cumplir con las obligaciones de entrega, por ejemplo, debido a escasez de suministro, huelgas laborales, asignación de capacidad a otros clientes o dificultades financieras del proveedor.

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

En general, la capacidad de repercutir los aumentos de los precios de *commodities*, las piezas y los componentes en forma de precios más altos para los vehículos fabricados es limitada debido a la fuerte presión competitiva en los mercados internacionales de vehículos industriales. Por lo tanto, el aumento de los precios de *commodities* puede repercutir negativamente en los márgenes de utilidad de los vehículos vendidos y, por lo tanto, provocar una disminución de la rentabilidad del segmento correspondiente.

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

El objetivo de la gestión de riesgos de los proveedores es identificar en una fase temprana los posibles **cuellos de botella financieros de los proveedores** y poner en marcha las contramedidas adecuadas. Teniendo en cuenta las señales de alarma registradas y la clasificación interna, se informa regularmente de los indicadores clave de rendimiento al Grupo Daimler Truck y, en caso necesario, se pueden determinar medidas de apoyo para los proveedores.

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

Riesgos y oportunidades específicos de Compañía

En la siguiente sección se abordan los riesgos y oportunidades específicos de compañía del Grupo Daimler Truck. En la **tabla B. 72** se presenta una cuantificación de estos riesgos y oportunidades.

Riesgos y oportunidades de producción y tecnología

Los desarrollos e innovaciones técnicas tienen una importancia clave para la movilidad segura y sustentable del futuro. A través del diseño de la gama de productos, las innovaciones técnicas se integran en la planificación estratégica de productos de los segmentos de vehículos. Los riesgos tecnológicos pueden surgir, sobre todo, como consecuencia de la creciente complejidad técnica, el aumento continuo de los requisitos que deben cumplirse en materia de emisiones, consumo de combustible y seguridad y la necesidad de cumplir y elevar constantemente los estándares de calidad del Grupo Daimler Truck. Estos riesgos son frecuentes en el negocio automotriz, especialmente en lo que respecta al lanzamiento y la fabricación de productos. En el contexto de la futura transformación hacia los ZEV y el enfoque seguido por Daimler Truck, que se centra en el desarrollo, la producción y la venta de sistemas de propulsión basados en baterías eléctricas e hidrógeno, esto supondría grandes riesgos y también oportunidades en relación con la producción, la operación y las garantías. El éxito futuro del Grupo Daimler Truck depende de su capacidad para evaluar correctamente y responder a la transformación a ZEV con productos y servicios innovadores y comercialmente atractivos que sean capaces de competir en el mercado.

Otros factores decisivos para el éxito de la conversión a los ZEV son la aceptación por parte de los clientes, el apoyo gubernamental continuado y la existencia de una infraestructura de recarga disponible públicamente y de hidrógeno o energía a precios competitivos, todo lo cual está sujeto a la incertidumbre y, en gran medida, fuera del control de Daimler Truck.

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

En principio, existe el riesgo de que se produzcan cuellos de botella internos debido a la baja disponibilidad de los equipos o a fallos en las **plantas de producción o en las fábricas**, lo que repercutiría en los costos. Una interrupción prolongada en un centro de producción podría dar lugar a paradas de producción o a un funcionamiento temporal a capacidad reducida que impidiera al Grupo Daimler Truck completar los pedidos de producción a tiempo, a la pérdida de volumen de negocio, a la reducción de la productividad o de la rentabilidad en un centro de producción concreto y a costos de reparación significativos que no están cubiertos por la cobertura de seguros del Grupo Daimler Truck. Las instalaciones de producción se mantienen y modernizan continuamente. Como precaución, las refacciones se mantienen disponibles para sistemas potencialmente afectados, y las máquinas de refacción son adquiridas en la forma que resulte necesaria.

Las restricciones de capacidad en la disponibilidad de baterías para determinados modelos de vehículos, así como las interrupciones en la cadena de suministro, pueden provocar **cuellos de botella**. En comparación con el año anterior, los riesgos de producción y tecnología disminuyeron de altos a medios, principalmente debido a la estabilización de las cadenas de suministro globales. Esto también se refleja en las posibilidades de producción y tecnología. El año anterior el impacto estimado fue medio. A finales de 2023, no existen oportunidades significativas de producción y tecnología.

El Grupo Daimler Truck está sujeto a riesgos relacionados con la desviación de la planificación en relación con grandes proyectos, incluyendo el desarrollo y el lanzamiento de nuevas generaciones de vehículos, vehículos o trenes motrices cinemáticos. Este puede ser el caso, sobre todo, cuando se trata de proyectos que requieren mucho capital, como la construcción de fábricas o la ampliación de la capacidad, por ejemplo, la introducción de una nueva línea de producción. Estos riesgos pueden deberse a una serie de factores, entre ellos las hipótesis inexactas sobre los costos de planificación y ejecución, los problemas técnicos inesperados, las deficiencias en el diseño y la gestión de los proyectos y el mal rendimiento de terceros proveedores y socios comerciales. Estos factores podrían dar lugar a importantes sobrecostos, retrasos en el lanzamiento de nuevos productos, demoras en las entregas, problemas de calidad y daños en las relaciones con los clientes.

Podrían surgir casos de **garantía y crédito mercantil** en el Grupo Daimler Truck si la calidad de los productos no cumple los requisitos, no se cumplen plenamente las normativas o no se puede prestar apoyo en caso de problemas y atención a los productos en la forma requerida. Estos casos de garantía y crédito mercantil, así como los problemas de calidad tanto de los componentes en los vehículos como en relación con las innovaciones técnicas en los vehículos que requieren ajustes, pueden dar lugar a cargas financieras. Se examinan las posibles reclamaciones en relación con estos riesgos y, si es necesario, se inician las medidas adecuadas para los productos afectados.

B. 72

Riesgos/oportunidades específicos de compañía

Categoría de riesgo	Probabilidad de ocurrencia	Impacto	Categoría de oportunidad	Probabilidad de ocurrencia	Impacto
Riesgos de producción y tecnología	Baja	Medio	Oportunidades de producción y tecnología	–	–
Riesgos de tecnología de la información	Baja	Medio	Oportunidades de tecnología de la información	–	–
Riesgos de personal	Media	Alto	Oportunidades de personal	–	–
Riesgos relacionados con compañías asociadas y negocios conjuntos	Baja	Alto	Oportunidades relacionadas con compañías asociadas y negocios conjuntos	Media	Alto

Riesgos y oportunidades de tecnología de la información

La estrategia de digitalización que se persigue sistemáticamente abre nuevas oportunidades para el Grupo Daimler Truck y permite aumentar las ventajas para los clientes y el valor de la empresa. Sin embargo, el alto nivel de penetración de las tecnologías de la información (TI) en todas las áreas empresariales también alberga riesgos para los procesos empresariales y de producción, así como para sus servicios y productos.

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

Para el Grupo Daimler Truck, activo en todo el mundo, y sus amplios procesos de negocios y producción, es de vital importancia que la información esté disponible, actualizada, completa y correcta, y que se pueda intercambiar cuando sea necesario. El marco interno de seguridad informática del Grupo se basa en normas internacionales y utiliza estándares industriales y buenas prácticas como parte de sus medidas de protección. Los nuevos requisitos normativos en materia de ciberseguridad y sistemas de gestión de la ciberseguridad se tienen en cuenta en el desarrollo de nuestros procesos y políticas.

Al gestionar los crecientes riesgos de la cadena de suministro que plantean las amenazas de ransomware, Daimler Truck prioriza estrategias y medidas integrales de protección cibernética para asegurar su colaboración con terceros.

Deben utilizarse sistemas informáticos seguros y una infraestructura informática fiable. Las amenazas cibernéticas deben identificarse a lo largo de todo el ciclo de vida de las aplicaciones y los sistemas informáticos y tratarse en función de su gravedad. Se presta especial atención a los riesgos que podrían, en el peor de los casos, provocar una interrupción de los procesos empresariales debido a fallos de los sistemas informáticos y/o a la pérdida y corrupción de datos. El avance de la digitalización y la conectividad de los equipos de producción se complementa con medidas de seguridad técnicas y organizacionales coordinadas.

Debido a las crecientes exigencias en materia de confidencialidad, integridad y disponibilidad de los datos, Daimler Truck ha implementado una amplia gama de medidas preventivas y correctivas para minimizar los riesgos asociados y limitar los posibles daños. Por ejemplo, el Grupo reduce las posibles interrupciones de los procesos operativos en los centros de datos mediante bases de datos en espejo, almacenamiento de datos descentralizado, copias de seguridad de datos subcontratadas y sistemas informáticos diseñados para una alta disponibilidad. Existen planes de emergencia, y los empleados reciben formación y se les recuerda periódicamente los contenidos de esos planes de emergencia para que puedan actuar en caso de crisis. Las amenazas específicas se analizan y las contramedidas se coordinan en un Centro de Ciberseguridad y Respuesta (CSOC) activo a nivel mundial. La protección de los productos y servicios contra el peligro de caer en los ataques de los hackers y la ciberdelincuencia está en constante desarrollo.

Riesgos y oportunidades de personal

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

La competencia por empleados y directivos altamente cualificados sigue siendo muy intensa en el sector y en las regiones en las que opera Daimler Truck. El éxito futuro del Grupo Daimler Truck depende también de la medida en que consiga contratar, integrar y retener al personal especializado. Los instrumentos de recursos humanos establecidos tienen en cuenta estos riesgos de personal. La gestión de los recursos humanos se centra especialmente en el desarrollo del personal y la capacitación continua de la fuerza laboral de la Compañía. Para seguir teniendo éxito como empresa, desarrollamos continuamente la forma de trabajar juntos y optimizamos nuestra cultura de gestión.

Los **sucesos demográficos** obligan al Grupo a hacer frente a los cambios provocados por el envejecimiento de la fuerza de trabajo y a conseguir una nueva generación de especialistas y futuros ejecutivos cualificados. La administración de generaciones aborda esta cuestión aplicando medidas que hacen justicia al alcance del problema. Contrarrestamos las fluctuaciones ecológicas, del mercado y de la competencia con los instrumentos de tiempo y flexibilidad establecidos, permitiendo reacciones adecuadas a la situación respectiva.

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

Riesgos y oportunidades relacionados con compañías asociadas y negocios conjuntos

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

Por lo general, el Grupo Daimler Truck participa en los riesgos y oportunidades de las compañías asociadas y de los negocios conjuntos en función de su participación. También está sujeto a los riesgos y oportunidades del precio de las acciones si esas empresas cotizan en bolsa.

La revaluación de una participación en una compañía asociada puede dar lugar a riesgos y oportunidades relacionados con el valor contable de la inversión para el segmento al que pertenece la compañía asociada. También pueden surgir riesgos de las actividades empresariales en curso, especialmente por la integración de empleados, tecnologías y productos. Los intereses comerciales y jurídicos del Grupo pueden no estar siempre alineados con los de sus compañías asociadas y negocios conjuntos, y cualquiera de las compañías asociadas o negocios conjuntos actuales o futuros del Grupo puede no tener éxito, no alcanzar los objetivos previstos y no cumplir los plazos establecidos. Además, podrían surgir nuevas obligaciones financieras o necesidades de financiamiento adicionales. Las compañías asociadas están sujetas a un proceso de seguimiento para que, en caso necesario, se puedan tomar rápidamente decisiones sobre la conveniencia de adoptar medidas para apoyar o asegurar la rentabilidad. Los importes recuperables de las inversiones en compañías asociadas también se monitorean periódicamente.

Riesgos y oportunidades financieros

La siguiente sección trata de los riesgos y oportunidades financieros del Grupo Daimler Truck.

Los riesgos y las oportunidades pueden tener un efecto negativo o positivo sobre la rentabilidad, la liquidez y los recursos de capital y la situación financiera del Grupo. La probabilidad de ocurrencia y el impacto de estos riesgos y oportunidades se enumeran en la tabla **B. 73**.

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

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

Daimler Truck controla y vigila sistemáticamente los riesgos y oportunidades de los precios de mercado, principalmente en el marco de sus operaciones comerciales y actividades de financiamiento, y aplica instrumentos financieros derivados con fines de cobertura cuando es necesario, limitando así tanto los riesgos como las oportunidades de los precios de mercado.

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

Riesgos y oportunidades del tipo de cambio

La orientación global del Grupo significa que sus operaciones comerciales y financieras están vinculadas a riesgos y oportunidades relacionados con las fluctuaciones de los tipos de cambio.

Esto aplica particularmente a las fluctuaciones del dólar estadounidense, la libra británica, el dólar australiano, el yen japonés y otras monedas, como las de los mercados en crecimiento, frente al euro. El riesgo u oportunidad de cambio surge en las operaciones comerciales principalmente cuando los ingresos se generan en una moneda diferente a la de los costos relacionados (“riesgo de transacción”).

Mientras que los costos de producción se producen principalmente en dólares estadounidenses, euros y yenes, una parte de los ingresos por ventas se genera en otras monedas. Daimler Truck está expuesta a este tipo de riesgo de transacción, pero sólo en menor medida gracias a su red de producción mundial. Las exposiciones al riesgo de divisas, actualizadas regularmente, se cubren sucesivamente con instrumentos financieros adecuados (preponderantemente forwards de divisas y opciones de divisas) de acuerdo con las expectativas de los tipos de cambio, que se revisan continuamente, limitando tanto los riesgos como las oportunidades. Cualquier colateralización en exceso causada por cambios en la exposición se resuelve generalmente con prontitud utilizando las medidas adecuadas. También existen riesgos y oportunidades de tipo de cambio relacionados con la conversión de los activos netos, ingresos y gastos de las empresas del Grupo fuera de la zona euro (“riesgo de conversión”), contra los que el Grupo no suele cubrirse generalmente.

Riesgos y oportunidades de la tasa de interés

Las variaciones de las tasas de interés pueden crear riesgos y oportunidades tanto para las operaciones comerciales como para las financieras. Daimler Truck emplea una variedad de instrumentos financieros sensibles a las tasas de interés para satisfacer las necesidades de liquidez de sus operaciones comerciales en el día a día. La mayoría de estos instrumentos financieros están vinculados a la actividad de servicios financieros de Financial Services. Los riesgos y oportunidades de las tasas de interés surgen cuando los períodos de interés fijos entre el activo y el pasivo del balance general son incongruentes. Mediante un refinanciamiento coordinado con los términos de los acuerdos de financiamiento, el riesgo de desajuste de vencimientos se minimiza tanto desde el punto de vista de las tasas de interés como de la liquidez. Los demás riesgos de tasa de interés se gestionan mediante el uso de instrumentos financieros derivados. Las medidas de captación de capital para las actividades industriales y de servicios financieros se coordinan de forma centralizada a nivel del Grupo. Los instrumentos derivados de tipos de interés, como los swaps de tipos de interés, se utilizan para conseguir los tipos de interés fijos y las estructuras de activo/pasivo deseados (“gestión de activos y pasivos”).

Riesgos y oportunidades de los precios de *commodities*

Como se describe en el apartado de riesgos y oportunidades del mercado de adquisiciones, Daimler Truck está expuesta a los riesgos derivados de las variaciones de los precios de *commodities*. Una pequeña parte de los riesgos de los precios de *commodities*, principalmente de la compra prevista de determinados metales, puede reducirse mediante el uso de instrumentos financieros derivados.

Riesgos crediticios

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

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

Los riesgos crediticios también surgen de las inversiones de liquidez del Grupo. Si se produjeran impagos, ello afectaría negativamente a la rentabilidad, la liquidez y los recursos de capital y la situación financiera del Grupo. La metodología de los límites de las inversiones de liquidez con instituciones financieras se ha desarrollado continuamente en los últimos años. A la hora de tomar decisiones de inversión, se considera clave la excelente solvencia del prestatario y la diversificación equilibrada del riesgo. La mayoría de los activos líquidos se mantienen en inversiones con una calificación externa de grado de inversión o superior.

Riesgos de país

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

B. 73**Riesgos y oportunidades financieros**

Categoría de riesgo	Probabilidad de ocurrencia	Impacto	Categoría de Oportunidad	Probabilidad de ocurrencia	Impacto
Riesgos de tipo de cambio	Baja	Medio	Oportunidades de tipo de cambio	Baja	Medio
Riesgos de tasa de interés ¹	Baja	Bajo	Oportunidades de tasa de interés ¹	Baja	Bajo
Riesgos de precios de <i>commodities</i>	Baja	Alto	Oportunidades de precios de <i>commodities</i>	Baja	Alto
Riesgos crediticios	Baja	Bajo	Oportunidades crediticios	–	–
Riesgos de país	Baja	Bajo	Oportunidades de país	–	–
Riesgos relacionados con cambios en calificación crediticia ¹	Baja	Bajo	Oportunidades relacionados con cambios en calificación crediticia ¹	Baja	Bajo
Riesgos relacionados con planes de pensiones ¹	Baja	Bajo	Oportunidades relacionados con planes de pensiones ¹	Baja	Bajo

¹ El impacto estimado del riesgo / oportunidad no es relevante en relación con el EBIT.

En la nota 41 **Eventos Posteriores al Período del Informe** de las Notas a los Estados Financieros Consolidados se ofrece más información sobre los riesgos de país en el contexto de la revelación de acontecimientos posteriores. Además, los riesgos de país también surgen de las inversiones transfronterizas en instituciones financieras. El Grupo aborda estos riesgos estableciendo límites por país (por ejemplo, para las carteras en moneda fuerte de las compañías de Financial Services). Además, el Grupo dispone de un sistema de clasificación interno, en el que todos los países en los que opera Daimler Truck se dividen en clases de riesgo.

Riesgos y oportunidades por cambios en las calificaciones crediticias

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

Riesgos y oportunidades relacionados con planes de pensiones

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

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

Para más información sobre los planes de pensiones y sus riesgos, véase la nota 24 **Provisiones para Otros Riesgos** de las Notas a los Estados Financieros Consolidados. En la nota 34 **Gestión de Riesgos Financieros** de las Notas a los Estados Financieros Consolidados se ofrece información adicional sobre los riesgos financieros, las medidas de limitación de riesgos y la gestión de estos. La información sobre los instrumentos financieros del Grupo se encuentra en la nota 33 **Instrumentos Financieros** de las Notas a los Estados Financieros Consolidados.

Riesgos y oportunidades legales y fiscales

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

Riesgos legales

Riesgos regulatorios

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

Para mantener un alto nivel de calidad de sus productos y cumplir con las normas de seguridad y otras prescritas por los gobiernos, el Grupo incurre en importantes costos de control, certificación y garantía de calidad. Cumplir con las normas de vehículos exigidas por los gobiernos es costoso y a menudo supone un reto tecnológico, sobre todo cuando las normas exigidas entran en conflicto entre sí. A medida que los vehículos comerciales se vuelven más complejos, incluso como resultado de la digitalización de los componentes y las comunicaciones entre dichos componentes, aumenta el riesgo de que se produzcan defectos en los vehículos. La adopción de nuevas tecnologías, muchas de las cuales aún se están perfeccionando para su uso en el sector del transporte, incluidas las tecnologías de conducción autónoma y los vehículos eléctricos alimentados por baterías, puede aumentar la exposición del Grupo a los defectos de los vehículos y a la responsabilidad por los productos. La legislación y las normas gubernamentales aplicables exigen a los fabricantes que tomen medidas para subsanar los defectos relacionados con la seguridad de los vehículos y otras normas, y es posible que un fabricante tenga que retirar los vehículos del mercado. Los costos asociados a los retrasos en el lanzamiento de nuevos modelos debido a los defectos de los productos y a las campañas de retiro del mercado o a los costos de la garantía para subsanar los defectos de los vehículos que se han vendido pueden ser considerables.

Además, en relación con las operaciones comerciales del Grupo en todo el mundo, debe cumplir con una amplia gama de requisitos legales y reglamentarios relacionados con la lucha contra el soborno y la corrupción, las sanciones y control de exportaciones, la lucha contra el lavado de dinero y el financiamiento del terrorismo, requerimientos de productos, protección de la información, derechos humanos y el manejo de productos peligrosos en relación con sus actividades comerciales a nivel mundial.

[Daimler Truck a Simple Vista](#)

Informe Combinado de la Administración con Declaración No Financiera del Grupo > [Informe de riesgos y oportunidades](#)

Gobierno Corporativo

Estados Financieros Consolidados

Información Adicional

Las violaciones a las leyes anticorrupción, antimonopolio, sanciones, control de las exportaciones, contra el lavado de dinero y el financiamiento del terrorismo, requerimientos de productos, protección de la información y el manejo de productos peligrosos se castigan, por ejemplo, con multas obligatorias o consecuencias penales. Además, cualquier violación podría dar lugar a una cobertura mediática adversa y repercutir en la reputación del Grupo.

Riesgos por procedimientos legales

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

Procedimientos de ley antimonopolio (incluyendo acciones por daños y perjuicios)

Mercedes-Benz Group AG, bajo el antiguo nombre de Daimler AG la antigua entidad matriz de Daimler Truck AG, fue objeto de un procedimiento antimonopolio iniciado por la Comisión Europea. En julio de 2016, la Comisión Europea emitió una decisión de conciliación contra Daimler AG (ahora conocida como Mercedes-Benz Group AG) y otros cuatro fabricantes europeos de camiones por su participación en un comportamiento anticompetitivo que infringía las normas europeas de defensa de la competencia en relación con la fijación de precios y la repercusión de los costos del cumplimiento de las estrictas normas de emisiones para los camiones. La Comisión Europea determinó que Daimler AG participó en los acuerdos pertinentes desde el 17 de enero de 1997 hasta el 18 de enero de 2011. La multa individual impuesta a Daimler AG por la decisión de conciliación de la Comisión Europea ascendió a € 1.09 miles de millones y se pagó en su totalidad en 2016.

Tras la decisión de conciliación de la Comisión Europea, se han interpuesto o iniciado acciones legales, demandas colectivas y otras formas de reparación de daños por parte de clientes directos e indirectos de camiones en varias jurisdicciones. Las demandas por daños y perjuicios podrían dar lugar a responsabilidades sustanciales para el Grupo Daimler Truck, así como a gastos significativos por medidas de defensa, lo que podría tener un efecto material adverso en las operaciones y la liquidez y recursos de capital del Grupo Daimler Truck.

En relación con la infracción del cártel descrita anteriormente, hay demandas sustanciales (incluyendo ciertos tipos de acciones colectivas o demandas de agregación) pendientes o iniciadas en Alemania, el Reino Unido, los Países Bajos y España. También hay demandas pendientes en algunos otros países europeos y en Israel (en un total de aproximadamente 20 países).

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

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

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

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

En la nota 31 **Procedimientos Legales** de las Notas a los Estados Financieros Consolidados se ofrece más información sobre los procedimientos legales.

Riesgos y oportunidades fiscales

Daimler Truck Holding AG y sus subsidiarias operan en muchos países del mundo y, por tanto, están sujetas a numerosas disposiciones legales diferentes y a auditorías fiscales. Los cambios en la legislación y en la jurisdicción, así como las diferentes interpretaciones de la ley por parte de las autoridades fiscales - especialmente en el ámbito de las transacciones transfronterizas - pueden provocar una considerable incertidumbre. Por lo tanto, es posible que las provisiones fiscales reconocidas resulten insuficientes, lo que puede tener un impacto negativo en la utilidad neta y el flujo de efectivo del Grupo.

También es posible que se produzcan efectos positivos sobre la utilidad neta y el flujo de efectivo del Grupo como consecuencia de la aplicación de legislación retroactiva, de futuras sentencias judiciales o de cambios en las opiniones de las autoridades fiscales.

Los cambios o intervenciones de las autoridades fiscales son objeto de un seguimiento continuo por parte del departamento fiscal, y se adoptan medidas en caso necesario.

Además, si no hay utilidades gravables en el futuro o son demasiado escasas, existe el riesgo de que no se reconozca el beneficio fiscal de las pérdidas acumuladas y de las diferencias temporales deducibles, o de que deje de reconocerse en su totalidad, lo que podría tener un impacto negativo en la utilidad neta.

Por otra parte, existe la posibilidad de que los beneficios fiscales que no se reconocen en su totalidad se utilicen o se reconozcan en años futuros, lo que podría tener un impacto positivo en la utilidad neta del Grupo.

Evaluación general de la situación de riesgos y oportunidades

La imagen global de la situación de riesgos y oportunidades del Grupo se compone de los riesgos y oportunidades individuales descritos para todas las categorías de riesgos y oportunidades.

Además de las categorías de riesgo descritas anteriormente, existen acontecimientos imprevisibles que podrían tener un impacto negativo en las operaciones comerciales y, por tanto, en la rentabilidad, la liquidez y los recursos de capital y la situación financiera del Grupo Daimler Truck, así como en la reputación del Grupo. En particular, los riesgos jurídicos o las infracciones sociales por parte de socios y proveedores pueden tener un efecto negativo sobre la reputación del Grupo Daimler Truck, el medio ambiente y los empleados de los socios y proveedores. Por ello, como uno de los principios básicos de la actividad empresarial, Daimler Truck presta especial atención al cumplimiento de las normas legales y éticas, también en la selección de socios y proveedores.

Para reconocer los riesgos y las oportunidades en una fase temprana y tratar con éxito la situación actual de riesgos y oportunidades, el sistema de gestión de riesgos y oportunidades establecido se supervisa continuamente y se sigue desarrollando.

A pesar de que la situación general de riesgos del Grupo Daimler Truck permanece en un nivel similar en comparación con el año anterior, la distribución en las distintas categorías de riesgo cambia de forma significativa. Los riesgos del mercado de adquisiciones disminuyeron, reflejando la estabilización de los mercados internacionales de suministro, así como los precios de energía y materias primas. Sin perjuicio de la reducción, los riesgos del mercado de adquisiciones permanecen altos debido a los persistentes cuellos de botella a nivel regional y de sectores. Los riesgos de producción y tecnología disminuyeron de altos a medios, lo cual se debe también a la estabilización de las cadenas de suministro a nivel mundial.

Por otra parte, los riesgos de mercado han incrementado significativamente, un indicador de las limitaciones constantes a las ventas y fijación de precios que se experimenta a nivel local y regional. Los riesgos del marco legal y político también han incrementado, reflejando el ambiente actual de riesgos geopolíticos y los posibles efectos de derrame de distintos eventos alrededor del mundo sobre el Grupo Daimler Truck.

Los riesgos de personal pasaron de bajos a altos en comparación con el año anterior, principalmente debido a los riesgos relacionados con las próximas negociaciones sindicales en América del Norte.

El impacto financiero estimado general de las oportunidades del Grupo Daimler Truck disminuyeron en comparación con el ejercicio anterior. Uno de los principales impulsores de este cambio fue la estabilización de los precios de las materias primas a partir de un nivel alto durante el año anterior. Sin embargo, en el caso de los riesgos de adquisición, las oportunidades del mercado de adquisición continúan siendo altas, lo que refleja las diferencias observadas a nivel local y regional.

Ni en la fecha del balance general ni en el momento de la elaboración de los estados financieros consolidados anuales se han detectado riesgos y oportunidades relacionados con ESG que puedan tener un impacto negativo grave en los aspectos no financieros del Grupo Daimler Truck, tales como en temas ambientales, sociales o de empleado.

Riesgos que por sí solos o en combinación con otros riesgos podrían poner en peligro la continuidad del Grupo comprobados en el marco de la determinación de la capacidad de asumir riesgos. No son reconocibles ni en la fecha del balance general ni en el momento de la elaboración de los estados financieros anuales y consolidados.

Perspectivas

Nuestras perspectivas para el ejercicio 2024 se basan en el plan de negocio de Daimler Truck Holding AG, aprobado por el Consejo de Administración y el Comité de Vigilancia. Este plan tiene en cuenta el desempeño comercial actual, así como posibles oportunidades y riesgos, que se explican detalladamente en el **Informe de Riesgos y Oportunidades** del informe combinado de la administración. También se tienen en cuenta las premisas y valoraciones que hemos realizado sobre las condiciones económicas generales y la evolución de los mercados de vehículos industriales. Las estimaciones sobre la evolución futura de la empresa que aquí se presentan se basan en los objetivos de nuestros segmentos. En este contexto, hemos ajustado nuestras expectativas de desempeño comercial para reflejar los pronósticos actuales de desarrollo de los mercados de vehículos comerciales. Las afirmaciones que se hacen a continuación se basan en nuestro conocimiento en el momento de la elaboración del Informe Combinado de la Administración 2023.

La definición de las sensibilidades para la descripción comparativa, cualitativa, de los cambios en cifras clave (“al mismo”, “ligeramente” y “significativamente” por encima o por debajo del nivel del año anterior) se encuentran en el capítulo **Perfil Corporativo** del informe combinado de la administración.

Las perspectivas están especialmente sujetas a sucesos geopolíticos posteriores y su impacto en la economía mundial. El comportamiento futuro de la inflación continúa determinando el ambiente de la política monetaria e influye sobre las decisiones de los bancos centrales.

En la tabla **B. 75 del capítulo Perspectivas**, se muestra una comparación de las cifras clave de las perspectivas declaradas con el comportamiento real en 2023 del ejercicio fiscal, así como las perspectivas para el ejercicio fiscal 2024.

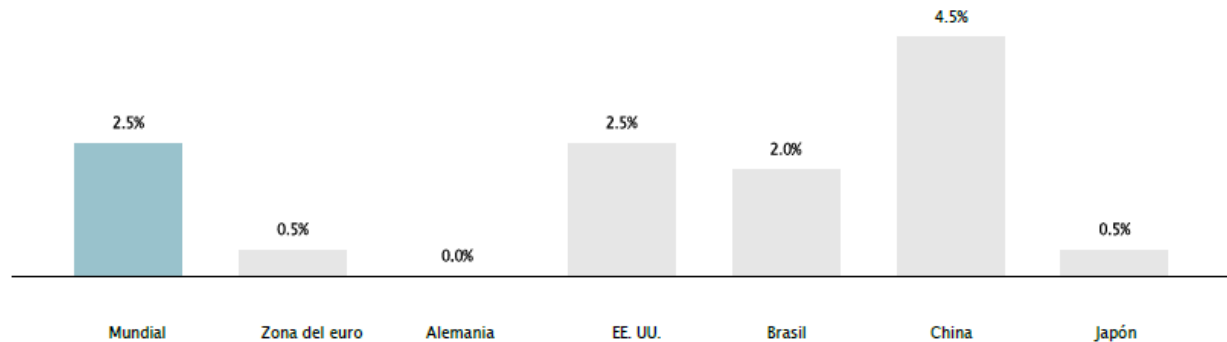
La economía mundial

Esperamos que el crecimiento económico mundial se desacelere aún más en 2024. Es probable que el entorno de política monetaria restrictiva continúe frenando la demanda e inhibiendo el gasto de consumo y de capital. Además, no se puede descartar que los riesgos geopolíticos actuales tengan un impacto negativo en la economía real. Sin embargo, la continua caída de las tasas de inflación podría desencadenar un cambio en la postura de política monetaria de los principales bancos centrales. Esto apoyaría una recuperación de la economía global en la segunda mitad del año. Según nuestras previsiones, la economía mundial crecerá hasta un 2.5 % en 2024, una vez más por debajo de la tasa de crecimiento media a largo plazo.

Es probable que el crecimiento de la producción económica en la zona del euro se mantenga en un nivel débil en 2024 (+0.5 %). Suponemos que la economía alemana se estancará este año. Esperamos un aumento medio de los precios al consumo en la eurozona de hasta el 2.5 % en 2024.

B. 74

Expectativas de crecimiento económico para 2024



Un posible retorno de la tasa de inflación hacia el objetivo de inflación del BCE hace que los recortes de tipos de interés sean más probables a lo largo del año.

Una caída de la inflación hacia el corredor objetivo en EE. UU. también puede dar lugar a un cambio de política monetaria a lo largo del año. En general, esperamos una tasa de inflación promedio de hasta el 3.0 % y un crecimiento de la economía estadounidense de hasta el 2.5 % en 2024).

Con un crecimiento de alrededor del 2.0 %, se espera que la producción económica brasileña crezca con menos fuerza en 2024 que el año pasado. Esperamos que China siga haciendo una importante contribución al crecimiento económico mundial en 2024 (+4.5%). Es probable que el desarrollo económico general en Japón se enfríe (+0.5 %).

El mercado de vehículos comerciales

Debido a las continuas condiciones económicas difíciles y la falta de efectos de recuperación, esperamos que los mercados clave de camiones vuelvan a niveles normales en 2024. Desde la perspectiva actual, anticipamos un volumen de mercado para camiones pesados (“clase 8”) en América del Norte de entre 280 y 320 mil unidades. El mercado de camiones pesados en la región EU30 (Unión Europea, Reino Unido, Suiza y Noruega) probablemente tendrá un volumen de entre 260 y 300 mil unidades.

Ventas de Unidades

Basándonos en nuestras hipótesis generales de Grupo sobre la economía mundial y los mercados de vehículos comerciales que son importantes para nosotros, esperamos unas ventas para el Negocio Industrial de entre 490 y 510 miles de unidades.

En el segmento **Trucks North America**, suponemos que las ventas se situarán entre 180 y 200 miles de unidades en un ambiente macroeconómico debilitado ligeramente en América del Norte.

Esperamos unas ventas de entre 140 y 160 miles de unidades en el segmento de **Mercedes-Benz**, lo cual considera, entre otras cosas una disminución de mercado inesperada en la región EU30.

En el segmento de **Trucks Asia**, esperamos ventas dentro de un rango de entre 130 a 150 miles de unidades.

En el segmento de **Daimler Buses**, también pronosticamos un volumen similar en comparación con el año anterior, para un rango de ventas de unidades de entre 23 y 28 miles de unidades.

Ingresos por Ventas y EBIT

Esperamos que los ingresos del Daimler Truck Group estén entre € 55 y € 57 miles de millones durante el ejercicio fiscal 2024. Para el Negocio Industrial, asumimos ingresos por ventas de entre € 52 y € 54 miles de millones y un retorno sobre las ventas ajustado del 9 % al 10.5 %.

Según nuestras perspectivas de mercado esperadas, los factores mencionados anteriormente y la planificación de nuestros segmentos, esperamos que el EBIT del Grupo en 2024 esté al mismo nivel que el año anterior. También esperamos que el EBIT ajustado del Grupo esté al mismo nivel que el año anterior.

Se espera un retorno sobre las ventas ajustado del 11 % al 13 % para el segmento **Trucks North America**. A pesar del esperado debilitamiento de los mercados de vehículos comerciales en América del Norte, esperamos que el retorno sobre ventas se mantenga estable.

Con un retorno sobre las ventas ajustado del 8.5 % al 10.5 % en el segmento **Mercedes-Benz**, pronosticamos que lograremos un retorno sobre ventas similar en comparación con el año anterior a pesar de la caída esperada del mercado en la región EU30.

En el segmento **Trucks Asia**, asumimos un retorno sobre ventas ajustado en un rango del 3 % al 5 % a pesar del debilitamiento esperado de los mercados relevantes de vehículos comerciales.

Para el segmento **Daimler Buses**, pronosticamos un retorno sobre ventas ajustado del 5 % al 7 %. Esperamos efectos positivos del precio neto y la mezcla de productos debido a una mayor recuperación en el mercado de autobuses de pasajeros.

Prevemos nuevos negocios de entre € 11 y € 13 miles de millones para el segmento **Financial Services**. Esto se debe en particular al crecimiento de las operaciones comerciales del segmento Financial Services en Europa y América del Sur. Para 2024, en un entorno macroeconómico caracterizado por la incertidumbre, asumimos mayores utilidades ajustadas y esperamos un retorno sobre el capital ajustado del 9 % al 11 %. En el futuro, para respaldar la calificación de Daimler Truck, tendremos en cuenta el objetivo del segmento de un índice de capital promedio del diez por ciento (antes nueve por ciento) al establecer la base de capital de todas las empresas de servicios financieros.

Flujo de efectivo libre y liquidez

Suponemos que el Flujo libre efectivo del Negocio Industrial en 2024 estará ligeramente por encima del nivel del año anterior. Basándonos en la evolución estable de los ingresos y beneficios que esperamos, suponemos una ligera disminución de las existencias, así como una situación de suministro en gran medida estable. Además, esperamos que el mejor desarrollo del inventario se vea parcialmente compensado por mayores inversiones en investigación y desarrollo y en propiedades, plantas y equipo.

Para 2024, aspiramos a un nivel de liquidez que sea apropiado a la situación general de riesgo en los mercados financieros y al perfil de riesgo de nuestra Compañía. Al medir la cantidad de liquidez también se tienen en cuenta los posibles riesgos de refinanciación, por ejemplo, debido a distorsiones temporales en los mercados financieros. Suponemos que en 2024 tendremos un buen acceso a los mercados de capitales y al mercado bancario. Queremos cubrir nuestras necesidades financieras principalmente a través de bonos, bonos a corto plazo (papeles comerciales), préstamos bancarios y la titulización de cuentas por cobrar de servicios financieros. La atención se centraría en los bonos de los mercados de bonos en dólares estadounidenses, dólares canadienses y euros. La mayoría de los bancos centrales iniciaron un ciclo de subidas de tipos de interés desde 2022, lo que en general ha provocado un aumento de los costos de refinanciación. Suponemos que el ciclo de subidas de tipos de interés en los mercados relevantes para nosotros llegará a su fin en 2024 y que puede haber posibles recortes de tipos de interés. Además, nuestro objetivo es seguir garantizando un alto nivel de flexibilidad financiera.

En el contexto de una sólida posición de liquidez, el Consejo de Administración y el Consejo de Supervisión de Daimler Truck Holding AG decidieron el 10 de julio de 2023 implementar un programa de recompra de acciones. Sobre esta base, se adquirirán en bolsa acciones propias por valor de hasta € 2.0 miles de millones (excluidos los costos adicionales de adquisición) en un período de hasta 24 meses a partir del 2 de agosto de 2023

Dividendo

En nuestro Día del Mercado de Capitales el 11 de julio de 2023, comunicamos un cambio en nuestra política de dividendos para permitir una distribución mayor y menos volátil a nuestros accionistas. Ahora aspiramos a un ratio de pago del 40 % al 60 % (anteriormente 40%) de la utilidad consolidada atribuible a los accionistas de Daimler Truck. Además, para el cálculo del dividendo tenemos en cuenta el Flujo libre efectivo del Negocio Industrial.

Según la Ley de Sociedades Mercantiles de Alemania (Aktiengesetz o AktG), el dividendo se distribuye a partir del beneficio distribuible indicado en las cuentas anuales de Daimler Truck Holding AG de conformidad con el Código de Comercio alemán (Handelsgesetzbuch o HGB). El Consejo de Administración y el Consejo de Supervisión propondrán a la Asamblea General Anual del 15 de mayo de 2024 distribuir un dividendo de € 1.90 por acción sin valor nominal con derecho a dividendos para el ejercicio 2023.

Actividades de investigación y desarrollo

Para las inversiones en propiedades, plantas y equipo y el gasto en investigación y desarrollo (incluyendo capitalización), esperamos un ligero incremento en 2024 en comparación con el año anterior. Hemos resumido el contenido esencial a nivel Grupo y segmentos a continuación.

Inversiones en propiedades, plantas y equipo

Para el año fiscal 2024, continuaremos invirtiendo fuertemente en propiedades, plantas y equipo para seguir avanzando en nuestra empresa. Esto se aplica en particular a la movilidad eléctrica y a la ampliación de nuestras redes de ventas.

Las inversiones en propiedades, plantas y equipo en el segmento **Trucks North America** se caracterizan principalmente por la expansión de las instalaciones de fabricación y prueba, así como por la adquisición de nuevos equipos de producción para respaldar la transformación a vehículos de cero emisiones.

Las inversiones en propiedades, plantas y equipos de **Mercedes-Benz** están impulsadas por la preparación de las plantas para la introducción de más vehículos de emisiones cero. Además, continuarán las inversiones en el negocio propio de repuestos de la empresa, tras la escisión de la antigua Daimler AG (ahora Mercedes-Benz Group AG).

[Daimler Truck a Simple Vista](#)

Informe Combinado de la Administración con Declaración No Financiera del Grupo > [Perspectivas](#)
Gobierno Corporativo
Estados Financieros Consolidados
Información Adicional

En el segmento **Trucks Asia**, la atención en 2024 seguirá centrándose en las nuevas tecnologías, incluidas la e-movilidad y la digitalización, así como en la modernización de los centros de distribución, los almacenes y la optimización de las plantas.

En el segmento **Daimler Buses**, las inversiones previstas se centrarán en la finalización del nuevo Bus World Home Service Center de Berlín y en la ampliación de las sedes de Holysov (República Checa) y Hosdere (Turquía).

Investigación y desarrollo

Con nuestras actividades de investigación y desarrollo, pretendemos aumentar la competitividad en el contexto de la transformación de la movilidad y los desafíos tecnológicos asociados. Nos estamos centrando en vehículos de cero emisiones, conducción automatizada y desarrollo continuo de productos existentes.

Trucks North America también seguirá centrándose en inversiones en vehículos de cero emisiones, en la mejora de la eficiencia del combustible y el rendimiento de los productos existentes.

En **Mercedes-Benz**, el desarrollo de vehículos propulsados por baterías y por hidrógeno seguirá siendo el foco de atención en 2024. Otro punto central será la adaptación de la cabina a las futuras regulaciones legales.

Para **Trucks Asia**, el objetivo es continuar el desarrollo de la movilidad eléctrica y las nuevas tecnologías y seguir desarrollando la cartera existente.

En **Daimler Buses**, el cambio significativo hacia sistemas de propulsión de cero emisiones continuará en 2024. También se invertirá, entre otras cosas, para cumplir la norma de emisiones Euro VII para autobuses de pasajeros hasta 2027.

B. 75

Cifras clave de las perspectivas para Daimler Truck

	2022	2023	2023	2023	2024
	Informadas	Perspectivas en el Informe Combinado de la Adm. 2022	Perspectivas actualizadas en el año	Comportamiento real	Perspectivas
Mercado de camiones pesados					
América del Norte (miles de unid.)	309	280 a 320	290 a 330	331	280 a 320
EU30 (miles de unid.)	296	280 a 320	300 a 340	342	260 s 300
Grupo					
Ingresos por ventas	€50.9 MM	€55 MM a €57 MM	€56 MM a €58 MM	€55.9 MM	€55 MM a €57 MM
EBIT	€3.5 MM	Incremento significativo	- €5.2 MM (+48.3%), increm. significativo		nivel del año anterior
EBIT Ajustado	€4.0 MM	Incremento significativo	- €5.5 MM (+38.6%), increm. significativo		nivel del año anterior
Inversiones en propiedades, plantas y equipo	€0.9 MM.	nivel del año anterior	ligero increm.	€1.0 MM. (+14.2%), ligero increm.	
Gastos en investigación y desarrollo (incluyendo costos de desarrollo capitalizado)	€1.8 MM.	nivel del año anterior	ligero increm.	€2.0 MM. (+10.1%), ligero increm.	ligero increm. ¹
Negocio Industrial					
Ventas unidades (miles de unid.)	520	510 a 530	530 a 550	526	490 a 510
Ingresos por ventas	€49.2 MM.	€53 MM. a €55 MM.	€54 MM. a €56 MM.	€53.2 MM.	€52 MM. a €54 MM.
Retorno sobre ventas ajustado	7.7%	7.5% a 9%	8.5% a 10%	9.9%	9% bis 10.5%
Flujo libre efectivo	€1.7 MM.	ligero increm.	increm. signific.	€2.8 MM. (+61.0%), increm. signific.	ligero increm.
Trucks North America					
Ventas unidades (miles de unid.)	187	190 a 210	-	195	180 a 200
Retorno sobre ventas ajustado	10.8%	10% a 12%	11% a 13%	12.3%	11% a 13%
Mercedes-Benz					
Ventas unidades (miles de unid.)	166	150 a 170	155 a 175	159	140 a 160
Retorno sobre ventas ajustado	8.1%	7% a 9%	8% a 10%	10.2%	8.5% bis 10.5%
Trucks Asia					
Ventas unidades (miles de unid.)	156	150 a 170	160 a 180	161	130 a 150
Retorno sobre ventas ajustado	2.6%	3% a 5%	4% a 6%	4.7%	3% a 5%
Daimler Buses					
Ventas unidades (miles de unid.)	24	20 a 25	-	26	23 a 28
Retorno sobre ventas ajustado	0.4%	2% a 4%	3% a 5%	4.7%	5% a 7%
Financial Services					
Nuevos negocios	€9.4 MM.	€11 MM. a €12 MM.	€10 MM. a €11 MM.	€11.3 MM.	€11 MM. a €13 MM.
Retorno sobre el capital ajustado	9.9%	9% a 11%	-	9.1%	9% a 11%

¹ A partir del ejercicio fiscal 2024, resumimos las perspectivas para inversiones en propiedades, plantas y equipo, y gasto en investigación y desarrollo (incluyendo costos de desarrollo capitalizado).

Declaración general sobre el desempeño futuro

Siguen existiendo incertidumbres relacionadas con la guerra entre Rusia y Ucrania y el desarrollo del comercio global, que pueden tener un impacto en las cadenas de suministro globales. Al mismo tiempo, el desarrollo continuo de la cartera de productos existente, el aumento de la digitalización y la transformación necesaria hacia un futuro neutro en CO₂ requieren grandes inversiones.

Nuestras hipótesis para 2024 suponen que los riesgos geopolíticos actuales no tendrán ningún efecto negativo adicional en la economía global. También esperamos que las tasas de inflación caigan como resultado de una política monetaria basada en objetivos. También suponemos que la situación actual en los mercados energéticos y en las cadenas de suministro a nivel mundial no generará cargas adicionales a lo largo del año.

En este contexto y respaldados por la fortaleza de la marca y el poder innovador de nuestra empresa, esperamos que la situación general se mantenga estable en 2024 en comparación con 2023.

Declaraciones prospectivas

Este documento contiene declaraciones prospectivas que reflejan nuestra opinión actual sobre acontecimientos futuros. Palabras como "anticipar", "asumir", "creer", "estimar", "esperar", "pretender", "puede/podría", "planear", "proyectar", "debería" y términos similares se utilizan para expresar las declaraciones prospectivas. Estas declaraciones están sujetas a una serie de riesgos e incertidumbres. Por ejemplo, una evolución adversa de la situación económica mundial, en particular un descenso de la demanda en nuestros mercados de venta más importantes, un deterioro de nuestras opciones de refinanciación en los mercados crediticios y financieros, acontecimientos inevitables de fuerza mayor como catástrofes naturales, pandemias, actos de terrorismo, disturbios políticos, conflictos armados, accidentes industriales y sus efectos en nuestras ventas, las compras, la producción o las actividades de financiación, las variaciones de los tipos de cambio, las normativas aduaneras y de comercio exterior, un cambio en el comportamiento de los consumidores hacia vehículos más pequeños y menos rentables o una posible pérdida de aceptación de nuestros productos y servicios, que nos obligue a ajustar los precios y a reducir las capacidades de producción, el aumento de los precios de los combustibles y las materias primas, la interrupción de la producción por escasez de materiales huelgas laborales o quiebras de proveedores, una disminución de los precios de reventa de los vehículos usados, la aplicación con éxito de medidas de reducción de costos y optimización de la eficiencia, las perspectivas comerciales de las empresas en las que tenemos una participación significativa, la aplicación con éxito de colaboraciones estratégicas y empresas conjuntas, los cambios en la legislación, los reglamentos y las directrices oficiales, en particular los relativos a las emisiones de los vehículos, el ahorro de combustible y la seguridad, así como la resolución de las investigaciones oficiales en curso o iniciadas por las autoridades y el resultado de los procedimientos judiciales pendientes o amenazados en el futuro, así como otros riesgos e incertidumbres, algunos de los cuales se describen anteriormente en este Informe Anual bajo el encabezado "Informe sobre riesgos y oportunidades". Si se produjera uno de estos elementos de incertidumbre o uno de estos imponderables, o si las hipótesis en las que se basan las declaraciones prospectivas resultaran ser incorrectas, los resultados reales podrían diferir sustancialmente de los resultados declarados o implícitos en estas declaraciones. No pretendemos ni asumimos ninguna obligación de actualizar continuamente las declaraciones prospectivas, ya que éstas se basan únicamente en las circunstancias existentes en la fecha de su publicación.

Referencias emitidas en el presente Informe Combinado de la Administración

En la medida en que las referencias emitidas en el presente Informe de la Administración se refieran a partes del Informe Anual que no fueron incluidas en la auditoría externa (partes ajenas a la empresa y los estados financieros consolidados y el Informe Combinado de la Administración), o a la página web de Daimler Truck o a otros informes o documentos, éstos tampoco formaron parte de la auditoría externa.

C

Gobierno Corporativo

Informe del Comité de Auditoría	152
Declaración sobre Gobierno Corporativo	155



Informe del Comité de Auditoría

Estimados Accionistas, como Presidente del Comité de Auditoría, me complace presentarles las tareas y actividades llevadas a cabo por este órgano.

Fundamentos del trabajo del Comité de Auditoría

Las tareas y responsabilidades del Comité de Auditoría se basan en las disposiciones legales pertinentes, el Código de Gobierno Corporativo de Alemania (DCGK) con sus enmiendas de fecha 28 de abril de 2022 y las Reglas de Procedimiento del Comité de Vigilancia y del Comité de Auditoría, en su versión actual.

Integración del Comité de Auditoría

El Comité de Auditoría está integrado por Michael Brosnan, Akihiro Eto, Harald Wilhelm, Michael Brecht, Jörg Köhlinger y Thomas Zwick. Desde 2021, Michael Brosnan ocupa el cargo de Presidente del Comité de Auditoría. Michael Brecht fue electo como Vicepresidente en 2021. Como Presidente del Comité de Auditoría, Michael Brosnan es independiente de Daimler Truck Holding AG y de su Consejo de Administración, tal y como se define en la recomendación correspondiente de la DCGK. Junto con Harald Wilhelm y Michael Brosnan, el Comité de Auditoría incluye dos miembros con conocimientos financieros en el sentido del artículo 100, apartado 5, de la Ley de Sociedades Mercantiles de Alemania (Aktiengesetz o "AktG") y de las recomendaciones respectivas de la DCGK.

Tareas y responsabilidades

El Comité de Auditoría se ocupa en particular de cuestiones relacionadas con la contabilidad, la información financiera y la información sobre sustentabilidad, incluida la declaración no financiera del grupo. Las funciones del Comité de Auditoría también incluyen el trabajo de calidad de la auditoría anual y la revisión de las calificaciones y la independencia del auditor. El Comité de Auditoría debate con el auditor la evaluación de las áreas clave de auditoría y los asuntos de auditoría especialmente importantes y también examina la idoneidad y efectividad del sistema de control interno, el sistema de gestión de riesgos, el sistema de gestión del cumplimiento y el sistema de auditoría interna. El Comité de Auditoría también es informado periódicamente por el Consejo de Administración sobre las controversias legales.

También es parte de las tareas del Comité de Auditoría asignar al auditor la auditoría de los estados financieros anuales y la revisión de auditoría de los informes financieros intermedio siguiendo el nombramiento del auditor por la Asamblea General Anual. Además, el Comité de Auditoría identifica las principales áreas de la auditoría y negocia los honorarios de auditoría con el auditor. El Comité de Auditoría también encarga al auditor otros servicios de auditoría, como la auditoría de la declaración no financiera del Grupo como parte del informe combinado de la administración.

Cooperación con el Comité de Vigilancia

En su calidad de Presidente del Comité de Auditoría, Michael Brosnan informa al Comité de Vigilancia sobre las actividades del Comité y el contenido de las Asambleas y los debates mantenidos fuera de las asambleas. Esta información se facilitaba en la respectiva asamblea del Comité de Vigilancia, que tiene lugar después de una asamblea del Comité de Auditoría. Adicionalmente, existen intercambios habituales entre Michael Brosnan como Presidente del Comité de Auditoría y el Presidente del Comité de Vigilancia, así como entre Michael Brosnan y el miembro del Consejo de Administración responsable por Finanzas y Contraloría.



Michael Brosnan, presidente del Comité de Auditoría de Daimler Truck Holding AG.

Asambleas y participantes

El Comité de Auditoría celebró en total ocho asambleas en el ejercicio fiscal 2023 y aprobó una resolución mediante el procedimiento escrito. El Presidente del Comité de Vigilancia, Joe Kaeser, asistió a la mayoría de las asambleas en calidad de invitado permanente. En cumplimiento de los requisitos legales y de otro tipo pertinentes, el miembro del Consejo de Administración de la Compañía responsable de Finanzas y Contraloría, así como representantes del auditor también participaron en las Asambleas como invitados permanentes. Entre los invitados habituales a las asambleas figuraron también, en particular, el Titular de Contabilidad, el Titular de Asuntos Legales y Cumplimiento y el Titular de Auditoría Corporativa (Auditoría Interna), quienes informaron al Comité de Auditoría sobre puntos concretos del orden del día. El Comité de Auditoría también consultó periódicamente al auditor sin el Consejo de Administración.

Además de las asambleas del Comité de Auditoría, Michael Brosnan como Presidente, mantuvo regularmente asambleas individuales con los miembros del Comité, el miembro del Consejo de Administración responsable de Finanzas y Contraloría y los citados representantes de la administración del Grupo Daimler Truck, en particular para la preparación y el seguimiento de las asambleas. Michael Brosnan también intercambió regularmente información con los representantes del auditor sobre cuestiones importantes de auditoría e informó a los miembros del Comité de conformidad.

Temas de las actividades del Comité de Auditoría en el ejercicio fiscal 2023

En el transcurso del ejercicio fiscal 2023, el Comité de Auditoría debatió los estados financieros anuales y consolidados, el Informe Combinado de la Administración y los resultados de la auditoría de los estados financieros, los estados financieros intermedios y los resultados de la respectiva revisión de auditoría con el miembro responsable del Consejo de Administración, el Titular de Contabilidad y los representantes del auditor antes de su publicación. Los informes de los departamentos de Auditoría Corporativa, Asuntos Legales y Cumplimiento también complementaron el contenido habitual de las asambleas. El Comité de Auditoría recibió informes regulares sobre los procedimientos legales en curso, la situación de riesgo, el sistema de gestión del cumplimiento e información sobre informes internos y externos recibidos en el sistema de denuncia de irregularidades del Grupo “SpeakUp” (anteriormente la Oficina de Prácticas Comerciales, BPO) y las medidas emprendidas para abordarlos.

En su asamblea del 9 de marzo de 2023, el Comité de Auditoría revisó y discutió intensamente los estados financieros anuales, los estados financieros consolidados y el informe combinado de la administración, cada uno de ellos auditado con opinión sin reservas, incluyendo la declaración no financiera del Grupo auditado con un “aseguramiento limitado” y el posterior informe de sustentabilidad para el ejercicio 2022, la Declaración sobre Gobierno Corporativo, la propuesta a la Asamblea General Anual de aplicación de resultados y el informe de remuneraciones. Los representantes del auditor informaron sobre los resultados de la auditoría y en particular abordaron las áreas de enfoque de la auditoría, los “Asuntos Clave de la Auditoría” y los respectivos procedimientos de auditoría, incluidas las conclusiones extraídas en cada caso, y estuvieron a disposición del comité para preguntas e información complementaria. Los informes del auditor sobre los estados financieros anuales y los estados financieros consolidados (incluyendo las cuestiones de auditoría particularmente importantes en los dictámenes de auditoría emitidos), sobre el sistema de control interno y sobre las transacciones significativas relacionadas con los estados financieros se discutieron junto con el auditor. Además, el Comité de Auditoría también se ocupó del sistema de gestión de riesgos de la Compañía. Tras un examen y un debate en profundidad, el Comité de Auditoría recomendó que el Comité de Vigilancia aprobara los estados financieros preparados, el informe combinado de la administración que incluye la declaración no financiera del Grupo, la Declaración sobre Gobierno Corporativo y la propuesta de aplicación de beneficios a la Asamblea General Anual en lo que respecta, en particular, a la distribución parcial de utilidades a los accionistas. El Comité de Auditoría también aprobó el informe del Comité de Auditoría sobre el ejercicio financiero de 2022 y recomendó que el Comité de Vigilancia presente el informe del Comité de Vigilancia y el informe de remuneraciones a la Asamblea General Anual. En lo que respecta a los auditores de la empresa, el Comité de Auditoría se ocupó en particular de su independencia, sobre la cual no había indicios de preocupación, y después de un primer análisis de la calidad de la auditoría, formuló la recomendación al Comité de Vigilancia sobre la propuesta al Asamblea General Anual para nombrar a KPMG AG Wirtschaftsprüfungsgesellschaft, Berlín, auditor, auditor del Grupo y auditor para la revisión de los estados financieros intermedios para el ejercicio 2023 y para los estados intermedios para el ejercicio 2024 en el período hasta la próxima Asamblea General Anual Asamblea en el ejercicio 2024. Otro contenido de la asamblea del 9 de marzo de 2023 fue el plan anual del departamento de Auditoría Corporativa.

En su asamblea del 8 de mayo 2023, el Comité de Auditoría abordó detalladamente el informe intermedio para el primer trimestre de 2023 y recibió informes de los departamentos de Auditoría Corporativa, Cumplimiento y Asuntos Legales. La asamblea también abordó los objetivos financieros de la Compañía y las ambiciones de la Compañía en asuntos de costos fijos.

En la asamblea inmediatamente posterior a la Asamblea General Anual con fecha 21 de junio de 2023, después de la designación por parte de la Asamblea General Anual, el Comité de Auditoría asignó a KPMG AG Wirtschaftsprüfungsgesellschaft, Berlín, la auditoría de los estados financieros anuales y los estados financieros consolidados, la declaración no financiera del Grupo para el ejercicio fiscal 2023, los sistemas de control interno y la revisión de auditoría de los estados financieros intermedios para el ejercicio fiscal 2023 y autorizó a Michael Brosnan y de forma alterna a Michael Brecht para firmar cartas compromiso y el acuerdo de honorarios correspondientes.

El tema de la asamblea extraordinaria del 6 de julio de 2023 fue la revisión detallada de los contenidos del Día de Mercado de Capitales que se celebró el 11 de julio de 2023 y, específicamente, el programa de recompra de acciones que se anunció el 10 de julio de 2023.

En la asamblea del Comité de Auditoría del 13 de julio de 2023, el Comité de Auditoría abordó primordialmente la planeación de la auditoría y los estados financieros y las áreas de enfoque de auditoría, así como los asuntos clave de auditoría. Además, el Comité de Auditoría discutió específicamente el desarrollo ulterior de los sistemas de control interno y se le informó con mayor detalle sobre la taxonomía de la UE y el informe integrado de sustentabilidad.

Durante su asamblea del 31 de julio de 2023, el Comité de Auditoría abordó detalladamente los informes intermedios para el segundo trimestre de 2023 y recibió informes de los departamentos de Auditoría Corporativa, Cumplimiento y Asuntos Legales. El contenido de la asamblea fue también, en específico, el estado actual de las ambiciones de la Compañía en temas de costos fijos.

En su asamblea del 6 de noviembre de 2023, el Comité de auditoría abordó a fondo el informe intermedio del tercer trimestre de 2023 y recibió informes de los Departamentos de Auditoría Corporativa, Cumplimiento y Asuntos Legales, así como sobre la auditoría de conformidad con el Reglamento de Infraestructura del Mercado de la UE. En preparación para la asamblea del Comité de Vigilancia del 6 de noviembre de 2022, el Comité de Auditoría también abordó detalladamente una medida de capital intragrupo. En relación con la auditoría de los estados financieros, el Comité de Auditoría también revisó el catálogo de servicios distintos a auditoría y abordó el tema mencionado de costos fijos, el Sistema de control interno y temas de gestión del desempeño de sustentabilidad.

En su asamblea del 6 de diciembre de 2023, el Comité de Auditoría discutió la Planeación Comercial de Daimler Truck y el plan anual de auditoría de Auditoría Corporativa en preparación para la asamblea del Comité de Vigilancia el mismo día.

Compañía y estados financieros consolidados 2023

En preparación para la asamblea del Comité de Vigilancia del mismo día, el Comité de Auditoría, en su asamblea del 29 de febrero de 2024, revisó y discutió intensamente los estados financieros anuales, los estados financieros consolidados y el informe combinado de la administración, cada uno de ellos auditado con una opinión de auditor sin reservas. , los estados no financieros del Grupo auditados con “aseguramiento limitado”, así como el siguiente informe de sustentabilidad para el ejercicio 2023, la Declaración sobre Gobierno Corporativo y la propuesta a la Asamblea General Anual de apropiación de beneficios y el informe de remuneraciones. Los representantes de los auditores informaron detalladamente sobre los resultados de la auditoría y, en este informe, abordaron en particular las áreas de enfoque de la auditoría, las cuestiones clave de la auditoría y los respectivos procedimientos de auditoría, incluidas las conclusiones extraídas en cada caso, y estuvieron disponibles al comité para preguntas e información complementaria. Los informes del auditor sobre los estados financieros anuales y los estados financieros consolidados (incluidas las cuestiones clave de auditoría contenidas en las opiniones de auditoría emitidas), sobre el sistema de control interno y sobre las transacciones significativas relacionadas con la información financiera se discutieron con los representantes del auditor.

Además, el Comité de Auditoría también se ocupó del sistema de gestión de riesgos. Después de una revisión y discusión en profundidad, el Comité de Auditoría recomendó que el Comité de Vigilancia aprobara los estados financieros preparados, el informe combinado de la administración que incluye la declaración no financiera del Grupo y el informe de sustentabilidad, la Declaración sobre Gobierno Corporativo y la propuesta de aplicación de resultados a la Asamblea General Anual. El Comité de Auditoría también adoptó su informe sobre el ejercicio 2023.

En lo que respecta al auditor de la Sociedad, el Comité de Auditoría se ocupó en particular de la independencia del auditor. Tras un análisis de la calidad de la auditoría, el Comité de Auditoría también examinó la recomendación al Comité de Vigilancia sobre la propuesta a la Asamblea General Anual de nombrar a KPMG AG Wirtschaftsprüfungsgesellschaft, Berlín, como auditor de los estados financieros, como auditor de los estados financieros consolidados, como auditor para la revisión de los informes financieros intermedios del ejercicio 2024 y de los informes financieros intermedios del ejercicio 2025 en el período hasta la próxima Asamblea General Anual del ejercicio 2025.

El Comité de Auditoría también quiere aprovechar su informe del ejercicio para expresar su agradecimiento y reconocimiento al exdirector financiero Jochen Goetz, fallecido inesperadamente en 2023 por su dedicación y los servicios prestados a Daimler Truck.

Leinfelden-Echterdingen, febrero de 2024

El Comité de Auditoría



Michael Brosnan, Presidente

Declaración sobre Gobierno Corporativo

En esta Declaración sobre Gobierno Corporativo, de conformidad con la Secciones 289f y 315d del Código de Comercio de Alemania (Handelsgesetzbuch o "HGB"), el Consejo de Administración y el Comité de Vigilancia informan de forma conjunta sobre el gobierno corporativo de la Compañía para el ejercicio fiscal 2023. Salvo que se indique lo contrario, las siguientes declaraciones se aplican por igual a Daimler Truck Holding AG y al Grupo. De conformidad con la Sección 317, apartado 2, párrafo 6, del Código de Comercio de Alemania (HGB), el examen del auditor de las declaraciones de conformidad con la Sección 289f, apartados 2 y 5, y la Sección 315d del Código de Comercio de Alemania (HGB) se limita a determinar si dichas declaraciones han sido realmente emitidas. La Declaración sobre Gobierno Corporativo también puede consultarse en www.daimlertruck.com/en/company/corporate-governance/declarations-reports.

Declaración del Consejo de Administración y del Comité de Vigilancia de Daimler Truck Holding AG de conformidad con el artículo 161 de la Ley de Sociedades Mercantiles de Alemania (Aktiengesetz) en relación con el Código de Gobierno Corporativo

Desde la presentación última declaración de cumplimiento del Código de Gobierno Corporativo de Alemania en diciembre de 2022, Daimler Truck Holding AG ha cumplido con las recomendaciones del Comité Gubernamental sobre el Código de Gobierno Corporativo de Alemania en la versión de 28 de abril de 2022 publicada el 27 de junio de 2022 (en lo sucesivo, GCGC) con las siguientes excepciones, y continuará cumpliendo en el futuro con las siguientes excepciones:

- La recomendación B. 3 GCGC establece que los nombramientos iniciales de los miembros del consejo deben ser por un máximo de tres años. Ya antes de la cotización en bolsa de Daimler Truck Holding AG, en diciembre de 2021, Martin Daum fue nombrado miembro del Consejo de Administración de

Daimler Truck Holding AG hasta el 28 de febrero de 2025, Jochen Götz hasta el 30 de junio de 2026 y Jürgen Hartwig hasta el 30 de noviembre de 2026; Jochen Goetz ha dejado el puesto con su defunción el 5 de agosto de 2023. En ese momento, el período de nombramiento más largo tuvo en cuenta, en particular, que Daimler Truck Holding AG actúa como la compañía controladora de administración de Daimler Truck AG y que Martin Daum, Jochen Götz y Jürgen Hartwig ya han sido miembros del Consejo de Administración de Daimler Truck AG desde el 1 de octubre de 2019. El nombramiento de los demás miembros del Consejo de Administración que continúan en su puesto fue de conformidad con la Recomendación. En el futuro, se continuará cumpliendo con la recomendación B.3 del GCGC.

- Según la Recomendación C. 4 GCGC, un miembro del Comité de Vigilancia que no sea miembro de ningún consejo de administración de una empresa cotizada no aceptará más de cinco mandatos de Comité de Vigilancia en empresas cotizadas no pertenecientes al grupo o funciones comparables, contando dos veces un nombramiento como presidente del Comité de Vigilancia. Según la Recomendación C. 5 GCGC, los miembros de los consejos de administración de las empresas cotizadas no aceptarán en total más de dos mandatos de Comité de Vigilancia en empresas cotizadas no pertenecientes al grupo o funciones comparables y no aceptarán la presidencia de un Comité de Vigilancia en una empresa cotizada no perteneciente al grupo.

En lugar de observar el número total recomendado de mandatos para los miembros del Consejo de Administración y del Comité de Vigilancia como un límite máximo rígido, debería ser posible considerar cada caso individual para evaluar si el número de mandatos ejercidos, que son relevantes en el sentido del Código, parece apropiado. En este contexto, debe tenerse en cuenta la carga de trabajo individual que cabe esperar como resultado de los mandatos aceptados, que puede variar en función del mandato.

Leinfelden-Echterdingen, Diciembre de 2023
Daimler Truck Holding AG

En representación del Comité de Vigilancia
Joe Kaeser
Presidente

En representación del Consejo de Administración
Martin Daum
Presidente

Esta declaración de conformidad con el Código de Gobierno Corporativo de Alemania (GCGC) está disponible en www.daimlertruck.com/en/company/corporate-governance/declarations-reports además de las Declaraciones de Cumplimiento de los últimos cinco años que ya no son las vigentes, en caso de ya estar disponibles.

Información sobre remuneraciones

Sistema de remuneraciones e informe de remuneraciones

El sistema de remuneraciones aplicable a los miembros del Consejo de Administración de conformidad con la Sección 87a, apartados 1 y 2, párrafo 1, de la Ley de Sociedades Mercantiles de Alemania (Aktiengesetz o "AktG"), incluyendo la aprobación de la Asamblea General Anual el 21 de junio de 2023 está disponible en 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 22 de junio de 2023 de conformidad con la Sección 113 Apartado 3 de la Ley de Sociedades Mercantiles de Alemania ("AktG") sobre la remuneración de los miembros del Comité de Vigilancia está disponible en www.daimlertruck.com/en/company/corporate-governance/supervisory-board/remuneration-of-the-supervisory-board. El Informe sobre Remuneraciones 2023 y el informe del auditor de conformidad con la Sección 162 de la Ley de Sociedades Mercantiles de Alemania ("AktG") también se pondrán a disposición del público en las dos páginas web mencionadas. El Comité de Vigilancia ha decidido seguir desarrollando el sistema de remuneraciones de los miembros del Consejo de Administración, que fue aprobado por la Asamblea General Anual el 22 de junio de 2022. A reserva de su aprobación por la Asamblea General de Accionistas en 2023, el nuevo sistema de remuneraciones de los miembros del Consejo de Administración entrará en vigor con efecto retroactivo a partir del 1 de enero de 2023. En el Informe sobre Remuneraciones de 2022 se ofrece una perspectiva al respecto.

Los principios y prácticas principales del Gobierno Corporativo

Gobierno Corporativo

La denominación Daimler Truck Group incluye a Daimler Truck Holding AG y a las empresas de su grupo. Daimler Truck Holding AG es una sociedad anónima constituida conforme a las leyes de la República Federal de Alemania, con domicilio social en Stuttgart y dirección comercial en Fasanenweg 10, 70771 Leinfelden-Echterdingen. Tiene tres órganos de gobierno: el Consejo de Administración, el Comité de Vigilancia y la Asamblea de Accionistas. Las funciones de los órganos de gobierno se derivan esencialmente de la Ley de Sociedades Anónimas alemana (AktG), de los estatutos de Daimler Truck Holding AG y de las Reglas de Procedimiento.

El Código de Gobierno Corporativo de Alemania

Además de los requisitos legales de la Ley de Sociedades Mercantiles de Alemania, de la Codeterminación y del Mercado de Capitales, Daimler Truck Holding AG cumplió con las recomendaciones del GCGC 2019 en su versión del 16 de diciembre de 2019 y cumple con las recomendaciones del GCGC en su versión del 28 de abril de 2022, con las excepciones especificadas y explicadas en la Declaración de Cumplimiento con el GCGC. Daimler Truck Holding AG también cumplió y cumple, de manera voluntaria, con las sugerencias del GCGC.

Los principios rectores de nuestra conducta

Nuestra conducta empresarial se ajusta a las normas de todo el Grupo y a los valores de nuestra Compañía, que van más allá de las exigencias de la ley y del GCGC. Para lograr el éxito empresarial a largo plazo y, por tanto, sustentable sobre esta base, nuestro objetivo es garantizar que nuestras actividades estén en armonía con el medio ambiente y la Compañía. Esto se debe a que, como uno de los principales fabricantes de vehículos comerciales del mundo, también nos esforzamos por llevar a las carreteras vehículos que tengan futuro. Hemos definido los principios más importantes en nuestro Código de Conducta, que sirve de marco de referencia para todos los empleados del Grupo Daimler Truck y les ayuda a tomar las decisiones correctas incluso en situaciones empresariales difíciles.

Nuestro Código de Conducta

Nuestro Código de Conducta define nuestra comprensión común de la forma de comportarnos adecuadamente y es un componente central de nuestra cultura corporativa. En el corazón de nuestro Código de Conducta son nuestros cuatro Principios de Propósito: "Comenzamos escuchando", "Construimos para resolver", "Lideramos con perspectiva de largo plazo" y "Progresamos juntos". Además de los Principios de Propósito, nuestro Código de Conducta incluye requisitos y normas sobre el respeto y la protección de los derechos humanos y el tratamiento de los conflictos de intereses; también prohíbe toda forma de corrupción. El Código de Conducta se revisó en el ejercicio fiscal 2022 y se publicó a principios de febrero de 2023 con el nombre "Código de Conducta de Daimler Truck". Su implementación está respaldada por una campaña de comunicación en todo el Grupo. El Código de Conducta se aplica a todas las empresas y empleados del Grupo Daimler Truck en todo el mundo. Está disponible en www.daimlertruck.com/en/company/compliance/daimler-truck-code-of-conduct.

Declaración de política sobre Responsabilidad Social y Derechos Humanos

Estamos comprometidos con los Principios Rectores de las Naciones Unidas para las Empresas y los Derechos Humanos y con el Plan de Acción Nacional para las Empresas y los Derechos Humanos del Gobierno Federal de Alemania. El respeto de los derechos humanos es un elemento fundamental de nuestra responsabilidad social. Estamos firmemente comprometidos con ello en todas nuestras empresas y esperamos que nuestros socios comerciales hagan lo mismo. Confirmamos nuestro compromiso en nuestra Declaración de Política sobre Responsabilidad Social y Derechos Humanos. Amplía nuestra obligación de respetar los derechos humanos desde nuestro Código de Conducta y constituye la base para asumir la responsabilidad social en Daimler Truck.

Expectativas para nuestros socios comerciales

En nuestras "Normas para Socios Comerciales de Daimler Truck" definimos nuestros requisitos para nuestros socios comerciales en materia de respeto y protección de los derechos humanos, buenas condiciones laborales, protección del medio ambiente y cumplimiento de la normativa. Exigimos a nuestros socios comerciales -en particular a nuestros proveedores directos- que cumplan estas normas y las comuniquen a sus empleados y a su cadena de valor ascendente. También esperamos que nuestros socios comerciales evalúen si se cumplen estas normas. El cumplimiento de estas normas es el requisito previo más importante para el éxito de la cooperación. Las disposiciones detalladas sobre estas normas y requisitos figuran en nuestras condiciones contractuales. En www.daimlertruck.com/en/company/compliance/compliance-of-our-business-partners encontrará información sobre lo que esperamos de nuestros socios comerciales.

Sistema de control interno, sistema de gestión de riesgos, sistema de gestión del cumplimiento y auditoría interna en el Grupo

El Grupo Daimler Truck dispone de un sistema de control interno, un sistema de gestión de riesgos y un sistema de cumplimiento que se corresponden con el tamaño y la presencia a nivel mundial de la Compañía y el alcance de sus actividades empresariales y que están orientados a la gestión continua y sistemática de los riesgos y oportunidades empresariales. El Consejo de Administración se asegura de que estos sistemas cubran también los objetivos relacionados con la sustentabilidad, a menos que ya lo exija la ley, y que esto incluya procesos y sistemas para el registro y procesamiento de datos relacionados con la sustentabilidad.

El sistema de gestión de riesgos es uno de los componentes del proceso de planificación, control e información de todo el Grupo. Su objetivo es garantizar que la dirección de la Compañía reconozca los riesgos importantes en una fase temprana y pueda poner en marcha medidas correctoras a tiempo. El sistema de control interno tiene por objeto, en lo que respecta al proceso contable, garantizar la corrección y eficacia de la contabilidad y la información financiera. El sistema de gestión de riesgos y el sistema de control interno han sido y continuarán siendo desarrollados con la definición de objetivos relacionados con sustentabilidad, especialmente en relación con los requerimientos legales en el área de sustentabilidad (incluyendo la Directiva de Información de Sustentabilidad Corporativa de la Taxonomía de la UE (CSRD)).

La descripción de las principales características del sistema de control interno y del sistema de gestión de riesgos, así como el comentario sobre la idoneidad y eficacia de estos sistemas, figuran en el **Informe de Riesgos y Oportunidades** del Informe Combinado de la Administración.

Nuestros sistemas de gestión del cumplimiento, que tienen su base en nuestra cultura de integridad, está diseñado para apoyar el cumplimiento de la ley y de las políticas en el Grupo y por parte de sus empleados, para prevenir la mala conducta y para minimizar sistemáticamente los riesgos de cumplimiento. Se puede encontrar información más detallada sobre las principales características de nuestro sistema de gestión del cumplimiento en el capítulo **Cumplimiento** en el informe combinado de la administración, también contiene el comentario sobre la idoneidad y efectividad de estos sistemas.

El departamento de Auditoría Interna apoya a la organización en la consecución de sus objetivos utilizando un enfoque sistemático y específico para evaluar y ayudar a mejorar la idoneidad y eficacia de los sistemas de gestión del cumplimiento, el sistema de gestión de riesgos, el sistema de control interno y los procesos de gestión y supervisión. La independencia de la función de auditoría interna es garantizada por el hecho que está libre de interferencia y sesgos en su planeación y desempeño de su trabajo, y tiene acceso sin obstáculos a las personas, recursos e información necesarios. En sí, la auditoría interna estará sujeta a una auditoría externa de calidad por lo menos cada cinco años.

El Comité de Auditoría del Comité de Vigilancia debatirá con el Consejo de Administración la adecuación, eficacia y funcionalidad del sistema de control interno y gestión de riesgos, los sistemas de gestión del cumplimiento y el sistema de auditoría interna al menos una vez al año. El Presidente del Comité de Auditoría informa al Comité de Vigilancia sobre el trabajo del comité a más tardar en la siguiente asamblea del Comité de Vigilancia. El Comité de Vigilancia se ocupa del sistema de control interno con respecto a la contabilidad y al sistema de gestión de riesgos también con ocasión de la auditoría de las cuentas anuales y consolidadas. Como se describe con más detalle en las Reglas de Procedimiento del Consejo de Administración y del Comité de Vigilancia, entre las asambleas del Comité de Vigilancia, el Presidente del Comité de Vigilancia mantiene contactos periódicos con el Consejo de Administración, en particular con el Presidente del Consejo de Administración, para tratar no sólo la estrategia y el desarrollo empresarial del Grupo, sino también cuestiones relativas a la gestión de riesgos y al cumplimiento. Además, el Consejo de Administración informa regularmente al Comité de Auditoría y al Comité de Vigilancia sobre los riesgos más importantes a los que se enfrentan la Compañía y el Grupo Daimler Truck.

Contabilidad y auditoría externa

Los estados financieros consolidados y los estados financieros intermedios se preparan de acuerdo con las Normas Internacionales de Información Financiera (NIIF) adoptadas por la Unión Europea. Los estados financieros anuales de Daimler Truck Holding AG se elaboran de acuerdo con las normas contables del Código de Comercio de Alemania (HGB). Además del informe financiero semestral, Daimler Truck elabora informes financieros trimestrales. Los estados financieros consolidados y los estados financieros anuales son revisados por un auditor externo; los informes financieros intermedios son revisados por auditores externos. Los estados financieros consolidados y los informes de la administración del Grupo se publican en www.daimlertruck.com/en/investors/reports/financial-reports de la Compañía en un plazo de 90 días, y los informes financieros intermedios en un plazo de 45 días a partir del cierre del período de informe.

El Comité de Vigilancia, basándose en la recomendación del Comité de Auditoría, presenta una propuesta a la Asamblea de Accionistas para el nombramiento de los auditores de los estados financieros anuales de la Compañía, los auditores de los estados financieros anuales consolidadas y los auditores para la revisión de los estados financieros intermedios de Daimler Truck Holding AG. En la Asamblea General Anual del 21 de junio de 2023, KPMG AG Wirtschaftsprüfungsgesellschaft, Berlín, fue nombrado auditor para los estados financieros anuales, los estados financieros consolidados y como auditor para la revisión de los informes financieros intermedios para el ejercicio fiscal 2023 y de informes financieros intermedios para el período hasta la siguiente Asamblea General Anual en el ejercicio fiscal 2024. KPMG AG Wirtschaftsprüfungsgesellschaft, Berlín lleva a cabo la auditoría de los estados financieros anuales y los estados financieros consolidados de Daimler Truck Holding AG desde el ejercicio 2021; el auditor responsable desde el inicio de la auditoría; Marcus Rohrbach ha sido el auditor responsable a partir del 1 de julio de 2023.

Antes de presentar su recomendación para la propuesta de elección a la Asamblea General, el Comité de Auditoría del Comité de Vigilancia obtuvo una declaración del auditor propuesto con relación a si existe, y en caso de existir, alguna relación comercial, financiera, personal o de otro tipo entre el auditor y sus comités, consejos y directores de auditoría; por una parte, y la Compañía y los miembros de sus consejos, por otra parte, que pudieran ocasionar dudas de parcialidad. La declaración también cubre cualquier otro servicio prestado al Grupo Daimler Truck durante el ejercicio fiscal anterior o acordada contractualmente para el siguiente año, y el grado de dichos servicios.

El auditor externo informa de forma oportuna al Presidente del Comité de Auditoría sobre todos los fundamentos posibles para la recusación y conflictos de intereses que surjan durante la auditoría o revisión y todas las determinaciones significativas e incidentes sustanciales para las tareas del Comité de Vigilancia, que haya notado el auditor externo durante la auditoría. El auditor también informa al Comité de Auditoría y anota en el informe de auditoría si, durante la auditoría, descubre hechos que conlleven a una imprecisión en la Declaración de Cumplimiento con el GCG del Consejo de Administración y el Comité de Vigilancia.

Integración y Forma de Operación del Consejo de Administración

La Ley de Sociedades Mercantiles de Alemania establece un sistema de gestión dual, con una estricta separación entre el Consejo de Administración como órgano de gestión y el Comité de Vigilancia como órgano de control. En consecuencia, el Consejo de Administración de Daimler Truck Holding AG es responsable de la gestión de la Compañía, mientras que el Comité de Vigilancia controla y asesora al Consejo de Administración en este sentido. En la gestión de la Compañía, el Consejo de Administración está vinculado a los intereses de la Compañía y se compromete a aumentar el valor sustentable de la misma, teniendo en cuenta los intereses de los accionistas, de los empleados y de otras partes interesadas. El Consejo de Administración y el Comité de Vigilancia, en sus actividades de gestión y supervisión, considerarán también los riesgos y oportunidades asociados a factores sociales y medioambientales para la Compañía, así como los impactos ecológicos y sociales de las actividades de la Compañía, y lo tendrán en cuenta en interés de la Compañía.

Consejo de Administración

De conformidad con el Acta Constitutiva de Daimler Truck Holding AG, el Consejo de Administración está compuesto por un mínimo de dos miembros. El número exacto de miembros del Consejo de Administración lo determina el Comité de Vigilancia. Al 31 de diciembre de 2023, el Consejo de Administración de Daimler Truck Holding AG estaba integrado por siete miembros: Martin Daum, Karl Deppen, Dr. Andreas Gorbach, Jürgen Hartwig, John O'Leary, Karin Rådström y Stephan Unger. Jochen Goetz murió el 5 de agosto de 2023. A partir de entonces, el Presidente del Consejo de Administración, Martin Daum, asumió la responsabilidad de Finanzas y Contraloría. El nombramiento se hace para tres años hasta el 31 de marzo de 2027.

En la integración del Consejo de Administración se cumple el requisito de cuota establecido en el artículo 76, apartado 3a, de la Ley de Sociedades Mercantiles de Alemania (AktG), según el cual al menos una mujer y un hombre deben ser miembros del Consejo de Administración de Daimler Truck Holding AG. Los detalles al respecto se describen en un apartado aparte de la presente Declaración sobre Gobierno Corporativo. Además, en relación con la integración del Consejo de Administración, el Comité de Vigilancia adoptó un concepto de diversidad integrado en un perfil general de requisitos, incluido un límite de edad. Los detalles también se presentan en una sección separada de esta Declaración sobre Gobierno Corporativo.

La información sobre los miembros del **Consejo de Administración** y sus áreas de responsabilidad también se proporciona en el capítulo Consejo de Administración del Informe Anual. La información sobre las áreas de responsabilidad y los currículos de los miembros del Consejo de Administración se publican en www.daimlertruck.com/en/company/corporate-governance/board-of-management.

Sin perjuicio de la responsabilidad global del Consejo de Administración, los miembros individuales del Consejo de Administración gestionan sus áreas bajo su propia responsabilidad en el marco de las instrucciones aprobadas por el Consejo de Administración en su conjunto. No obstante, algunos asuntos definidos por el Consejo de Administración en su conjunto serán tratados por el Consejo de Administración en su totalidad y requerirán su aprobación. El Presidente del Consejo de Administración coordina los trabajos del Consejo de Administración. Durante el periodo del presente informe no hubo comités del Consejo de Administración.

C. 01

Integración del Consejo de Administración

	Área de Responsabilidad	Año de nacimiento	Entrada al Consejo	Nombramiento hasta
Martin Daum	Presidente del Consejo de Administración y Finanzas y Contraloría ¹	1959	2021	2025
Karl Deppen	Truck China y regiones Japón e India con marcas FUSO y BharatBenz	1966	2021	2024
Dr. Andreas Gorbach	Truck Tecnología	1975	2021	2029
Jürgen Hartwig	Recursos Humanos	1967	2021	2026
John O'Leary	Región América del Norte con marcas Freightliner, Western Star y Thomas Built Buses	1960	2021	2026 ²
Karin Rådström	Regiones Europa y América Latina con marca Mercedes-Benz Truck	1979	2021	2029
Stephan Unger	Financial Services	1967	2021	2024

¹ Asume de forma interina el área de responsabilidad de Finanzas y Contraloría después de la muerte de Jochen Goetz el 5 de agosto de 2023, hasta el nombramiento de Eva Scherer, con efectos a partir del 1 de abril de 2024.

² Al 1 de abril de 2024, nombrado por hasta 2 años adicionales.

El Consejo de Administración es responsable, en particular, de la elaboración de las cuentas anuales de Daimler Truck Holding AG, de los estados financieros consolidados y del informe intermedio de la administración de la Compañía y del Grupo, incluida la declaración no financiera del Grupo, así como de la elaboración de los estados financieros intermedios del Grupo. Junto con el Comité de Vigilancia, el Consejo de Administración emite cada año la declaración de cumplimiento del GCGC. Garantiza el cumplimiento de las disposiciones de la legislación aplicable, de los reglamentos oficiales y de las políticas internas de la Compañía, y trabaja para que las empresas del Grupo se adhieran a dichas normas y reglamentos (cumplimiento). Entre las tareas del Consejo de Administración figura también el establecimiento de unos sistemas de control interno, gestión de riesgos y cumplimiento adecuados y eficaces en relación con el alcance de las actividades empresariales y la situación de riesgo de la Compañía, cuyas principales características se describen en el Informe de Riesgos y Oportunidades y en el capítulo **Cumplimiento del Informe Combinado de la Administración**. Entre estas características cabe citar el sistema de denuncia de irregularidades SpeakUp, que funciona en todo el Grupo y ofrece a los empleados y a los denunciantes externos de todo el mundo la oportunidad de informar sobre infracciones de las normas de forma protegida.

El Consejo de Administración y el Comité de Vigilancia colaboran estrechamente en beneficio de la Compañía.

El Consejo de Administración informa periódica, puntual y exhaustivamente al Comité de Vigilancia sobre la estrategia del Grupo Daimler Truck y sus segmentos individuales, que, además de los objetivos económicos a largo plazo, también tiene debidamente en cuenta los objetivos ecológicos y sociales, la planificación empresarial, que incluye objetivos financieros y relacionados con la sustentabilidad adecuados, la rentabilidad, el desarrollo empresarial y la posición financiera de la Compañía, el sistema de control interno, el sistema de gestión de riesgos, así como cuestiones de cumplimiento. El Comité de Vigilancia ha definido con mayor detalle los deberes de información y reporte del Consejo de Administración. Para determinados tipos de operaciones definidas por el Comité de Vigilancia, el Consejo de Administración requiere la aprobación previa del Comité de Vigilancia. El Consejo de Administración, con la aprobación del Comité de Vigilancia, determina en particular la dirección estratégica de la Compañía y decide sobre la planificación corporativa.

Los miembros del Consejo de Administración están comprometidos con los intereses del Grupo y están sujetos a una amplia cláusula de no competencia durante su actividad para la Compañía. Esto no se aplica a otros cargos dentro del Grupo Daimler Truck ni a los cargos asumidos a instancias de Daimler Truck Holding AG en una de sus compañías asociadas. Ningún miembro del Consejo de Administración puede perseguir intereses personales en sus decisiones ni explotar oportunidades de negocio a las que tenga derecho la Compañía en beneficio propio o de terceros. Cada miembro del Consejo de Administración está obligado a revelar inmediatamente los conflictos de intereses al Presidente del Comité de Vigilancia y al Presidente del Consejo de Administración y a informar de ello a los demás miembros del Consejo de Administración.

Los miembros del Consejo de Administración sólo pueden aceptar actividades secundarias, en particular cargos fuera del Grupo Daimler Truck, en un grado limitado. La aceptación de tales actividades requiere de la aprobación previa del Comité de Presidencia y Remuneraciones del Comité de Vigilancia. El Comité de Vigilancia es responsable de decidir si la remuneración por las actividades secundarias debe compensarse contra la remuneración de la Compañía.

El Consejo de Administración también se ha sujetado a las Reglas de Procedimiento, que puede consultarse en

www.daimlertruck.com/en/company/corporate-governance/board-of-management. La información sobre la pertenencia de los miembros del Consejo de Administración que debe divulgarse de conformidad con la Sección 285 n° 10 del Código de Comercio de Alemania (HGB) puede consultarse también en este sitio web.

Diversidad

La Gestión de la Diversidad, Equidad e Inclusión forma parte de la estrategia corporativa y proporciona el marco para una cultura corporativa diversa e integradora. Encontrará más detalles al respecto en la sección "La diversidad como factor de éxito" del capítulo Nuestra Gente del Informe Combinado de la Administración.

El Consejo de Administración también presta atención a la diversidad a la hora de cubrir puestos directivos en la Compañía y se esfuerza por aumentar continuamente la proporción de mujeres en puestos directivos. En 2021, el Consejo de Administración de Daimler Truck Holding AG, que casi no tiene empleados, fijó un objetivo del 0% para la proporción de mujeres en los dos niveles directivos inferiores al Consejo de Administración, incluyendo una fecha límite, y ha dado sus razones para hacerlo. Los detalles al respecto se describen en una sección separada de esta Declaración sobre Gobierno Corporativo. La proporción de mujeres en puestos directivos en Daimler Truck en todo el mundo era del 19.8 % a finales del año 2023.

Integración y Forma de Operación del Comité de Vigilancia y sus comités

Comité de Vigilancia

Al 31 de diciembre de 2023, el Comité de Vigilancia de Daimler Truck Holding AG estaba compuesto por 20 miembros de conformidad con los requisitos de la Ley de Codeterminación de Alemania (Mitbestimmungsgesetz o "MitbestG"). Los miembros del Comité de Vigilancia son elegidos por los accionistas en la Asamblea General Anual y por los empleados de las operaciones alemanas del Grupo. El representante de empleados, Raymond Curry; quien, al igual que los otros representantes de empleados, fue elegido el 22 de noviembre de 2022, renunció a su puesto con efecto a partir del 15 de octubre de 2023. Previa solicitud, Shintaro Suzuki fue nombrado, mediante orden judicial del Tribunal de Distrito de Stuttgart del 5 de octubre de 2023, como representante de empleados en el Comité de Vigilancia con efecto a partir del 16 de octubre de 2023. Los miembros que representan a los accionistas y los miembros que representan a los empleados están igualmente obligados por ley a actuar en beneficio de la Compañía.

En el contexto de la separación del negocio de vehículos comerciales del Grupo Mercedes-Benz en el ejercicio 2021, Mercedes-Benz Group AG (antes Daimler AG), Mercedes-Benz Verwaltungsgesellschaft für Grundbesitz mbH (antes Daimler Verwaltungsgesellschaft für Grundbesitz mbH) y Daimler Truck Holding AG celebró el 6 de agosto de 2021 un llamado acuerdo de desconsolidación como anexo al acuerdo de escisión y transferencia de activos, que entró en vigor tras la inscripción de la escisión y transferencia de activos en el registro mercantil. de Mercedes-Benz Group AG como entidad legal transferida el 9 de diciembre de 2021. Esto tiene como objetivo garantizar que una mayoría de facto de Mercedes-Benz Group AG en la Asamblea General de Daimler Truck Holding AG no conduzca a una relación de control y una obligación de consolidación total relacionada de Daimler Truck Holding AG en Mercedes-Benz Group AG. Para ello, el acuerdo de desconsolidación prevé, entre otras cosas, que Mercedes-Benz Group AG y Mercedes-Benz Verwaltungsgesellschaft für Grundbesitz mbH se comprometan a no ejercer su derecho de voto en la elección de dos de cada diez representantes de los accionistas en el Comité de Vigilancia de Daimler. Truck Holding AG en la Asamblea General de Daimler Truck Holding AG. Además, el acuerdo establece que Mercedes-Benz Group AG y Mercedes-Benz Verwaltungsgesellschaft für Grundbesitz mbH no ejercerán sus derechos de voto en caso de elección anticipada o reelección de representantes individuales de los accionistas o en caso de elección de miembros suplentes, en la medida en que se adopte un acuerdo sobre el nombramiento, la reelección o la sustitución de un miembro del Consejo de Vigilancia en cuya elección original no ejerció su derecho de voto.

Esto también se aplica a las decisiones sobre la destitución de miembros del Comité de Vigilancia, en la medida en que no hayan ejercido su derecho de voto en la elección de los miembros pertinentes del Comité de Vigilancia sobre la base del acuerdo de desconsolidación. En lo que respecta a la elección de los ocho representantes de los accionistas, para los cuales Mercedes-Benz Group AG y Mercedes-Benz Verwaltungsgesellschaft für Grundbesitz mbH tienen derecho a ejercer sus derechos de voto en virtud del acuerdo de desconsolidación, este último dispone que Mercedes-Benz Group AG y Mercedes-Benz Verwaltungsgesellschaft für Grundbesitz mbH presentará las propuestas correspondientes al Comité de Vigilancia de la empresa con antelación suficiente a la adopción de la resolución sobre sus propuestas de elección. El acuerdo de desconsolidación entró en vigor tras la entrada en vigor de la escisión y tiene una vigencia inicial hasta el final de la quinta Asamblea General Anual de Daimler Truck Holding AG tras la Asamblea General Anual de Truck Holding AG en 2022, y se prorrogará si no es debidamente rescindido por ninguna de las partes. Sujeto a las aprobaciones previstas por la legislación de control de fusiones y de inversiones, el acuerdo finalizará de conformidad con el artículo 158, apartado 2 del Código Civil de Alemania (Bürgerliches Gesetzbuch o BGB) (condición suspensiva) si la titularidad (in)directa de Mercedes-Benz Group AG en Daimler Truck Holding AG cae por debajo del 20.00 % de las acciones.

En el año del informe, la Asamblea General no tuvo que decidir sobre la elección de los representantes de los accionistas para el Comité de Vigilancia, por lo que, a diferencia de 2022, ni Mercedes-Benz Group AG ni Mercedes-Benz Verwaltungsgesellschaft für Grundbesitz mbH presentaron nominaciones. En 2022, se presentaron nominaciones para ocho representantes de los accionistas, que el Comité de Vigilancia adoptó y propuso a la Asamblea General para su elección al Comité de Vigilancia junto con otros dos candidatos.

Los currículos vitae de cada uno de los miembros del Comité de Vigilancia y la información sobre sus otros cargos que deben divulgarse de conformidad con la Sección 285 n° 10 del Código de Comercio de Alemania ("HGB") pueden consultarse en www.daimlertruck.com/en/company/corporate-governance/supervisory-board.

El Comité de Vigilancia está integrado de forma que el conjunto de sus miembros sea conocedor del sector empresarial en el que opera la Compañía y posea además los conocimientos, aptitudes y experiencia profesional necesarios para el correcto desempeño de sus funciones. De conformidad con el artículo 96, apartado 2, de la Ley de Sociedades Mercantiles de Alemania ("AktG"), el Comité de Vigilancia de Daimler Truck Holding AG debe estar compuesto como mínimo por un 30 % de mujeres y un 30 % de hombres. Además, el Comité de Vigilancia ha elaborado un perfil general de requisitos para su propia integración, que incluye un perfil de competencias y un concepto de diversidad para el Comité de Vigilancia en su conjunto, incluido un límite de edad. De acuerdo con la recomendación del GCGC, el Comité de Vigilancia informa sobre el estado de aplicación mediante una matriz de cualificación. Los detalles al respecto se describen en una sección separada de la presente Declaración sobre Gobierno Corporativo. Las propuestas del Comité de Vigilancia para la elección de representantes de los accionistas por parte de la Asamblea General, para las que el Comité de Nombramientos presenta recomendaciones, buscan satisfacer el perfil general de requisitos del Comité de Vigilancia en su conjunto.

Los miembros del Comité de Vigilancia asumen la responsabilidad de las medidas de formación y perfeccionamiento necesarias para el desempeño de sus funciones, como por ejemplo en cuestiones de gobierno corporativo o cambios en los marcos jurídicos, nuevos productos y tecnologías futuras, así como cuestiones de sustentabilidad, y cuentan para ello con el apoyo de la Compañía. En el contexto de un programa de incorporación y de talleres internos, los nuevos miembros del Comité de Vigilancia tienen la oportunidad de intercambiar con los miembros del Consejo de Administración y, si es necesario, con otros ejecutivos sobre temas de actualidad relacionados con las áreas de responsabilidad pertinentes del Consejo de Administración, las operaciones comerciales y la estrategia de la Compañía, obteniendo así una visión general de las cuestiones relevantes que afectan al Grupo. La Compañía pregunta a los miembros del Comité de Vigilancia sobre su interés en temas de formación y educación ulterior y planifica las medidas de capacitación adecuadas. En 2023, esto incluyó de forma creciente eventos informativos sobre temas de sustentabilidad. El Comité de Supervisión también abordó temas técnicos, sociales y ambientales en diversas sesiones de aprendizaje. Estas medidas de capacitación implicaron específicamente un intercambio intenso con expertos internos y externos.

El Comité de Vigilancia supervisa y asesora al Consejo de Administración en relación con la gestión de la Compañía. A intervalos regulares, el Consejo de Administración informa al Comité de Vigilancia sobre la estrategia del

Grupo Daimler Truck y sus segmentos individuales, la planificación corporativa, el desarrollo de los ingresos por ventas, la rentabilidad, el desempeño comercial y la situación del Grupo, así como sobre el sistema de control interno, el sistema de gestión de riesgos y las cuestiones de cumplimiento. El Comité de Vigilancia se ha reservado el derecho de aprobación de las transacciones de importancia fundamental. Además, en las Reglas de Procedimiento para el Consejo de Administración y en las Reglas de Procedimiento para el Comité de Vigilancia, el Comité de Vigilancia ha especificado las obligaciones de información y reporte del Consejo de Administración frente al Comité de Vigilancia, el Comité de Auditoría y -entre las asambleas del Comité de Vigilancia- frente al Presidente del Comité de Vigilancia.

El Comité de Vigilancia supervisa y asesora al Consejo de Administración en la gestión de la Compañía en cuestiones de sustentabilidad. Para este fin, aborda de forma regular temas de sustentabilidad de la estrategia corporativa que, además de los objetivos económicos a largo plazo, también considera adecuadamente los objetivos sociales y ambientales, la planeación corporativa que incluye objetivos adecuados de finanzas y sustentabilidad, la remuneración del Consejo de Administración y la información de sustentabilidad.

Entre las funciones del Comité de Vigilancia está la de nombrar y, en su caso, destituir a los miembros del Consejo de Administración. De conformidad con las Reglas de Procedimiento del Comité de Vigilancia, los nombramientos iniciales de los miembros del Consejo de Administración se aplicarán por un máximo de tres años. La renovación del nombramiento antes de que transcurra un año y la anulación simultánea del nombramiento actual sólo tendrán lugar en caso de circunstancias especiales. El Comité de Vigilancia cumple los requisitos legales de participación igualitaria de mujeres y hombres en la integración del Consejo de Administración, según los cuales las empresas sujetas al artículo 76, apartado 3a, de la Ley de Sociedades Mercantiles de Alemania (AktG) deben tener al menos una mujer y un hombre en el Consejo de Administración. Además, el Comité de Vigilancia ha adoptado un concepto de diversidad integrado en un perfil general de requisitos en relación con la integración del Consejo de Administración. Los detalles se resumen en una sección separada de esta Declaración sobre Gobierno Corporativo.

El Comité de Vigilancia determina también el sistema de remuneraciones del Consejo de Administración, lo revisa periódicamente y, sobre esta base, determina la remuneración individual total de cada uno de los miembros del Consejo de Administración.

El 21 de junio de 2023, por una mayoría de 96.62 % de los votos emitidos en la Asamblea General se aprobó el sistema de remuneración para los miembros del Consejo de Administración. La información está disponible en www.daimlertruck.com/en/company/corporate-governance/board-of-management/remuneration-of-theboard-of-management. El 22 de junio de 2022, la Asamblea General aprobó el sistema de remuneración del Comité de Vigilancia por una mayoría de 99.84 % de los votos emitidos. Existe información disponible sobre este tema en www.daimlertruck.com/en/company/corporate-governance/supervisory-board/remuneration-of-the-supervisory-board. El Informe de Remuneraciones 2023 que será presentado a la Asamblea General Anual 2024 para su aprobación, junto con las anotaciones del auditor de conformidad con la Sección 162 de la Ley de Sociedades Mercantiles de Alemania ("AktG"), se pondrá a disposición del público también en los dos sitios web arriba mencionados.

Además, el Comité de Vigilancia revisa los estados financieros anuales, los estados financieros consolidados y el informe combinado de la administración de la Compañía y el Grupo, incluido el Informe de Sustentabilidad integrado en el presente documento con la Declaración No Financiera del Grupo, así como la propuesta relativa a la aplicación de los beneficios distribuíbles. Tras las conversaciones con los auditores externos y teniendo en cuenta los informes de auditoría de los auditores externos y los resultados de la revisión del Comité de Auditoría, el Comité de Vigilancia declara si, tras los resultados finales de su propia revisión, debe plantearse alguna objeción. De no ser así, el Comité de Vigilancia aprueba los estados financieros y el informe combinado de la administración; los estados financieros se consideran adoptados con la aprobación del Comité de Vigilancia. El Comité de Vigilancia informa a la Asamblea General sobre los resultados de su propio examen y sobre la forma y el alcance de su supervisión del Consejo de Administración durante el ejercicio anterior. El informe del Comité de Vigilancia correspondiente al ejercicio 2023 está disponible en el presente Informe Anual y en www.daimlertruck.com/en/company/corporategovernance/supervisory-board.

El Comité de Vigilancia ha adoptado unas Reglas de Procedimiento que regulan no sólo sus funciones y responsabilidades, sino sobre todo la convocatoria y preparación de sus asambleas y los procedimientos para adoptar resoluciones. Estas Reglas de Procedimiento también contienen disposiciones sobre cómo evitar conflictos de intereses. Todos los miembros del Comité de Vigilancia deben comunicar sin demora los conflictos de intereses al Presidente del Comité de Vigilancia. En la medida en que surjan conflictos de intereses, en el **Informe del Comité de Vigilancia** se facilita información sobre los mismos y sobre cómo se abordan. Las Reglas de Procedimiento del Comité de Vigilancia están disponibles en www.daimlertruck.com/en/company/corporate-governance/supervisory-board.

Los representantes de los accionistas y de los trabajadores se reúnen periódicamente por separado para preparar las asambleas del Comité de Vigilancia. Además, se han programado periódicamente sesiones ejecutivas para poder debatir temas concretos también en ausencia del Consejo de Administración. Adicionalmente, el Consejo de Administración no participará en las asambleas del Comité de Vigilancia y del Comité de Auditoría si el auditor debe asistir a las asambleas en calidad de experto, a menos que el Comité de Vigilancia o el Comité de Auditoría consideren necesaria la participación del Consejo de Administración.

El Comité de Vigilancia evalúa periódicamente, ya sea internamente o con la ayuda de asesores externos, la eficacia con la que el Comité de Vigilancia en su conjunto y sus comités desempeñan sus funciones (autoevaluación). Para poder evaluar un período de tiempo suficientemente largo, la primera autoevaluación se llevó a cabo en el ejercicio 2023, dado que el Comité de Vigilancia determinado de Daimler Truck Holding AG no se constituyó y comenzó a trabajar hasta junio de 2022. La autoevaluación se llevó a cabo con el apoyo de un asesor externo y abordó el trabajo del Comité de Vigilancia en su conjunto, el Comité de Auditoría y el Comité de Presidencia y Remuneraciones. Como parte de un enfoque integral, se preguntó a los miembros del Comité de Vigilancia y del Consejo de Administración sobre la eficiencia del Comité de Vigilancia y sus comités mediante cuestionarios basados en actividades y en entrevistas individuales. Además, se observó una reunión. Los resultados de la autoevaluación fueron presentados y discutidos en una reunión del Comité de Presidencia y Remuneraciones y en una reunión del Comité de Vigilancia. Puede encontrarse más información en el **Informe del Comité de Vigilancia**. La próxima autoevaluación está prevista actualmente para el ejercicio 2025.

Al 31 de diciembre de 2023, además del Comité de Mediación cuya creación exige la ley, existen otros tres comités del Comité de Vigilancia. Estos comités desempeñan las tareas que les han sido asignadas en nombre y por cuenta del Comité de Vigilancia en pleno, siempre que la ley lo permita. Los presidentes de los comités informan a todo el Comité de Vigilancia sobre el trabajo de los comités a más tardar en la reunión del Comité de Vigilancia posterior a cada reunión del comité. El Comité de Vigilancia ha adoptado Reglas de Procedimiento para cada uno de sus comités. Están disponibles en www.daimlertruck.com/en/company/corporate-governance/supervisory-board.

El Informe del Comité de Vigilancia también indica cuántas reuniones del Comité de Vigilancia y de los comités se celebraron en persona o por videoconferencia o conferencia telefónica, y a cuántas reuniones del Comité de Vigilancia y de los comités asistieron los distintos miembros en cada caso.

Comités del Comité de Vigilancia

Podrá encontrar un panorama general de la integración de los comités al 31 de diciembre de 2023 en el **Informe del Comité de Vigilancia**. Adicionalmente, podrá encontrar información sobre la integración actual de los comités en

www.daimlertruck.com/en/company/corporategovernance/supervisory-board.

Comité de Presidencia y Remuneraciones

De conformidad con sus Reglas de Procedimiento, el Comité de Presidencia, rebautizado como Comité de Presidencia y Remuneraciones en noviembre de 2022, prepara recomendaciones al Comité de Vigilancia para el nombramiento de miembros nuevos o existentes del Consejo de Administración, teniendo en cuenta el perfil general de requisitos con el concepto de diversidad, incluidos los requisitos sobre la cuota de mujeres en el Consejo de Administración que ha definido el Comité de Vigilancia. El Comité de Presidencia y Remuneraciones también presenta propuestas al Comité de Vigilancia sobre el concepto del sistema de remuneración del Consejo de Administración y el nivel adecuado para la remuneración individual total de sus miembros. Es responsable de los asuntos contractuales de los miembros del Consejo de Administración. Decide sobre la aprobación de las actividades secundarias de los miembros del Consejo de Administración y, una vez al año, presenta al Comité de Vigilancia para su aprobación una lista completa de las actividades secundarias de cada miembro del Consejo de Administración. Además, el Comité de Presidencia y Remuneraciones consulta y toma decisiones sobre asuntos de gobierno corporativo, sobre los que también hace recomendaciones al Comité de Vigilancia. Apoya y asesora al Presidente del Comité de Vigilancia y a su Vicepresidente y prepara las asambleas del Comité de Vigilancia dentro de los límites de sus responsabilidades.

Al 31 de diciembre de 2023, los miembros del Comité de Presidencia y Remuneraciones eran el Presidente del Comité de Vigilancia Joe Kaeser (también Presidente del Comité de Presidencia y Remuneraciones, que, en opinión de los representantes de los accionistas, es independiente en el sentido de las GCGC), el Vicepresidente del Comité de Vigilancia Michael Brecht; y otros dos miembros elegidos por el Comité de Vigilancia. En el periodo de referencia eran Marie Wieck y Roman Zitzelsberger.

Comité de Nombramientos

El Comité de Nombramientos se encarga de hacer recomendaciones al Comité de Vigilancia para las propuestas a la Asamblea General sobre la elección de representantes de los accionistas en el Comité de Vigilancia, sobre las que el Comité de Vigilancia adopta una resolución final. Al hacerlo, el Comité de Nombramientos considera y trata de satisfacer el perfil general de requisitos adoptado por el Comité de Vigilancia para todo el Consejo. Además, también tiene en cuenta, sin estar vinculado por ellas, las propuestas de elección que Mercedes-Benz Group AG y Mercedes-Benz Verwaltungsgesellschaft für Grundbesitz mbH presentan al Comité de Vigilancia sobre la base del acuerdo de desconsolidación celebrado con la Compañía.

Entre las tareas del Comité de Nombramientos también se incluye la revisión periódica de qué miembros caducan en qué momento y si los respectivos miembros del Comité de Vigilancia son elegibles y están dispuestos a desempeñar un nuevo mandato, teniendo en cuenta los criterios descritos anteriormente. En su búsqueda de nuevos miembros, el Comité de Nombramientos también puede recurrir a servicios externos independientes de consultoría de recursos humanos.

El Comité de Nombramientos está compuesto por el Presidente del Comité de Vigilancia y otros dos miembros, que son elegidos por los representantes de los accionistas por mayoría de votos emitidos. AL 31 de diciembre de 2023, los miembros del Comité de Nombramientos son los siguientes: Joe Kaeser (Presidente del Comité de Nombramientos), Renata Jungo Brüngger y Marie Wieck. En total, dos de los tres miembros son independientes en el sentido del GCGC. El Comité de Nombramientos es el único comité del Comité de Vigilancia que, de acuerdo con la recomendación del GCGC, está compuesto exclusivamente por representantes de los accionistas.

Comité de Auditoría

El Comité de Auditoría está compuesto por seis miembros, elegidos por mayoría de los votos emitidos por los miembros del Comité de Vigilancia. Al 31 de diciembre de 2023, estos eran representantes de los accionistas Michael Brosnan (Presidente del Comité de Auditoría), Akihiro Eto, Harald Wilhelm y representantes de los empleados Michael Brecht (Vicepresidente del Comité de Auditoría), Jörg Köhlinger y Thomas Zwick.

Los miembros del Comité de Auditoría integran este comité de forma que el conjunto de sus miembros conozca bien el sector de actividad en el que opera la Compañía. El Presidente del Comité de Auditoría, Michael Brosnan, ha ocupado durante muchos años cargos de auditoría y dirección en el departamento financiero de diversas empresas. Por lo tanto, tiene conocimientos y experiencia especiales en la auditoría de estados financieros, así como en la aplicación de principios contables y sistemas de control interno y gestión de riesgos. Su experiencia también incluye la elaboración de informes de sustentabilidad y su auditoría y aseguramiento. En opinión de los representantes de los accionistas, es independiente en el sentido de la GCGC. Además de los muchos años de experiencia práctica que la mayoría de los miembros del Comité de Auditoría han adquirido, por ejemplo, en comités similares, además de Michael Brosnan, en particular Harald Wilhelm, actualmente Director Financiero de Mercedes-Benz Group AG, tiene conocimientos y experiencia especiales en el ámbito de la gestión de riesgos, aplicación de principios contables y sistemas de control interno, incluyendo informes de sustentabilidad.

El Comité de Auditoría es responsable de supervisar la contabilidad y el proceso contable, así como los informes de sustentabilidad, y de auditar los estados financieros. Discute con el Consejo de Administración la adecuación, eficacia y funcionalidad del sistema de control interno y gestión de riesgos, los sistemas de gestión del cumplimiento y el sistema de auditoría interna al menos una vez al año. Cada miembro del Comité de Auditoría puede obtener, a través del presidente del comité, información directamente de los jefes de las divisiones centrales de la empresa que son responsables dentro de la empresa de las tareas que desempeña el Comité de Auditoría de conformidad con sus Reglas de Procedimiento. El presidente del comité deberá comunicar la información que reciba a todos los miembros del Comité de Auditoría. Si se obtiene dicha información, debe informarse al Consejo de Administración sin demora injustificada.

El Comité de Auditoría recibe periódicamente informes sobre el trabajo del departamento de auditoría interna y de la organización de Cumplimiento, así como sobre los litigios pendientes. Al menos cuatro veces al año, el Comité de Auditoría recibe un informe del sistema de denuncia de irregularidades SpeakUp sobre cualquier sospecha de infracción de la normativa por parte de ejecutivos o empleados de alto nivel -basado en un catálogo de infracciones de la normativa- y se le informa periódicamente sobre cómo se tratan estas sospechas de infracción.

Basándose en el informe del auditor, el Comité de Auditoría examina los estados financieros anuales y los estados financieros consolidados, así como los informes de gestión combinados de la Empresa y el Grupo, y los discute con el auditor, siendo la declaración no financiera del Grupo auditado por el auditor en una auditoría separada con garantía limitada. El Comité de Auditoría hace una propuesta al Comité de Vigilancia sobre la aprobación de los informes anuales de Daimler Truck Holding AG, sobre la aprobación de las cuentas consolidadas y sobre la aplicación del beneficio distribuable. Entre las responsabilidades del Comité de Auditoría se incluye también la discusión de los informes financieros intermedios con el Consejo de Administración antes de su publicación. El Comité de Auditoría debate con el auditor externo la evaluación de los riesgos de auditoría, la estrategia y la planificación de la auditoría, así como los resultados de esta. Además, el Presidente del Comité de Auditoría discute periódicamente con el auditor externo los avances de la auditoría, incluso fuera de las reuniones, e informa de sus conclusiones al Comité. El Comité de Auditoría consulta periódicamente con el auditor externo, en ausencia del Consejo de Administración.

El Comité de Auditoría también se ocupa de la calidad de la auditoría de los estados financieros y formula recomendaciones sobre la propuesta del Comité de Vigilancia para la elección de auditores externos, evalúa la idoneidad, cualificación e independencia de los auditores y, tras su nombramiento por la Asamblea General, les encarga la auditoría de los estados financieros consolidados y anuales y la revisión de los informes financieros intermedios. Para ello, acuerda los honorarios y determina las áreas de interés de la auditoría. El auditor externo informa al Comité de Auditoría sobre todas las cuestiones contables que puedan considerarse críticas y sobre cualquier deficiencia contable importante del sistema de control interno en relación con el proceso contable y el sistema de gestión de riesgos que pueda detectarse durante la auditoría.

Las responsabilidades del Comité de Auditoría también incluyen la aprobación previa de los servicios permitidos prestados por los auditores o sus empresas afiliadas a Daimler Truck Holding AG o a las compañías de su Grupo que no estén directamente relacionados con la auditoría de los estados financieros (servicios distintos a auditoría).

Las transacciones entre la Compañía y partes relacionadas en el sentido de la Sección 111a – y posteriores - de la Ley de Sociedades Mercantiles de Alemania ("AktG") requieren el consentimiento previo del Comité de Auditoría, salvo que existan motivos para que el Comité de Vigilancia en pleno o uno de sus comités se reserve el consentimiento en virtud de la ley o de acuerdo con el Comité de Vigilancia. De acuerdo con su Reglas de Procedimiento, el Comité de Auditoría también es responsable de evaluar periódicamente el procedimiento interno de conformidad con la Sección 111a Apartado 2 de la Ley de Sociedades Mercantiles de Alemania (AktG) para las transacciones realizadas en el curso ordinario de los negocios y en condiciones de mercado.

Comité de Mediación

El Comité de Mediación está formado por el presidente del Comité de Vigilancia, Joe Kaeser, su Vicepresidente, Michael Brecht, y dos miembros elegidos respectivamente por los representantes de los trabajadores y los representantes de los accionistas en el Comité de Vigilancia por mayoría de votos emitidos. Al 31 de diciembre de 2023, estos son Marie Wieck por los representantes de los accionistas y Roman Zitzelsberger por los representantes de los empleados. El Comité se constituye únicamente para desempeñar la función establecida en la Sección 31, Apartado 3, de la Ley de Determinación de Alemania ("MitbestG"). El Comité de Mediación no tuvo ninguna razón para estar activo durante el ejercicio fiscal 2023.

Participación de mujeres y hombres en los puestos directivos

La integración del Consejo de Administración refleja el requisito de participación del Apartado 3a de la Sección 76 de la Ley de Sociedades Mercantiles de Alemania (AktG), en su versión modificada, introducida por la Ley para complementar y modificar el Reglamento para la participación equitativa de mujeres y hombres en los puestos de dirección en los sectores privado y público (Ley de Segundos Puestos de Dirección, FÜPoG II), según la cual al menos una mujer y un hombre deben ser miembros del Consejo de Administración de las empresas sujetas a esta disposición.

Al 31 de diciembre de 2023, el Consejo de Administración, compuesto por un total de siete miembros, incluye a una mujer, Karin Rådström. El Consejo de Administración de una empresa cotizada o determinada debe, a su vez, establecer objetivos para la proporción de mujeres en los dos niveles directivos inferiores al Consejo de Administración. Si la proporción de mujeres es inferior al 30 % en la fecha en la que el Consejo de Administración determina los objetivos, éstos ya no podrán ser inferiores a la proporción ya alcanzada. Al mismo tiempo que se fijan los objetivos, deben determinarse los plazos para su consecución, que no pueden ser superiores a cinco años.

Mediante resolución del 10 de diciembre de 2021, el Consejo de Administración de Daimler Truck Holding AG fijó un objetivo del 0 % para la proporción de mujeres en el primer y segundo nivel de dirección por debajo del Consejo de Administración y una fecha límite del 31 de diciembre de 2025, ya que no es razonablemente posible fijar objetivos para la proporción de mujeres. A la hora de determinar la cifra objetivo hay que tener en cuenta la estructura particular de la Compañía. Daimler Truck Holding AG está estructurada como una compañía de administración con el Consejo de Administración y que presta servicios de administración en el Grupo. Por debajo del nivel del Consejo de Administración, la Compañía -aparte de algunos empleados con doble contrato de trabajo- no tiene empleados propios. En el período de referencia, Daimler Truck Holding AG contaba con un total de menos de cinco empleados por debajo del Consejo de Administración, todos ellos con un contrato de doble empleo con Daimler Truck AG. Según la planificación actual, no está previsto ningún aumento de personal en Daimler Truck Holding AG. La Segunda Ley de Puestos de Dirección (FüPoG II) parte de la base de un mayor número de empleados y, por tanto, también de un mayor número de puestos directivos que se deben cubrir. Por este motivo, la fijación del objetivo del 0 % parece justificada como excepción. Además, la fijación del objetivo del 0 % no constituye una violación del requisito de deterioro.

Dado que Daimler Truck Holding AG, que cotiza en bolsa, se basa en las disposiciones de la Ley de Codeterminación de Alemania (MitbestG), el Comité de Vigilancia debe estar compuesto por al menos un 30 % de mujeres y un 30 % de hombres, de conformidad con el artículo 96, apartado 2 de la Sociedad Anónima Alemana. Ley (AktG). La cuota debe ser cumplida por el Comité de Vigilancia en su conjunto.

Si los representantes de los accionistas o de los empleados se oponen al cumplimiento global ante el presidente del Comité de Vigilancia antes de la elección, la proporción mínima para esta elección deberá ser atendida por separado por los representantes de los accionistas y los representantes de los empleados. Dado que no hubo objeciones al cumplimiento global, la cuota de género debía respetarse en su totalidad en las elecciones de los representantes de los accionistas y en las elecciones de los representantes de los trabajadores del Comité de Vigilancia en 2022.

Al 31 de diciembre de 2023, tres mujeres siguen estando representadas por parte de los accionistas en el Comité de Vigilancia de Daimler Truck Holding AG con Renata Jungo Brüngger, Laura Ipsen y Marie Wieck y con Carmen Klitzsch-Müller, Andrea Reith y Andrea Seidel del lado de los empleados. Por tanto, el Comité de Vigilancia de Daimler Truck Holding AG está compuesto por un 30 % de mujeres y un 70 % de hombres. De este modo se ha cumplido la cuota legal de género de la Sección 96, Apartado 2, de la Ley de Sociedades Mercantiles de Alemania ("AktG").

Además de la propia Daimler Truck Holding AG, otras compañías del Grupo, como Daimler Truck AG, están sujetas a la codeterminación y han fijado sus propios objetivos en cuanto a la proporción de mujeres en sus respectivos consejos de supervisión, consejos de administración y en los dos niveles inferiores al consejo de administración, así como un plazo para alcanzar estos objetivos, y los han publicado de acuerdo con los requisitos legales.

Perfiles de requerimientos generales para la integración del Consejo de Administración y del Comité de Vigilancia

La integración del Consejo de Administración y del Comité de Vigilancia de Daimler Truck Holding AG se basa en conceptos de diversidad en lo que respecta a aspectos como la formación académica y profesional, el sexo y la edad. El Comité de Vigilancia ha combinado estos conceptos de diversidad con la consideración de los requisitos legales y otras exigencias en cuanto a la experiencia de los miembros de estos consejos, en los perfiles generales de requisitos para la integración del Consejo de Administración y del Comité de Vigilancia que se describen a continuación. Los perfiles de requisitos se revisan cada año y también sirven de base para la planificación de la sucesión a largo plazo.

Consejo de Administración

El objetivo del perfil de requerimientos para el Consejo de Administración es garantizar que la integración del Consejo de Administración sea lo más diversa y complementaria posible. El Consejo de Administración en su conjunto debe poseer los conocimientos, aptitudes y experiencia necesarios para la correcta ejecución de sus tareas y estar compuesto por miembros cuya variada formación y experiencia personal garanticen que el Consejo en su conjunto también encarna la filosofía de gestión deseada. Las decisiones relativas a los nombramientos para puestos específicos del Consejo de Administración se rigen siempre por el interés de la Compañía, teniendo en cuenta todas las circunstancias en cada caso individual.

El perfil de requerimientos para el Consejo de Administración, que se enmendó en noviembre de 2022 y fue aplicable para el período total del informe, así como el estado de implementación, tal como fue determinado por el Comité de Vigilancia en diciembre de 2023, se describen a continuación:

- **Antecedentes educativos y profesionales:** Los miembros del Consejo de Administración deberán tener distinta formación académica y profesional, debiendo al menos dos miembros tener formación técnica. Al 31 de diciembre de 2023, el Consejo de Administración estaba integrado por dos ingenieros titulados: el Dr. Andreas Gorbach y Karin Rådström.

Además, al menos tres miembros del Consejo de Administración también deben **tener experiencia en temas de sustentabilidad relevantes para la Compañía** en las áreas de Medio Ambiente, Social y Gobierno (áreas de sustentabilidad), por lo que cada área de sustentabilidad debe estar cubierta por al menos un miembro del Consejo de Administración. Experiencia es el conocimiento y la experiencia especiales adquiridos en el curso de la educación o formación profesional o el conocimiento y la experiencia profundos adquiridos a través de otras actividades profesionales o de otro tipo. La experiencia en un área de sustentabilidad en el sentido del perfil de requerimientos se cumple si la persona relevante tiene conocimientos o experiencia en al menos dos de los siguientes temas centrales dentro de cada área de sustentabilidad:

1. Medio ambiente:

- Productos con cero emisiones;
 - Producción neutra en emisiones de CO₂;
 - Cadenas de suministro;
- (respectivamente, también en relación con el consumo de recursos)

2. Sociales:

- Seguridad vial;
- Creación de las condiciones necesarias para ser un buen empleador (en particular en materia de diversidad, igualdad de oportunidades e inclusión, salud, bienestar y seguridad en el trabajo, formación continua);
- Responsabilidad social (en particular, respeto de los derechos humanos en la empresa y en la cadena de suministro);

3. Gobierno:

- Gobierno responsable;
- Cumplimiento y gestión de riesgos;
- Informes transparentes.

El Consejo de Administración se reúne periódicamente, al menos dos veces al año, como Consejo de Sustentabilidad Corporativa para debatir cuestiones de sustentabilidad relevantes para la empresa. Los miembros del Consejo de Administración también dedican su atención a los temas centrales de las áreas de sustentabilidad fuera de las reuniones, en particular cuando dichos temas están relacionados con su área particular de responsabilidad. Los siete miembros del Consejo de Administración tienen conocimientos especializados en cuestiones de sustentabilidad relevantes para la empresa. Al 31 de diciembre de 2023, las áreas de sustentabilidad que cubren son las siguientes: Con Martin Daum, Dr. Andreas Gorbach, John O'Leary, Karl Deppen y Karin Rådström, cinco miembros del Consejo de Administración con experiencia en el área de sustentabilidad del **Medio Ambiente**. Con Jürgen Hartwig un miembro del Consejo de Administración tienen experiencia en el área de sustentabilidad del **Social**. Todos los miembros del Consejo de Administración tienen experiencia en el área de sustentabilidad de **Gobierno**.

- **Cuota de Género:** De conformidad con la Sección 76, apartado 3a, de la Ley de Sociedades Mercantiles de Alemania (AktG), en las empresas sujetas a esta normativa al menos una mujer y un hombre deben ser miembros del Consejo de Administración. Al 31 de diciembre de 2023, el Consejo de Administración contaba con una mujer, Karin Rådström, y seis hombres entre sus siete miembros.

- **Límite General de Edad:** Para el último posible nombramiento o reelección de un miembro del Consejo de Administración en función de la edad, suele servir de pauta la edad de 62 años en relación con la fecha de inicio del (nuevo) mandato, que no debería ser alcanzado al momento del inicio de un (nuevo) mandato. Al fijar este límite de edad, el Comité de Vigilancia decidió deliberadamente a favor de una norma flexible que permita el margen necesario para evaluar adecuadamente las circunstancias de cada caso concreto. Al 31 de diciembre de 2023, cinco de los siete miembros del Consejo de Administración eran más jóvenes que el límite de edad de jubilación. Martin Daum también era más joven en relación con el límite general de edad al inicio su puesto actual. John O'Leary, debido a su formidable experiencia y conocimientos en relación con la Compañía, fue nuevamente nombrado para el Consejo de Administración en el ejercicio del informe con efectos a partir del 1 de abril de 2024, a pesar de exceder el límite general de edad.

- **Mezcla generacional:** Además, en las decisiones de nombramiento se debe tener en cuenta una mezcla generacional suficiente entre los miembros del Consejo de Administración, por lo que al menos tres miembros del Consejo de Administración deben tener 57 años o menos al inicio de su respectivo mandato. Al 31 de diciembre de 2023, seis de los siete miembros del Consejo de Administración en funciones tenían 57 años o menos al inicio de su actual mandato.

- **Internacionalidad:** Las decisiones relativas a la integración del Consejo de Administración también deben tener en cuenta la internacionalidad, en el sentido de una formación cultural variada o una experiencia internacional a través de misiones en el extranjero de varios años, por lo que, si es posible, al menos un miembro del Consejo de Administración deberá ser de origen internacional. Independientemente de los muchos años de experiencia internacional de la gran mayoría de los miembros del Consejo de Administración, este objetivo se alcanzó al 31 de diciembre de 2023 gracias a la experiencia internacional de John O'Leary y Karin Rådström.

- **Número Máximo de Mandatos:** Como norma general, y sin perjuicio de que se comunique una desviación en la declaración de cumplimiento de conformidad con la Sección 161 de la Ley de Sociedades Mercantiles de Alemania (AktG), los miembros del Consejo de Administración de compañías que coticen no aceptarán más de dos puestos en consejos de supervisión de empresas que cotizan en bolsa ni asumirán cargos comparables, ni aceptarán un puesto de presidente del Comité de Vigilancia de una empresa que cotice en bolsa. Para fines del cálculo del número máximo de mandatos de acuerdo con el perfil general de requisitos, los mandatos de miembros del Comité de Vigilancia en empresas conjuntas, que entran dentro de las áreas de responsabilidad de un miembro del Consejo de Administración, no se consideran funciones comparables. En lo que respecta a Karin Rådström, su mandato en

Commercial Vehicle Charging Europe B.V. es un mandato en una empresa conjunta, que entra dentro de su área de responsabilidad y que, por lo tanto, no cuenta como función comparable a efectos del cálculo del número máximo de mandatos de acuerdo con el perfil de requisitos generales. Esto también resulta aplicable para el cargo de John O' Leary en Torc Robotics, Inc. y Greenlane Infrastructure LLC., por lo tanto, John O'Leary no excederá el número máximo de mandatos de conformidad con el perfil general de requerimientos incluso asumiendo un mandato adicional del comité de vigilancia al 1 de enero de 2024. Los requisitos para el número máximo de mandatos de acuerdo con el perfil de requisitos generales se cumplen a 31 de diciembre de 2023. Sin perjuicio de lo anterior, en la Declaración de Conformidad se especifica y explica una desviación a la recomendación C.5 del GCGC.

Los aspectos descritos anteriormente deben tenerse en cuenta a la hora de realizar los nombramientos del Consejo de Administración. Sobre la base de un perfil objetivo que tiene en cuenta los requisitos de cualificación específicos y los criterios mencionados, el Comité de Presidencia y Remuneraciones elabora una lista de candidatos disponibles a los que entrevista. A continuación, recomienda un candidato al Comité de Vigilancia para que éste lo apruebe y da una explicación de su recomendación. Las decisiones relativas a los nombramientos en el Consejo de Administración se rigen siempre por el interés de la Compañía, teniendo en cuenta todas las circunstancias de cada caso. En opinión del Comité de Vigilancia, los criterios personales fundamentales que hacen que una persona sea adecuada para un puesto en el Consejo de Administración incluyen, en particular, la personalidad del individuo, su integridad, sus cualidades de liderazgo convincentes, su experiencia en el segmento que va a dirigir, sus logros anteriores, su conocimiento de la Compañía y su capacidad para adaptar los modelos y procesos empresariales en un mundo cambiante. El Comité de Vigilancia tomó en cuenta los aspectos anteriormente descritos para asignar al nuevo miembro del Consejo de Administración para Finanzas y Contraloría. El Comité de Vigilancia ha concluido que el perfil de requisitos debe continuar siendo satisfecho, también incluyendo la designación de Eva Scherer como nuevo miembro del Consejo de Administración, con efectos a partir del 1 de abril de 2024.

Junto con el Consejo de Administración, el Comité de Vigilancia también garantiza un plan de sucesión a largo plazo para el Consejo de Administración, para lo cual tiene en cuenta el perfil de requisitos y las circunstancias individuales. Entre las funciones del Comité de Presidencia del Comité de Vigilancia se encuentra también la de debatir periódicamente sobre los ejecutivos de talento y excepcionales del Grupo. En este proceso, debe discutir la duración de los contratos de los actuales miembros del Consejo de Administración, la posibilidad de prorrogarlos y los posibles sucesores. Los ejecutivos de nivel directivo inferior al Consejo de Administración y las personas con un potencial especialmente elevado se evaluarán sobre la base de un análisis del potencial y de los criterios del perfil de requisitos, y a continuación se debatirán y definirán los siguientes pasos de desarrollo junto con el Consejo de Administración. El proceso de planificación de la sucesión incluye también un informe periódico del Consejo de Administración sobre la proporción y el desarrollo de las mujeres ejecutivas. El Consejo de Administración tiene la tarea de recomendar al Comité de Vigilancia un número suficiente de candidatos adecuados. El objetivo de Daimler Truck Holding AG es cubrir los puestos del Consejo de Administración principalmente con ejecutivos que hayan ascendido dentro del Grupo. No obstante, también pueden evaluarse e incluirse en el proceso de selección posibles candidatos externos, caso por caso, con el apoyo de consultores externos de recursos humanos.

Comité de Vigilancia

El Comité de Vigilancia debe estar compuesto de tal manera que sus miembros conozcan en conjunto el sector empresarial en el que opera la Compañía. El objetivo del perfil de requisitos para el Comité de Vigilancia en su conjunto es también garantizar que la integración del Comité de Vigilancia sea lo más diversa y complementaria posible. El Comité de Vigilancia en su conjunto debe comprender el modelo de negocio de la Compañía y también poseer los conocimientos, habilidades y experiencia necesarios para ejecutar adecuadamente su tarea de supervisar y asesorar al Consejo de Administración, en particular, conocimientos especializados en las áreas de finanzas, contabilidad, auditorías anuales, procedimientos de control interno, auditoría interna, gestión de riesgos, cumplimiento, gobierno legal y corporativo, y recursos humanos. En general, los miembros del Comité de Vigilancia deben complementarse entre sí en cuanto a sus conocimientos y experiencia profesional, de manera que el órgano pueda aprovechar la mayor variedad posible de experiencias y diferentes conocimientos especializados. El Comité de Vigilancia también considera que la diversidad de sus miembros en términos de edad, género, internacionalidad y otros atributos personales es una base importante para una colaboración eficaz.

Las resoluciones del Comité de Vigilancia sobre propuestas de candidatos para elección a la Asamblea General se basarán siempre en el interés de la Compañía, teniendo en cuenta todas y cada una de las circunstancias del caso individual.

El Comité de Vigilancia cumplió con el perfil general de requerimientos adoptado en noviembre de 2022, en su integración hasta el 15 de octubre de 2023 y en su integración actual, después de la renuncia del miembro del Comité de Vigilancia Raymond Curry y la designación judicial de Shintaro Suzuki vigente a partir del 16 de octubre de 2023. Para fines de mayor claridad, el Comité de Vigilancia enmendó y reestructuró su perfil de requerimientos. El perfil de requerimientos del Comité de Vigilancia, con su enmienda de diciembre de 2023, y el estado de implementación determinado por el Comité de Vigilancia en diciembre de 2023 se describen a continuación. El estado de implementación también se presenta al final de esta Declaración sobre Gobierno Corporativo en forma de matriz de cualificación. **C. 02 C. 03.**

Diversidad

- **Cuota de Género:** Por ley, por lo menos el 30 % de los miembros del Comité de Vigilancia deben ser mujeres y por lo menos el 30 % deben ser hombres. Al 31 de diciembre tres mujeres son representadas en ambos lados de representantes de empleados y accionistas. Por lo tanto, las mujeres están respectivamente representadas en 30 % tanto en el Comité de Vigilancia en su totalidad y en cada uno de los lados. Por lo tanto, el índice de género del Comité de Vigilancia cumple con los requerimientos legales.
- **Límite General de Edad:** Los miembros que son propuestos para elección al Comité de Vigilancia para un período de cargo completo, por lo general no deben ser mayores de 72 años al momento de la elección. Al especificar este límite general de edad, el Comité de Vigilancia se ha abstenido intencionalmente de estipular un límite superior de edad estricto y, por el contrario, ha decidido a favor de un límite de edad flexible con la libertad de acción necesaria para una evaluación adecuada de las circunstancias en casos individuales, mantenga suficientemente amplio al grupo de posibles candidatos para el Comité de Vigilancia y permita la reelección. Ningún miembro del Comité de Vigilancia en funciones al 31 de diciembre de 2023 era mayor que el límite general de edad al momento de su elección.

- **Mezcla Generacional:** Debe garantizarse una mezcla generacional adecuada entre los miembros del Comité de Vigilancia. Por lo menos ocho miembros del Comité de Vigilancia no deben ser mayores a 62 años en la fecha de su elección o reelección. De los miembros del Comité de Vigilancia al 31 de diciembre de 2023, 17 miembros tenían 62 años o menos al momento de su elección o designación judicial para el mandato actual.
- **Internacionalidad:** Con el fin de garantizar la internacionalidad adecuada, por ejemplo, a través de la experiencia internacional de varios años, el Comité de Vigilancia ha establecido un objetivo de por lo menos 30 % de representantes de accionistas internacionales y una cuota resultante de 15 % en relación con el Comité de Vigilancia en su totalidad. Independientemente de los muchos años de experiencia internacional de una gran mayoría de los representantes de accionistas, este objetivo ya se había excedido en gran medida al 31 de diciembre de 2023 debido a los antecedentes internacionales de Michael Brosnan, Akihiro Eto, Jacques Esculier, Renata Jungo Brüngger, John Kafcik, Laura Ipsen, Martin H. Richenhagen y Marie Wieck del lado de los accionistas, con 80 %, y Shintaro Suzuki y Andrea Seidel del lado de los empleados, resultando en 50 % para el Comité de Vigilancia en su totalidad.

Idoneidad Personal

- **Independencia:** De conformidad con las recomendaciones del GCGC sobre la independencia de los miembros del Comité de Vigilancia, el Comité de Vigilancia debe incluir lo que considere un número adecuado de miembros independientes del lado de los accionistas – también considerando la estructura de accionistas. En este sentido, un miembro deberá considerarse independiente al ser independiente de la Compañía y su Consejo de Administración, y cualquier accionista mayoritario. No existe ningún accionista mayoritario en este sentido en la Compañía; en el marco del acuerdo de desconsolidación concluido con Mercedes-Benz Group AG, específicamente Mercedes-Benz Group AG ya no debe ser considerado un accionista mayoritario.

El GCGC recomienda que más de la mitad de los miembros del Comité de Vigilancia que representen a los accionistas sean independientes de la Compañía y de su Consejo de Administración, y que entre estos miembros deben figurar siempre el Presidente del Comité de Vigilancia, el Presidente del Comité de Auditoría y el Presidente del comité que toma las decisiones relativas a la remuneración del Consejo de Administración.

En el sentido de esta recomendación, un miembro del Comité de Vigilancia debe considerarse independiente si no tiene ninguna relación personal o comercial con la Compañía o su Consejo de Administración que pueda causar un conflicto de intereses sustancial y no meramente temporal.

Corresponde al representante de los accionistas del Comité de Vigilancia evaluar la independencia de sus miembros. Hay que tener en cuenta cuatro indicadores de una posible falta de independencia (pertenencia al Consejo de Administración en los dos años anteriores al nombramiento como miembro del Comité de Vigilancia; una relación comercial importante con la Compañía o con una entidad dependiente de ella, por ejemplo, como cliente, proveedor, acreedor o asesor; una relación familiar estrecha con un miembro del Consejo de Administración; pertenencia al Comité de Vigilancia durante más de doce años; todos los criterios se aplican tanto a los propios miembros del Comité de Vigilancia como a los miembros de sus familias inmediatas). Al mismo tiempo, se concede expresamente a los accionistas el derecho a considerar independiente a un miembro del Comité de Vigilancia si se aplican uno o incluso varios indicadores, aunque esta valoración debe justificarse en la Declaración sobre Gobierno Corporativo.

El Comité de Vigilancia ha llegado a la conclusión de que -con la excepción de Renata Jungo Brüngger y Harald Wilhelm- todos los representantes de los accionistas en funciones al 31 de diciembre de 2023 son independientes de Daimler Truck Holding AG y de su Consejo de Administración, incluyendo en particular al Presidente del Comité de Vigilancia, que también es Presidente del Comité de Presidencia y Remuneraciones y al Presidente del Comité de Auditoría.

Aparte de las excepciones mencionadas, también teniendo en cuenta los indicadores del GCGC, ninguno de los representantes de los accionistas tiene una relación personal o comercial con Daimler Truck Holding AG o su Consejo de Administración que pueda dar lugar a un conflicto de intereses material que no sea meramente temporal. Por lo que respecta a los miembros del Comité de Vigilancia Renata Jungo Brüngger y Harald Wilhelm, cabe señalar que ambos, como miembros en funciones del Consejo de Administración del Grupo Mercedes-Benz AG (es decir, en una función de responsabilidad de una empresa ajena al Grupo), mantienen una importante relación comercial con la Compañía o con una empresa dependiente de la misma debido a las amplias interrelaciones contractuales existentes entre ambos grupos también desde que se hizo efectiva la escisión en diciembre de 2021.

En este contexto, ninguno de ellos se considera actualmente independiente de la Compañía en el sentido de la recomendación C. 7 del GCGC.

En consecuencia, con la excepción de Renata Jungo Brüngger y Harald Wilhelm, todos los representantes de los accionistas en el Comité de Vigilancia (por lo tanto, 80 %) fueron considerados independientes, a saber, Joe Kaeser, Michael Brosnan, Jacques Esculier, Akihiro Eto, Laura Ipsen, John Krafcik, Martin H. Richenhagen y Marie Wieck. No se llevó a cabo una valoración de la independencia de los representantes de los empleados del Comité de Vigilancia debido a que solo debe evaluarse la independencia de los representantes de los accionistas de conformidad con la recomendación del GCGC.

- **Esfuerzo en relación con el Tiempo:** Cada candidato a miembro del Comité de Vigilancia y cada miembro del Comité de Vigilancia debe ser capaz de dedicar el tiempo requerido esperado y estar dispuesto y ser capaz de comprometerse a participar en el contenido y participar en capacitaciones necesarias y educación continua. Antes de cada propuesta de elección, el Comité de Vigilancia se cerciora de que los candidatos en cuestión son capaces de dedicar el tiempo requerido por el cargo.
- **Número general máximo de Mandatos:** Por regla general, y sin perjuicio de que se haga pública una desviación en la Declaración de Cumplimiento con el GCGC de conformidad con el artículo 161 de la Ley de Sociedades Mercantiles de Alemania (AktG), un miembro del Comité de Vigilancia que también sea miembro del Consejo de Administración de una compañía cotizada no podrá ocupar más de dos puestos en el comité de vigilancia en compañías cotizadas externas al Grupo o funciones comparables (incluida su pertenencia al Comité de Vigilancia de Daimler Truck Holding AG) y no podrá presidir el Comité de Vigilancia de compañías cotizadas externas al Grupo. Por regla general y sujeto a la divulgación de una excepción en la Declaración de Cumplimiento con el GCGC de conformidad con el artículo 161 de la Ley de Sociedades Mercantiles de Alemania (AktG), los miembros del Comité de Vigilancia que no sean también miembros del Consejo de Administración de una compañía cotizada, no deberán aceptar más de cinco mandatos de compañías cotizadas externas al grupo o desempeñar funciones comparables (incluyendo también la pertenencia al Comité de Vigilancia de Daimler Truck Holding AG), contabilizándose dos veces la presidencia de un Comité de Vigilancia.

- Los dobles cargos de los miembros del Comité de Vigilancia en otros órganos de supervisión del mismo Grupo no se tendrán en cuenta a efectos del número máximo de acuerdo con el perfil de requerimientos. Debido a la doble pertenencia al mismo Grupo, Renata Jungo Brüngger, Joe Kaeser, Harald Wilhelm y Jörg Köhlinger no superan por tanto el número máximo de mandatos establecido en el perfil de requisitos. Debido a la dualidad de mandatos dentro del mismo grupo, Renata Jungo Brüngger, Joe Kaeser, Harald Wilhelm y Jörg Köhlinger no superan el número máximo de mandatos establecido en el perfil general de requerimientos. A 31 de diciembre de 2023, solo Martin H. Richenhagen superaba el número máximo de mandatos establecido en el perfil de requerimientos. Sin embargo; el Comité de Vigilancia opina que el perfil de requerimientos se cumple en su totalidad, ya que, en opinión del Comité de Vigilancia, no cabe duda de que Martin H. Richenhagen estaba y está capacitado para desempeñar todos los mandatos de forma apropiada, en particular debido a que sus años de experiencia le permiten dedicar el tiempo adecuado. Los cambios en los mandatos de Martin H. Richenhagen que ocurrieron y fueron informados después de la fecha del informe se reconocen como parte de la determinación del cumplimiento del perfil de requerimientos para 2024. En cuanto a las recomendaciones C.4 y C.5 del GCGC, se explica y justifica una desviación en la Declaración de Cumplimiento del GCGC.
- **Límite General para la Duración como Miembro:** El perfil general de requerimientos también incluye un límite general para la duración como miembro, según el cual, por regla general, sólo los candidatos que han sido miembros del Comité de Vigilancia durante no más de doce años deben ser propuestos para la reelección en el Comité de Vigilancia para un mandato completo. Este requerimiento se cumple para todos los miembros actuales del Comité de Vigilancia.

Conocimiento y experiencia

- **Conocimiento y experiencia en relación con el Comité de Vigilancia:** El Comité de Vigilancia deberá, en conjunto, tener conocimiento y experiencia en áreas de relevancia específica para la Compañía. Por lo menos tres miembros del Comité de Vigilancia también deberán contar con experiencia y conocimiento en cada una de las siguientes áreas:

- Industria/Tecnología
- TI/Digitalización
- Recursos Humanos/Organización
- Estrategia/Transformación
- Finanzas/ Mercado de Capital.

Con el fin de demostrar conocimiento y experiencia en las cinco áreas arriba mencionadas, no es necesario que se satisfagan los criterios para ambos temas; la evidencia de conocimiento y experiencia en relación con un tema es suficiente.

La integración también deberá considerar que podría existir un requerimiento en cuanto a la obtención de nuevas competencias en el curso del desarrollo de productos, mercados y otros eventos.

Como puede apreciarse en detalle en la matriz de cualificación, el Comité de Vigilancia en su conjunto, de acuerdo con su actual integración, cumple con los requerimientos definidos para el Comité de Vigilancia en relación con conocimiento y experiencia. Por lo menos tres miembros del Comité de Vigilancia tienen conocimiento y experiencia relevantes en cada una de las áreas que se enumeran. Para fines de una presentación clara, los siguientes detalles en relación con los miembros del Comité de Vigilancia que se mencionan por nombre deben considerarse ejemplos y no son necesariamente exhaustivos. **C. 02 C. 03**

Industria/Tecnología

En el área de **Industria**, Jacques Esculier, Joe Kaeser, John Krafcik y Martin H. Richenhagen tiene conocimiento y experiencia comprobados debido a su extensa experiencia profesional en compañías industriales activas en el procesamiento de metales o en el sector automotriz. Además, debe enfatizarse la extensa experiencia de los Presidentes y Presidentas del Comité de Empresa Michael Brecht, Bruno Buschbacher, Carmen Klitzsch-Müller, Jörg Lorz, Andrea Reith, Shintaro Suzuki (Presidente del Sindicato de Trabajadores de Mitsubishi) y Thomas Zwick.

Jacques Esculier, Laura Ipsen, John Krafcik, Andrea Seidel, Shintaro Suzuki y Marie Wieck cuentan con un título universitario técnico. Además, Michael Brecht, Bruno Buschbacher, Jörg Köhlinger, Jörg Lorz, Andrea Reith, Roman Zitzelsberger y Thomas Zwick cuentan con capacitación profesional adecuada en el área de **Tecnología**.

TI/Digitalización

En el área de **TI/Digitalización**, el conocimiento y experiencia de Laura Ipsen, Andrea Seidel y Marie Wieck son particularmente destacables. Esto también aplica para John Krafcik debido a su papel como CEO del proyecto de conducción autónoma de Google LLC. Renata Jungo Brüngger cuenta con conocimientos y experiencia en el área de **Digitalización** debido a sus áreas de responsabilidad como miembro del Consejo de Administración en Mercedes-Benz Group AG (responsable específicamente de la protección de datos, gobierno de la información y tecnología legal).

Recursos Humanos/Organización

Renata Jungo Brüngger, Joe Kaeser y Marie Wieck, específicamente, cuentan con experiencia y conocimiento sólidos en el área de **Recursos Humanos** debido a su experiencia profesional extensa previa, misma que aportan al Comité de Nombres del Comité de Vigilancia. Además de los miembros del Comité de Vigilancia que fungen como presidente/presidenta del comité de empresa, Shintaro Suzuki y los representantes de IG Metall (Sindicato de Trabajadores del Metal de Alemania), Jörg Köhlinger y Roman Zitzelsberger, han demostrado conocimiento y experiencia.

En el área de **Organización**, el conocimiento y experiencia relevantes de todos los representantes de los accionistas, al igual que

Michael Brecht, Jörg Köhlinger y Roman Zitzelsberger debido a su trabajo en órganos externos de vigilancia son particularmente valiosos para el trabajo del Comité de Vigilancia.

Estrategia/Transformación

En el área de **Estrategia**, además de todos los representantes de los accionistas, Michael Brecht, Bruno Buschbacher, Carmen Klitzsch-Müller, Jörg Köhlinger, Andrea Seidel y Roman Zitzelsberger también cuentan con extensos conocimientos y experiencia debido a sus cargos actuales o anteriores como CEO o CFO.

En relación con la **Transformación** del Grupo Daimler Truck, la experiencia relevante de los representantes de empleados y del lado de los accionistas de Renata Jungo Brüngger, Joe Kaeser, John Krafcik y Harald Wilhelm debido a sus actividades en el consejo y otros grupos industriales con retos similares de transformación, se debe resaltar.

Finanzas/Mercado de Capital

Con Michael Brecht, Michael Brosnan, Jacques Esculier, Akihiro Eto, Joe Kaeser, Jörg Köhlinger, Harald Wilhelm, Roman Zitzelsberger y Thomas Zwick, nueve miembros del Comité de Vigilancia cuentan con capacitación o experiencia profesional en el área de **Finanzas**.

El área de **Mercado de Capital** está bien cubierta por Jacques Esculier, Joe Kaeser y Martin H. Richenhagen, ya que han fungido como presidentes de compañías cotizadas, así como por Michael Brosnan, Akihiro Eto, Renata Jungo Brüngger y Harald Wilhelm debido a sus actividades actuales o pasadas (Consejo de Administración) en compañías cotizadas en bolsa.

Experiencia Financiera de conformidad con el GCGC: El Comité de Vigilancia debe tener al menos un miembro con conocimiento y experiencia especial en la aplicación de principios contables y sistemas de control interno y gestión de riesgos. Por lo menos otro miembro debe tener conocimiento y experiencia especiales en la auditoría de estados financieros. La experiencia en contabilidad y auditoría también incluye el informe de sustentabilidad o sus respectivas auditorías. Con Michael Brosnan, Joe Kaeser y Harald Wilhelm, el Comité de Vigilancia tiene a tres expertos financieros que, como resultado de sus actividades previas o actuales en otras compañías (cotizadas) y a su capacitación constante, cuentan con conocimiento y experiencia especiales en la aplicación de principios contables y sistemas de control interno y gestión de riesgos.

Michael Brosnan también cuenta con experiencia profesional en la auditoría de estados financieros. La experiencia de los tres miembros mencionados del Comité de Vigilancia en las áreas de contabilidad o auditoría también incluye informes de sustentabilidad o sus respectivas auditorías.

- **Experiencia en Sustentabilidad de conformidad con el GCGC:** Por lo menos cuatro miembros del Comité de Vigilancia deben tener experiencia en temas de sustentabilidad relevantes para la Compañía en las áreas de Medio Ambiente, Social, Gobierno (áreas de sustentabilidad), y cada área de sustentabilidad debe ser cubierta por lo menos por un miembro del Comité de Vigilancia. La experiencia en este contexto está relacionada con experiencia y conocimiento especiales que se adquieren en el curso de la capacitación profesional o la educación continua o profundizados por actividades profesionales o de otro tipo. Una persona tiene experiencia en el área de sustentabilidad dentro del significado del perfil general de requerimientos si tienen conocimiento o experiencia en por lo menos uno de los temas de enfoque de un área de sustentabilidad. Las áreas de sustentabilidad y temas de enfoque corresponden a los descritos anteriormente en el perfil de requerimientos generales para el Consejo de Administración.

Medio Ambiente

En relación con la dispersión de experiencia en sustentabilidad dentro del Comité de Vigilancia, vale la pena resaltar el conocimiento y experiencia de Joe Kaeser y Bruno Buschbacher, específicamente en el área de sustentabilidad del Medio Ambiente. Bruno Buschbacher cuenta con experiencia específica en relación con el tema de productos libres de emisiones en el área de construcción de motores, clave para Daimler Truck, que está primordialmente relacionada con la fabricación de motores de camiones libres de emisiones y de bajas emisiones. Joe Kaeser cuenta con experiencia específica en el tema de producción neutral en CO₂, lo cual es de especial importancia en el contexto industrial, considerando específicamente la reducción de emisiones, conservación de recursos y eficiencia energética en la producción, gracias a su larga carrera profesional, su trabajo en comités de vigilancia y en el sector público.

El Comité de Vigilancia incluye a tres miembros adicionales con experiencia en el área de sustentabilidad del Medio Ambiente. Estos son Michael Brecht (enfoque en cadenas de suministro) y Roman Zitzelsberger y Thomas Zwick (cada uno con área de enfoque en productos libres de emisiones y también en relación con el consumo de recursos).

Social

Los siguientes once miembros del Comité de Vigilancia tienen experiencia relevante en el área de sustentabilidad Social: Gracias a sus años de servicio en Waymo LLC., John Krafcik cuenta con experiencia y conocimiento especiales en relación con el tema de enfoque de seguridad vial en la conducción autónoma, un importante campo de investigación para Daimler Truck. Renata Jungo Brüngger, Michael Brecht y Jörg Lorz, cada uno, cuentan con experiencia en el tema de enfoque de responsabilidad social (respeto de los derechos humanos). Los siguientes miembros del Comité de Vigilancia cuentan con experiencia en el tema de enfoque de creación de condiciones para ser un buen empleador: Jacques Esculier (bienestar), Laura Ipsen (educación continua y diversidad, oportunidades iguales e inclusión), Carmen Klitzsch-Müller (oportunidades iguales), Marie Wieck y Andrea Seidel (ambas diversidad, oportunidades iguales e inclusión) así como Shintaro Suzuki y Roman Zitzelsberger (cada uno, participación de empleados).

Gobierno

Debido a sus carreras profesionales, la gran mayoría de los miembros del Comité de Vigilancia tienen habilidades en el área de sustentabilidad Gobierno. Específicamente digna de resaltarse es la experiencia de Marie Wieck en el área de enfoque de gobierno responsable debido a la mayor consideración y anclaje de temas de sustentabilidad en las decisiones corporativas como parte de su compromiso social y profesional. El tema de enfoque de gobierno responsable también es cubierto por Laura Ipsen, Joe Kaeser y Renata Jungo Brüngger debido a su particular experiencia en la mayor consideración y anclaje de temas de sustentabilidad en las decisiones corporativas. Michael Brecht, Jörg Köhlinger y Roman Zitzelsberger cuentan también con experiencia en el área de sustentabilidad de gobierno, cada uno enfocándose en temas de codeterminación, al igual que Renata Jungo Brüngger y Harald Wilhelm en el área de enfoque de cumplimiento y gestión de riesgos ESG. El tema de enfoque de información transparente es cubierto particularmente por los dos expertos financieros en el Comité de Auditoría, Michael Brosnan y Harald Wilhelm.

Las propuestas del Comité de Vigilancia para la elección de los representantes de los accionistas por parte de la Asamblea General, para las que el Comité de Nombramientos presenta recomendaciones, deben tener en cuenta los aspectos señalados anteriormente y aspirar a satisfacer el perfil general de requerimientos para el Comité de Vigilancia en su conjunto. El Comité de Nombramientos debe elaborar una lista de candidatos disponibles sobre la base de un perfil objetivo, teniendo en cuenta los requisitos específicos de cualificación y los criterios mencionados, mantener conversaciones estructuradas con estos candidatos y, en el proceso, obtener también la garantía de que el candidato propuesto dispone de tiempo suficiente para poder ejercer el cargo con la debida atención. A continuación, el Comité de Nombramientos recomienda un candidato al Comité de Vigilancia para su aprobación e incluye una explicación de su recomendación. La base de las resoluciones del Comité de Vigilancia en relación con las propuestas de candidatos para la elección en la Asamblea de Accionistas es siempre el interés de la Compañía teniendo en cuenta todas las circunstancias en cada caso individual.

Matriz de Cualificación para el Comité de Vigilancia

El estado de implementación del perfil de requerimientos generales para el Comité de Vigilancia al 31 de diciembre de 2023 también se encuentra en la matriz de cualificación para representantes de accionistas y matriz de cualificación para representantes de empleados que se muestra a continuación:

C. 02

Matriz de cualificación refleja el estado de implementación del perfil de requerimientos generales - representantes de accionistas

Al 12 / 2023		Kaesar	Brosnan	Esculier	Eto	Ipsen	Jungo Brüngger	Krafcik	Richenhagen	Wieck	Wilhelm
Información Personal	Se une al Comité de Vigilancia en	2021	2021	2021	2021	2021	2021	2021	2021	2021	2021
	Año de Nacimiento	1957	1955	1959	1960	1964	1961	1961	1952	1960	1966
	Nacionalidad	Alemana	Estadounidense	Francesa	Japonesa	Estadounidense	Suiza	Estadounidense	Estadounidense/ Aleman	Estadounidense	Alemana
	Formación Educativa/Profesional	Adm. Emp	Adm. Emp	MBA/ Aeroespacial	Derecho/ Automotriz	Relaciones Internacionales/ Administración	Derecho/ Automotriz	Ingeniería Técnica/ Adm. Emp.	Adm. Emp./ Agricultura	MBA/Tecnología de la Información	Adm. Emp.
Diversidad	Género ¹	masculino	masculino	masculino	masculino	femenino	femenino	masculino	masculino	femenino	masculino
	Límite General Edad	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓
	Mezcla Generacional	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓
	Internacionalidad		✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	
Idoneidad Personal	Independencia ²	✓	✓	✓	✓	✓		✓	✓	✓	
	Esfuerzo Tiempo	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓
	No <i>Overboarding</i> ³	✓ ⁵	✓	✓	✓	✓	✓ ⁵	✓	✓	✓	✓ ⁵
	Límite General Duración como Miembro ²	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓
Experiencia y conocimiento relacionados con el Comité de Vigilancia	Industria	✓		✓			✓	✓	✓		✓
	Tecnología			✓		✓		✓		✓	
	TI					✓		✓		✓	
	Digitalización					✓		✓		✓	
	Recursos Humanos	✓		✓		✓		✓		✓	✓
	Organización	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓
	Estrategia	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓
	Transformación	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓
	Finanzas	✓	✓	✓	✓						✓
	Mercado de Capital	✓	✓	✓	✓		✓		✓		✓
Exp. Financiera de acuerdo con GCGC	Contabilidad	✓	✓								✓
	Auditoría		✓								
Exp. Sustentabilidad de acuerdo con GCGC	Medio Ambiente ⁴	✓									
	Social ⁴			✓		✓	✓	✓		✓	
	Gobierno ⁴	✓	✓			✓	✓			✓	✓

1 Cumple requisitos de la Ley de Sociedades Mercantiles de Alemania (AktG) en relación con cuota de género.

2 De acuerdo con el Código de Gobierno Corporativo de Alemania (GCGC).

3 Mandatos de Grupo se cuentan una vez de acuerdo con el perfil de requerimientos

4 Experiencia en temas de sustentabilidad relevantes para Daimler Truck.

5 Cumple con perfil de requerimientos, existe *Overboarding* de conformidad con GCGC.

C. 03

Matriz de cualificación refleja el estado de implementación del perfil de requerimientos generales - representantes de empleados

Al 12/2023		Brecht	Buschbacher	Klitzsch-Müller	Köhlinger	Lorz	Reith	Seidel	Suzuki	Zitzelsberger	Zwick
Información Personal	Se une al Comité de Vigilancia en	2021	2021	2021	2021	2021	2021	2022	2023	2021	2021
	Año de nacimiento	1965	1978	1970	1963	1972	1984	1979	1969	1966	1966
	Nacionalidad	Alemana	Alemana	Alemana	Alemana	Alemana	Alemana	Suiza	Japonesa	Alemana	Alemana
Formación Educativa/Profesional		Adm. General/ Técnico Automotriz	Mecánica Ind./ Adm. Emp.	Adm. Emp.	Industrial / Akademie der Arbeit	Adm. General	Economía Social	Informática Emp./ Tecnología de la Información	Ingeniería	Adm. General	Adm. Emp.
Diversidad	Género ¹	masculino	masculino	femenino	masculino	masculino	femenino	femenino	masculino	masculino	masculino
	Límite General de Edad	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓
	Mezcla Generacional	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓
	Internacionalidad							✓	✓		
Idoneidad Personal	Independencia ²	n/a	n/a	n/a	n/a	n/a	n/a	n/a	n/a	n/a	n/a
	Esfuerzo Tiempo	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓
	No <i>Overboarding</i> ³	✓	✓	✓	✓ ⁵	✓	✓	✓	✓	✓	✓
	Límite General Duración como Miembro ²	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓
Experiencia y conocimiento relacionados con el Comité de Vigilancia	Industria	✓	✓	✓		✓	✓		✓	✓	✓
	Tecnología	✓	✓		✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓
	TI							✓			
	Digitalización							✓			
	Recursos Humanos	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓
	Organización	✓			✓					✓	
	Estrategia	✓	✓	✓	✓			✓		✓	
	Transformación	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓
Finanzas	✓			✓						✓	
Mercado de Capital										✓	
Exp. Financiera de acuerdo con GCGC	Contabilidad										
	Auditoría										
Exp. Sustentabilidad de acuerdo con GCGC	Medio Ambiente ⁴	✓	✓							✓	✓
	Social ⁴	✓		✓		✓		✓	✓	✓	
	Gobierno ⁴	✓			✓					✓	

1 Cumple requisitos de la Ley de Sociedades Mercantiles de Alemania (AktG) en relación con cuota de género.

2 De acuerdo con el Código de Gobierno Corporativo de Alemania (GCGC).

3 Mandatos de Grupo se cuentan una vez de acuerdo con el perfil de requerimientos.

4 Experiencia en temas de sustentabilidad relevantes para Daimler Truck.

5 Cumple con perfil de requerimientos, existe *Overboarding* de conformidad con GCGC.

Transacciones de la Administración

Los miembros del Consejo de Administración y del Comité de Vigilancia están obligados legalmente, de conformidad con el artículo 19 del Reglamento (UE) nº 596/2014 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 16 de abril de 2014, sobre el abuso del mercado (Reglamento sobre el Abuso del Mercado), a informar las transacciones realizadas por cuenta propia con acciones o instrumentos de deuda de Daimler Truck Holding AG, derivados relacionados u otros instrumentos financieros relacionados, en la medida en que el importe total de las operaciones realizadas por el miembro o las personas vinculadas alcance o supere la suma de € 20,000 dentro de un mismo año natural. Las transacciones informadas a Daimler Truck Holding AG son debidamente publicadas.

Accionistas y Asamblea de Accionistas

Los accionistas ejercen sus derechos de membresía, en particular sus derechos de voto, en la Asamblea General de la Compañía. Con excepción de las acciones propias de las que es titular la Compañía (acciones de tesorería), de las que la Compañía no deriva derecho alguno, cada acción de Daimler Truck Holding AG da derecho a un voto. Por lo general, los accionistas toman decisiones en la Asamblea General sobre, entre otros temas, la aplicación de las utilidades distribuibles, la elección del auditor externo, la baja de los miembros del Consejo de Administración y del Comité de Vigilancia, la aprobación del informe anual de remuneraciones y la elección de los representantes de los accionistas, la cual por lo general es a manera de elección individual. El sistema de remuneraciones para el Consejo de Administración y las remuneraciones de los miembros del Comité de Vigilancia deben presentarse a la Asamblea General cada cuatro años, como mínimo. Las modificaciones al Acta Constitutiva y determinadas medidas de capital son decididas por la Asamblea General y son implementadas por el Consejo de Administración, y cuando resulta necesario, con la aprobación del Comité de Vigilancia. Mediante la resolución de la Asamblea General Anual del 21 de junio de 2023, el Consejo de Administración ha sido autorizado mediante enmienda al Acta Constitutiva para que la Asamblea General se reúna sin la presencia física de los accionistas o sus apoderados en el lugar de la asamblea general (asamblea general virtual). Esta autorización es válida hasta el final del día 31 de agosto de 2025.

Los accionistas que estén inscritos en el registro de accionistas de la Compañía el día de la Asamblea General y que se hayan inscrito con la debida antelación a la misma, de acuerdo con la información facilitada en la convocatoria, serán admitidos a asistir a la Asamblea General y podrán ejercer sus derechos de voto. Los detalles, en particular los relativos a la inscripción y la suspensión de los cambios en el registro de accionistas necesarios por razones técnicas en el período previo a la Asamblea General y las opciones para el ejercicio de los derechos de voto (por representación, por ejemplo, apoderados de la compañía vinculados por instrucciones y, posiblemente, por voto postal), se publican junto con la convocatoria de la Asamblea de Accionistas en el Boletín Federal de Alemania (Bundesanzeiger).

Los accionistas pueden presentar mociones sobre los acuerdos propuestos por el Consejo de Administración y el Comité de Vigilancia e impugnar los acuerdos de la Asamblea de Accionistas. Los informes, documentos e información requeridos por la ley para la Asamblea General, incluido el Informe Anual, están disponibles en www.daimlertruck.com/en/investors/financial-calendar/annual-general-meetings, al igual que el orden del día de la Asamblea General y las contrapropuestas o propuestas de elección de los accionistas que deben ser accesibles. Los documentos y la información sobre la Asamblea General.

Mantenemos un estrecho contacto con nuestros accionistas en el marco de nuestras amplias actividades de relaciones con los inversionistas. Proporcionamos a los accionistas, a los analistas financieros, a las asociaciones de accionistas, a los medios de comunicación y al público interesado, información completa y periódica sobre la situación de la Compañía y les informamos inmediatamente de cualquier cambio importante en la actividad. El Presidente del Comité de Vigilancia también está dispuesto, dentro de unos límites razonables, a mantener conversaciones con los inversionistas sobre cuestiones relacionadas específicamente con el Comité de Vigilancia.

Utilizamos ampliamente el sitio web de la Compañía para nuestra labor de relaciones con los inversionistas, además de otros canales de comunicación. Toda la información material publicada en el ejercicio 2023, incluidos los informes financieros anuales, trimestrales y semestrales, los comunicados de prensa, las notificaciones de los derechos de voto de acuerdo con la Ley del Mercado de Valores de Alemania (Wertpapierhandelsgesetz o "WpHG"), las presentaciones y las grabaciones de audio de los eventos de analistas e inversionistas y las conferencias telefónicas, así como el calendario financiero, pueden consultarse en www.daimlertruck.com/en/investors. Las fechas de la Asamblea General, la Conferencia Anual de Resultados y las conferencias de analistas se anuncian con suficiente antelación en el calendario financiero.



D

Estados Financieros Consolidados

Estado Consolidado de Resultados	173
Estado Consolidado de Resultados Integrales	174
Estado Consolidado de Situación Financiera	175
Estado Consolidado de Flujos de Efectivo	176
Estado Consolidado de Cambios en el Capital	177
Notas a los Estados Financieros Consolidados	178



Estado Consolidado de Resultados

D.01	Nota	2023	2022
En millones de euros			
Ingresos por ventas	5	55,890	50,945
Costo de ventas	6	-43,968	-41,513
Utilidad Bruta		11,922	9,432
Gastos de ventas	6	-2,890	-2,928
Gastos de administración	6	-2,413	-1,957
Costos de investigación y desarrollo no capitalizados	6	-1,757	-1,618
Otros ingresos de operación	7	664	880
Otros gastos de operación	7	-101	-177
Utilidad/pérdida sobre inversiones registradas con el método de participación, neta	14	-109	-226
Otros ingresos/gastos financieros, netos	8	-132	90
Utilidad antes de Intereses e Impuestos (EBIT)	35	5,183	3,496
Ingresos por intereses	9	384	198
Gastos por intereses	9	-241	-245
Utilidad antes del impuesto sobre la renta		5,327	3,449
Impuesto sobre la renta	10	-1,355	-686
Utilidad neta		3,971	2,763
utilidad atribuible a participaciones minoritarias		196	98
utilidad atribuible a los accionistas		3,775	2,665
Utilidades por acción¹ (en euros) por utilidad atribuible a los accionistas	37		
Básicas y diluidas		4.62	3.24

1 Para información sobre el número promedio ponderado de acciones utilizadas en las utilidades por acción, ver Nota 21. Capital



Estado Consolidado de Resultados Integrales¹

	2023	2022
D.02		
En millones de euros		
Utilidad Neta	3,971	2,763
Ajustes por la conversión de divisas	-481	54
Instrumentos de deuda		
Utilidades/pérdidas no materializadas (antes de impuestos)	2	2
Impuestos sobre utilidades/pérdidas no materializadas y sobre reclasificaciones	-	-
Instrumentos de Deuda (después de impuestos)	2	2
Instrumentos Financieros Derivados		
Utilidades/pérdidas no materializadas (antes de impuestos)	-118	136
Reclasificaciones a utilidad/pérdida (antes de impuestos)	1	6
Impuestos sobre utilidades/pérdidas no materializadas y sobre reclasificaciones	31	-33
Instrumentos Financieros Derivados (después de impuestos)	-87	109
Partidas que pueden reclasificarse a utilidades/pérdidas	-566	165
Instrumentos de capital		
Utilidades/pérdidas no materializadas (antes de impuestos)	-1	-11
Impuestos sobre utilidades/pérdidas no materializadas y sobre reclasificaciones	-3	-1
Instrumentos de capital (después de impuestos)	-4	-12
Utilidades/pérdidas actuariales por pensiones y obligaciones similares		
Utilidades/pérdidas actuariales por pensiones y obligaciones similares (antes de impuestos)	-50	1,320
Impuestos sobre utilidades/pérdidas actuariales por pensiones y obligaciones similares	-2	-153
Utilidades/pérdidas actuariales por pensiones y obligaciones similares (después de impuestos)	-52	1,167
Partidas que no se reclasificarán a utilidades/pérdidas	-57	1,155
Otros ingresos/pérdidas integrales, netos de impuestos	-622	1,320
pérdida atribuible a participaciones minoritarias, después de impuestos	-25	-31
ingresos atribuibles a accionistas, después de impuestos	-597	1,351
Total Ingresos Integrales	3,349	4,083
Ingresos atribuibles a participaciones minoritarias	171	67
Ingresos atribuibles a los accionistas	3,178	4,016

¹ Referirse a la Nota 21. Capital para conocer más información sobre el Estado Consolidado de Resultados Integrales.



Estado Consolidado de Situación Financiera

D.03

	Nota	Al 31 diciembre, 2023	2022
En millones de euros			
Activos			
Activos intangibles	11	2,876	2,779
Propiedades, plantas y equipo	12	7,979	7,993
Equipo en arrendamientos operativos	13	4,530	4,433
Inversiones registradas con el método de participación	14	1,051	1,073
Cuentas por cobrar por servicios financieros	15	14,067	12,359
Instrumentos de deuda negociables e inversiones similares	16	57	21
Otros activos financieros	17	823	828
Activos fiscales diferidos	10	1,873	1,643
Cuentas por cobrar comerciales a largo plazo	20	17	105
Otros activos	18	385	364
Total activos no circulantes		33,658	31,598
Inventarios	19	9,155	8,815
Cuentas por cobrar comerciales	20	5,245	4,577
Cuentas por cobrar por servicios financieros	15	12,147	10,066
Efectivo y equivalentes de efectivo		7,067	5,944
Instrumentos de deuda negociables e inversiones similares	16	1,751	1,124
Otros activos financieros	17	678	677
Otros activos	18	1,511	1,168
Total activos circulantes		37,554	32,371
Total activos		71,212	63,969

	Nota	Al 31 diciembre, 2023	2022
En millones de euros			
Capital y pasivos			
Capital accionario		823	823
Reservas de capital		14,277	14,277
Utilidades retenidas		8,501	5,847
Otras reservas		-1,995	-895
Capital atribuible a los accionistas		21,605	20,052
Participaciones minoritarias		620	554
Total capital	21	22,224	20,606
Provisiones para pensiones y obligaciones similares	23	1,212	1,147
Provisiones para otros riesgos	24	2,784	2,743
Pasivos por financiamiento	25	17,125	13,328
Otros pasivos financieros	26	1,814	2,110
Pasivos fiscales diferidos	10	40	65
Ingresos diferidos	27	984	1,000
Pasivos por reembolsos y contractuales	28	2,106	1,940
Otros pasivos	29	107	53
Total pasivos no circulantes		26,171	22,386
Cuentas por pagar comerciales		5,059	5,317
Provisiones para otros riesgos	24	2,520	2,206
Pasivos por financiamiento	25	8,602	7,511
Otros pasivos financieros	26	2,870	2,716
Ingresos diferidos	27	522	655
Pasivos por reembolsos y contractuales	28	2,169	1,871
Otros pasivos	29	1,076	701
Total pasivos circulantes		22,817	20,977
Total capital y pasivos		71,212	63,969

Las notas adjuntas son parte integral de estos Estados Financieros Consolidados.



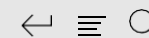
Estado Consolidado de Flujos de Efectivo¹

D.04

	2023	2022
En millones de euros		
Utilidad antes del impuesto sobre la renta	5,327	3,449
Depreciación y amortización/deterioros	1,133	1,120
Otros gastos e ingresos distintos a efectivo	101	300
Utilidades (-) /pérdidas (+) sobre ventas de activos	-13	-15
Cambios en activos y pasivos de operación		
Inventarios	-550	-1,143
Cuentas por cobrar comerciales	-660	-631
Cuentas por pagar comerciales	-112	904
Cuentas por cobrar por servicios	-4,097	-3,385
Vehículos en arrendamientos operativos	-160	-141
Salidas de efectivo por la liquidación de relaciones existentes	–	-171
Otros activos y pasivos de operación	816	277
Dividendos recibidos por inversiones registradas con el método de participación	16	13
Impuesto sobre la renta pagado	-1,415	-1,100
Flujos de efectivo provenientes de actividades de operación	386	-523
Adiciones a propiedades, plantas y equipo	-1,026	-898
Adiciones a activos intangibles	-280	-234
Ingresos por ventas de propiedades, plantas y equipo y activos intangibles	70	106
Ingresos por ventas de participaciones accionarias	–	52
Salidas de efectivo netas por la adquisición del negocio de servicios financieros	–	-2,059
Entradas de efectivo netas por la adquisición del negocio de servicios financieros	–	55
Inversiones en otras participaciones accionarias	-206	-213
Adquisición de instrumentos de deuda negociables e inversiones similares ²	-3,077	-3,357
Ingresos por la venta de instrumentos de deuda negociables e inversiones similares ²	2,459	2,367
Otros	-23	13
Flujos de efectivo provenientes de actividades de inversión	-2,082	-4,167

	2023	2022
En millones de euros		
Cambio en pasivos por financiamiento a corto plazo	710	-1,649
Adiciones a pasivos por financiamiento a largo plazo	12,557	10,327
Amortización de pasivos por financiamiento a largo plazo	-8,613	-5,269
Dividendos pagados a los accionistas de Daimler Truck Holding AG	-1,070	–
Dividendos pagados a participaciones minoritarias	-97	-52
Adquisición de acciones de tesorería	-557	–
Transacciones con el Grupo Mercedes-Benz	–	-23
Flujos de efectivo provenientes de actividades de financiamiento	2,931	3,334
Efecto de cambios en el tipo de cambio extranjero sobre efectivo y equivalentes de efectivo	-113	56
Incremento neto en efectivo y equivalentes de efectivo	1,123	-1,300
Efectivo y equivalentes de efectivo al inicio del período	5,944	7,244
Efectivo y equivalentes de efectivo al cierre del período	7,067	5,944

- 1 Referirse a la Nota 30. Estado Consolidado de Flujos de Efectivo para conocer más información sobre el Estado Consolidado de Flujos de Efectivo.
- 2 La información del ejercicio anterior ha sido actualizada debido a un error no significativo.



Estado Consolidado de Cambios en el Capital¹

D.05

	Capital Social	Reservas Capital	Utilidades retenidas ²	Otras reservas			Acciones de Tesorería	Capital atribuible a accionistas	Participaciones minoritarias	Total capital
				Conversion de divisas	Instrumentos de capital/ instrumentos de deuda	Instrumentos financieros derivados				
En millones de euros										
Saldo al 1 enero, 2022	823	14,277	1,886	-1,092	13	13	–	15,920	503	16,423
Utilidad Neta	–	–	2,665	–	–	–	–	2,665	98	2,763
Otros ingresos integrales después de impuestos	–	–	1,180	72	-10	109	–	1,351	-31	1,320
Total ingresos integrales	–	–	3,845	72	-10	109	–	4,016	67	4,083
Dividendos	–	–	–	–	–	–	–	–	-52	-52
Adquisición de acciones de tesorería	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–
Otros cambios	–	–	116	–	–	–	–	116	36	152
Saldo al 31 diciembre, 2022	823	14,277	5,847	-1,020	3	122	–	20,052	554	20,606
Saldo al 1 enero, 2023	823	14,277	5,847	-1,020	3	122	–	20,052	554	20,606
Utilidad Neta	–	–	3,775	–	–	–	–	3,775	196	3,971
Otros ingresos integrales después de impuestos	–	–	-52	-456	-3	-86	–	-597	-25	-622
Total ingresos integrales	–	–	3,723	-456	-3	-86	–	3,178	171	3,349
Dividendos	–	–	-1,070	–	–	–	–	-1,070	-97	-1,167
Adquisición de acciones de tesorería	–	–	-103	–	–	–	-557	-660	–	-660
Otros cambios	–	–	104	–	–	–	–	104	-8	96
Saldo al 31 diciembre, 2023	823	14,277	8,501	-1,476	–	36	-557	21,605	620	22,224

1 Referirse a la Nota 21. Capital para obtener más información sobre los cambios en el capital.

2 Las utilidades retenidas incluyen también partidas que no serán reclasificadas al Estado Consolidado de Resultados.

Notas a los Estados Financieros Consolidados

1. Información General y principales políticas contables

Los estados financieros consolidados de Daimler Truck Holding AG (los Estados Financieros Consolidados), que acompañan al presente documento han sido elaborados de conformidad con el artículo 315e del Código de Comercio de Alemania (Handelsgesetzbuch o HGB) y cumplen las Normas Internacionales de Información Financiera y las interpretaciones del Comité de Interpretación de las NIIF adoptadas por la Unión Europea (UE).

Los estados financieros consolidados presentan las operaciones de Daimler Truck Holding AG y sus subsidiarias (también denominados "Daimler Truck", el "Grupo Daimler Truck" o el "Grupo").

Daimler Truck Holding AG es una sociedad anónima constituida bajo las leyes de la República Federal de Alemania. La Compañía está domiciliada en Stuttgart e inscrita en el Registro Mercantil del Tribunal de Primera Instancia de Stuttgart con el número HRB 778600, con domicilio social en Fasanenweg 10, 70771 Leinfelden-Echterdingen, Alemania.

El Grupo Daimler Truck es un fabricante de vehículos industriales con una gama de productos a nivel mundial de camiones y autobuses. Su cartera de productos se completa con una gama de servicios financieros. Daimler Truck Holding AG es la sociedad matriz del Grupo Daimler Truck.

El negocio de vehículos comerciales comprende los cuatro segmentos automotrices (véase la Nota 35. **Información por segmentos**), que se dedican a la producción y venta de camiones, autobuses y motores, y prestan servicios relacionados, así como a la fabricación y comercialización de productos de marcas específicas. Otras actividades empresariales e inversiones, así como las funciones y servicios prestados por la sede central del Grupo y otras empresas del Grupo no asignadas a los segmentos automotrices y los proyectos gestionados por la sede central se registran en la reconciliación en la información por segmentos. Los segmentos vehiculares y la reconciliación, juntos, se denominan "Negocio Industrial".

Todas las actividades relacionadas con los servicios financieros, que constituyen un segmento adicional, se denominan "Financial Services".

Los Estados Financieros Consolidados comprenden el Estado Consolidado de Resultados, el Estado Consolidado de Resultado Integrales, el Estado Consolidado de Situación Financiera, el Estado Consolidado de Flujos de Efectivo, el Estado Consolidado de Cambios en el Capital y las Notas a los Estados Financieros Consolidados, preparados sobre la base de empresa en funcionamiento.

Los Estados Financieros Consolidados se presentan en euros. Los importes se expresan en millones de euros, salvo que se indique lo contrario. Pueden surgir diferencias de redondeo cuando se suman los importes individuales o los porcentajes.

Los Estados Financieros Consolidados fueron presentados y autorizados para su publicación por el Consejo de Administración de Daimler Truck Holding AG el 29 de febrero de 2024.

Políticas Contables

NIIF Aplicadas

Los Estados Financieros Consolidados al 31 de diciembre de 2023 han sido elaborados de acuerdo con las NIIF aplicables para periodos que inician en, o antes de, el 1 de enero de 2023. Las políticas contables aplicadas en los Estados Financieros Consolidados cumplen, por tanto, con las NIIF que deben aplicarse en la UE a partir del 31 de diciembre de 2023 para todos los periodos presentados.

NIIF emitidas, respaldadas por la UE e inicialmente adoptadas en el periodo del informe

En mayo de 2023, el IASB (Consejo de Normas Internacionales de Contabilidad) emitió cambios a la NIC 12 "Impuesto sobre la Renta" debido a la reforma de la legislación fiscal internacional – regulaciones modelo para el Pilar Dos. Los cambios fueron adoptados por la UE en noviembre de 2023. El Grupo aplicó enmiendas a la NIC 12 después de la publicación el 23 de mayo de 2023.

Las enmiendas contienen una excepción temporal, obligatoria e inmediatamente aplicable de la contabilidad de impuestos diferidos resultante de la introducción del impuesto mínimo global. También prescriben informaciones específicas en las notas sobre el impacto de la determinación fiscal mínima. La excepción obligatoria debe ser aplicada de forma retroactiva. Sin embargo, debido a que no se promulgó o promulgó sustantivamente ninguna legislación nueva para implementar el impuesto mínimo global al 31 de diciembre de 2022, en cualquier jurisdicción en la que opera el Grupo, y que no se reconoció ningún impuesto diferido a esa fecha, la aplicación retroactiva no tiene impacto alguno sobre los Estados Financieros Consolidados.

Daimler Truck aplica las enmiendas a la NIC 1 "Presentación de Estados Financieros" y la Declaración de Práctica 2 "Emisión de Juicios de Materialidad" publicada por el IASB el 12 de febrero de 2021 por primera vez a partir del 1 de enero de 2023. La NIC 1 estipula que las compañías deben informar todas las políticas contables materiales. Anteriormente, la norma hacía referencia a las principales políticas contables. Las enmiendas definen lo que significa "políticas contables materiales" y cómo identificarlas. También aclaran que no es necesario informar la información inmaterial sobre políticas contables. En caso, en caso de ser informada, esto no debe confundir la información material sobre políticas contables. Además de la enmienda a la NIC 1, la Declaración de Práctica de las NIIF también ha sido enmendada para ofrecer a las compañías orientación sobre la aplicación práctica del concepto de materialidad en relación con divulgaciones de políticas contables. Ahora, las enmiendas requieren "divulgaciones sobre políticas contables materiales" en lugar de "divulgación de principales políticas contables". Adicionalmente, también ofrecen orientación sobre la consideración de la materialidad para las divulgaciones de políticas contables, lo que ayudará a las entidades a ofrecer divulgaciones de políticas contables útiles y específicas por entidad que los usuarios de estados financieros necesitan para entender otra información contenida en los Estados Financieros Consolidados. Aunque las enmiendas no resultaron en un cambio en las políticas contables en sí mismas, afectaron las divulgaciones sobre políticas contables en las notas a los Estados Financieros Consolidados, pero no tuvieron impacto en la valuación, registro o presentación de partidas en los Estados Financieros Consolidados.

Además, no se han adoptado ninguna norma nueva u otras enmiendas y mejoras a las normas que sean obligatorias para los ejercicios fiscales que inicial el 1 de enero de 2023 y que se espera tengan un impacto material sobre la rentabilidad, liquidez y recursos de capital y situación financiera del Grupo.

NIIF emitidas, pero aún no adoptadas

En mayo de 2023, el IASB publicó enmiendas a la NIC 7 “Estado de Flujos de Efectivo” y NIIF 7 “Instrumentos Financieros: Información”, que estipulan requerimientos adicionales de divulgación para compañías en relación con el financiamiento a proveedores. Los cambios son obligatorios por primera vez para períodos de información que inicien en, o después de, el 1 de enero de 2024. Daimler Truck es afectada por estos requerimientos de información e incluirá los nuevos requerimientos en las notas.

El Consejo de Normas Internacionales de Contabilidad ha emitido enmiendas y mejoras ulteriores a las normas que son parcialmente adoptadas, pero aún no aplicadas y que no se espera que tengan un impacto sustancial sobre la rentabilidad, liquidez y recursos de capital y situación financiera del Grupo.

Presentación**Estado Consolidado de Situación Financiera**

La presentación en el Estado Consolidado de Situación Financiera hace diferencia entre activos y pasivos circulantes y no circulantes. Los activos y pasivos se clasifican, por lo general, como circulantes si se espera que se realicen o liquiden dentro del transcurso de un año. Los activos y pasivos por impuestos diferidos, así como activos y provisiones relacionadas con pensiones y obligaciones similares se presentan generalmente como partidas no circulantes.

Estado Consolidado de Resultados

El Estado Consolidado de Resultados se presenta utilizando el método del costo de ventas.

Valuación

Los Estados Financieros Consolidados se han elaborado con base en el costo histórico, excepto en lo relativo a ciertas partidas, tales como los activos financieros registrados a valor razonable a través de resultados, instrumentos financieros derivados, las partidas cubiertas, y las pensiones y obligaciones similares. Más adelante se describen los modelos de valuación que se aplican a estas excepciones.

Principios de consolidación

Los Estados Financieros Consolidados incluyen los estados financieros de Daimler Truck Holding AG y los estados financieros de todas sus subsidiarias, incluidas las entidades estructuradas, que son controladas, de forma directa o indirecta por Daimler Truck Holding AG.

Si las subsidiarias no están consolidadas por motivos de materialidad, las acciones en estas compañías se valúan a costos amortizados. La evaluación de materialidad se lleva a cabo con base en ventas, utilidades y activos totales. Los estados financieros de las subsidiarias consolidadas que se incluyen en los Estados Financieros Consolidados se prepararon en la fecha del informe de los Estados Financieros Consolidados.

Inversiones en compañías asociadas, negocios u operaciones conjuntos

Una compañía asociada es una entidad sobre la que el Grupo ejerce influencia significativa. Influencia significativa es el poder de participar en decisiones sobre política operativa y financiera de la sociedad participada. Por lo general, las compañías asociadas se registran utilizando el método de participación.

Entidades valuadas a costo amortizado

Las subsidiarias, compañías asociadas, negocios y operaciones conjuntos cuyos negocios no tienen actividad o éste sea de poco volumen y que individualmente y en suma y no sean materiales para el Grupo y para la presentación razonable de su rentabilidad, liquidez y recursos de capital, y situación financiera, generalmente se valúan a costo amortizado en los Estados Financieros Consolidados.

Conversión de moneda extranjera

Los activos y pasivos de compañías extranjeras, en las que la moneda funcional no es el euro, se convierten a euros utilizando los tipos de cambio de cierre de período. Cualquier diferencia de conversión resultante se registra en otros ingresos integrales. Los componentes de capital se convierten utilizando tipos de cambio históricos. El Estado Consolidado de Resultados y el Estado Consolidado de Flujos de Efectivo se convierten a euros utilizando tipos de cambio promedio durante los trimestres de los ejercicios fiscales respectivos.

La tabla D. 06 muestra los tipos de cambio del dólar de EE. UU., el real de Brasil y el yen japonés— las divisas extranjeras más importantes para el Grupo Daimler Truck.

D.06

Tipos de cambio

	31 diciembre, 2023			31 diciembre, 2022		
	USD	BRL	JPY	USD	BRL	JPY
	€1 =	€1 =	€1 =	€1 =	€1 =	€1 =
Primer trimestre	1.0730	5.5750	141.9800	1.1217	5.8696	130.4600
Segundo trimestre	1.0887	5.3859	149.7200	1.0647	5.2384	138.2100
Tercer trimestre	1.0884	5.3109	157.2500	1.0070	5.2834	139.1600
Cuarto trimestre	1.0751	5.3294	159.1200	1.0205	5.3700	144.2400
Tipo de cambio spot	1.1050	5.3618	156.3300	1.0666	5.6386	140.66

Hiperinflación

Para determinar si un país debe considerarse como en hiperinflación, el Grupo Daimler hace referencia a la lista publicada por el *International Practices Task Force* (IPTF) del *Center for Audit Quality* y otras publicaciones internacionales relevantes. Si un país está en hiperinflación, debe aplicarse la NIC 29 Informes Financieros en Economías Hiperinflacionarias desde el inicio del período respectivo de información, es decir, desde el 1º de enero del respectivo año de información.

Argentina y Turquía se clasifican como países hiperinflacionarios. Las actividades del Grupo Daimler Truck en ambos países se registran de conformidad con la NIC 29 si la divisa funcional es la divisa local. El impacto contable se incluye en utilidades retenidas dentro de la partida "Otras" del Estado Consolidado de Cambios en el Capital.

Registro de ingresos por ventas

Al vender vehículos nuevos y usados, refacciones y otros productos relacionados, por lo general se transfiere el control a los clientes al momento de la entrega. Por lo general, el pago por ventas de vehículos nuevos y usados, refacciones y productos relacionados vencen de inmediato o en el transcurso de un corto período de tiempo.

Los distribuidores pueden financiar su inventario vehicular a través de financiamiento de inventario de distribuidor proporcionado por Financial Services, tal como se describe en la Nota 35. **Información por Segmentos.** Adicionalmente, los clientes finales pueden obtener financiamiento en forma de préstamos vía Financial Services. Las cuentas por cobrar por ventas por financiamiento con clientes finales y distribuidores se presentan en cuentas por cobrar por servicios financieros. La Nota 15 **Cuentas por cobrar por servicios financieros** ofrece más información.

El registro de ingresos por ventas de vehículos para los que el Grupo celebra obligación de recompra depende de la forma del acuerdo de recompra. Las explicaciones se incluyen en "Grupo Daimler Truck como arrendador".

Los acuerdos en los que el Grupo Daimler Truck garantiza a sus clientes un valor mínimo de venta que el cliente materializará al momento de la venta (garantía de valor residual) no limitan a los clientes en su capacidad de determinar el uso del activo y esencialmente obtener su beneficio restante. Al momento de la inceptión de una venta con garantía de valor residual, los ingresos por ventas sobre esta deben registrarse, reducidos por el devengo necesario para el potencial pago de compensación al cliente.

De acuerdo con un contrato de maquila, el Grupo Daimler Truck vende activos a un tercero proveedor de servicios al que el Grupo Daimler Truck le recompra los productos fabricados cuando se concluye el trabajo asignado. Si la venta de los activos no va acompañada por la transferencia de control al tercero proveedor de servicios, no se registrarán ingresos por ventas de conformidad con la NIIF 15 – Ingresos por Ventas por Contratos con Clientes.

El Grupo ofrece garantías extendidas, cotizadas por separado, para ciertos productos, así como contratos de servicio y mantenimiento. Lo habitual para estos contratos es el pago por adelantado o el pago de parcialidades constantes durante la vigencia del contrato. Los ingresos por estos contratos se difieren al grado en que un cliente ha realizado un pago anticipado y, por lo general, se registran durante el período de contrato en proporción a los costos en los que se espera incurrir con base en información histórica. Una pérdida sobre estos contratos se registra en el período actual si la suma de los costos esperados por servicios pendientes de conformidad con el contrato es superior a los ingresos no recibidos. Por lo general, estos contratos se pagan por anticipado o en parcialidades iguales durante la vigencia del contrato.

En los acuerdos con múltiples elementos, por ejemplo, cuando se venden vehículos con programas de mantenimiento gratuito o a precio reducido; o servicios gratuitos en línea, el Grupo, por lo general, asigna los ingresos a los distintos elementos con base en sus precios estimados de venta individuales relativos. Para determinar los precios de venta individuales, el Grupo Daimler Truck utiliza primordialmente listas de precios considerando las reducciones promedio en precios otorgadas a sus clientes.

Los vehículos pueden, inicialmente, ser vendidos a distribuidores externos del Grupo. Posteriormente un cliente decide celebrar un contrato de arrendamiento con Financial Services en relación con dicho vehículo. Por lo tanto, el vehículo es vendido por el distribuidor externo al Grupo a Financial Services y se celebra un contrato de arrendamiento con el cliente. Cuando el control del vehículo es transferido al distribuidor externo al Grupo, el Grupo Daimler Truck registra el ingreso por la venta del vehículo.

El costo incremental de la obtención de contratos se registra como gasto al ser incurrido si el período de amortización no será superior a un año.

El Grupo Daimler Truck no ajusta el importe prometido de la contraprestación por los efectos de un componente importante de financiamiento si al momento de la entrada en vigor del contrato se espera que el período entre la transferencia de un bien o servicio prometido a un cliente y el pago por parte del cliente no será mayor a un año.

Los ingresos por ventas también incluyen ingresos por los negocios de renta y arrendamiento, así como intereses por negocios financieros en Financial Services. Los ingresos provenientes de arrendamientos operativos se registran con base en el método de línea recta durante los períodos de los contratos. Se generan ingresos sobre ventas al final de los contratos de arrendamiento por la subsiguiente venta de los vehículos. Los ingresos por ventas derivados de las cuentas por cobrar por servicios financieros se registran con el método de tasa de interés efectiva.

Dependiendo de distintas condiciones de mercado en países individuales, los respectivos ciclos de vida de producto y factores dependientes del producto, (tales como importes de descuentos ofrecidos por competidores, excedente de capacidad de producción industrial, intensidad de la competencia en el mercado, y demanda del producto por parte del consumidor), el Grupo Daimler Truck utiliza una variedad de programas de promoción de ventas. Estos programas incluyen incentivos financieros para distribuidores y clientes, así como subsidios de arrendamiento o créditos con tasas de intereses reducidas que se registran de la siguiente forma:

- Los ingresos por ventas se registran netos de reducciones de ventas como descuentos en efectivo e incentivos sobre ventas otorgados.
- Cuando se emiten préstamos por debajo de las tasas de mercado, las cuentas por cobrar relacionadas se registran a valor presente (utilizando tasas de mercado) y los ingresos se reducen por el incentivo de intereses otorgado.
- Si se acuerdan tarifas subsidiadas de arrendamiento en relación con arrendamientos financieros, los ingresos por la venta de un vehículo se reducen por el importe del incentivo de intereses otorgado.

Subsidios gubernamentales

Los subsidios gubernamentales relacionados con activos se deducen del valor en libros del activo y se registran en utilidades durante la vida de un activo depreciable como reducción del gasto de depreciación. Los subsidios gubernamentales que compensan al Grupo por gastos se registran en el Estado Consolidado de Resultados como otros ingresos de operación en el período en el que se compensaron e incurrieron los gastos.

Utilidad / Pérdida sobre inversiones registradas utilizando el Método de Participación, neta

Esta partida incluye la totalidad de los ingresos y gastos relacionados con inversiones registradas utilizando el método de participación. Además de las utilidades y pérdidas prorrateadas provenientes de inversiones financieras, también incluye utilidades y pérdidas resultantes de la venta de participación de capital o la revaluación de participaciones de capital posteriores a la pérdida de influencia significativa o control conjunto. Esta partida también incluye pérdidas y/o ganancias por deterioro por la reversión de dichos deterioros de inversiones registradas utilizando el método de participación.

Otros ingresos/gastos financieros, netos

La partida otros ingresos/gastos financieros, netos, incluye todos los ingresos y gastos relacionados con operaciones financieras que no se incluyen ni en la partida de ingresos por intereses ni en la partida de gastos por intereses y, que en el caso de Financial Services, tampoco se incluyen ni en ingresos ni en costos de ventas. Por ejemplo, en esta partida se registran los gastos por intereses compuestos de las provisiones para otros riesgos.

Adicionalmente, los ingresos y gastos por participaciones en el capital se incluyen en otros ingresos/gastos financieros, netos, en caso de que dichos ingresos o gastos no sean presentados en Utilidad/pérdida sobre inversiones registradas de acuerdo con el método de participación, neta.

Ingresos y gastos por intereses

Los ingresos y gastos por intereses incluyen los ingresos por intereses de las inversiones en valores, el efectivo y los equivalentes de efectivo, así como los gastos por intereses de pasivos. Adicionalmente, incluye los intereses y los cambios en el valor razonable relacionados con las actividades de cobertura de tasas de interés, así como los ingresos y gastos resultantes de la asignación de primas y descuentos. Los componentes de intereses de obligaciones por pensiones de prestaciones definidas y otras obligaciones similares, al igual que los activos del plan disponibles para cubrir estas obligaciones y los intereses sobre pagos complementarios del impuesto sobre la renta o reembolsos también se presentan en esta partida.

Para el segmento Financial Services, los ingresos y gastos por intereses y las utilidades o pérdidas por instrumentos financieros derivados relacionados con el negocio de servicios financieros, se informan partidas de ingresos por ventas y costos de ventas, respectivamente.

Impuesto sobre la renta

El Grupo ha determinado que los intereses y multas sobre el impuesto sobre la renta, incluyendo partidas inciertas del impuesto sobre la renta, no cumplen con la definición de impuesto sobre la renta y, por lo tanto, se registran de conformidad con la NIC 37 “Provisiones, Pasivos Contingentes y Activos Contingentes”.

Adicionalmente, el Grupo ha determinado que el límite mínimo global del impuesto, que será gravado a partir del 2024 de conformidad con las regulaciones Pilar Dos, como impuesto sobre la renta en el alcance de la NIC 12. El Grupo ha aplicado la liberación temporal obligatoria de la contabilidad de impuestos diferidos para los impactos del impuesto límite y cuentas como impuesto circulante al ser incurrido.

Activos intangibles

Los activos intangibles se valúan al costo de adquisición o fabricación menos la amortización acumulada. En caso de ser necesario, se registran las pérdidas por deterioro acumuladas.

Los costos de desarrollo de vehículos y componentes se registran siempre y cuando cumplan con los requisitos de capitalización establecidos por la NIC 38 “Activos Intangibles”. Los costos de desarrollo capitalizados incluyen los costos directos y los costos generales asignables, y se amortizan con el método de línea recta durante el ciclo de vida previsto del activo (en general, con un período máximo de amortización de diez años). Los costos de desarrollo capitalizados por los que los proyectos no han sido completados solo se deterioran si el proyecto es cancelado, o bien, como resultado de la prueba anual de deterioro, practicada a nivel CGU. La amortización de los costos de desarrollo capitalizados es un elemento de los costos de fabricación y se asigna a los vehículos y componentes por los cuales fueron generados. Cuando los inventarios o los vehículos se venden, estos se registran en el costo de ventas.

Otros activos intangibles con vidas útiles definidas, por lo general se amortizan con el método de línea recta durante su vida útil (de tres a diez años).

En caso de existir crédito mercantil en el curso de la adquisición de una compañía, se utiliza el método de crédito mercantil completo. No se registran participaciones minoritarias en la participación correspondiente de los activos netos identificables valuados a valor razonable.

Propiedades, plantas y equipo

Las propiedades, plantas y equipo se valúan al costo de adquisición o de fabricación menos la depreciación acumulada. De ser necesario, se registran las pérdidas por deterioro acumuladas.

Los costos de equipo e instalaciones producidos internamente incluyen todos los costos directos individuales y costos generales atribuibles proporcionalmente.

Las propiedades, plantas y equipo se deprecian durante las vidas útiles, como se muestra en la tabla D. **07**.

Dependiendo de distintas condiciones de mercado en países individuales, los respectivos ciclos de vida de producto y factores dependientes del producto, (tales como importes de descuentos ofrecidos por competidores, excedente de capacidad de producción industrial, intensidad de la competencia en el mercado, y demanda del producto por parte del consumidor), el Grupo Daimler Truck utiliza una variedad de programas de promoción de ventas. Estos programas incluyen incentivos financieros para distribuidores y clientes, así como subsidios de arrendamiento o créditos con tasas de intereses reducidas que se registran de la siguiente forma:

- Los ingresos por ventas se registran netos de reducciones de ventas como descuentos en efectivo e incentivos sobre ventas otorgados.
- Cuando se emiten préstamos por debajo de las tasas de mercado, las cuentas por cobrar relacionadas se registran a valor presente (utilizando tasas de mercado) y los ingresos se reducen por el incentivo de intereses otorgado.
- Si se acuerdan tarifas subsidiadas de arrendamiento en relación con arrendamientos financieros, los ingresos por la venta de un vehículo se reducen por el importe del incentivo de intereses otorgado.

Subsidios gubernamentales

Los subsidios gubernamentales relacionados con activos se deducen del valor en libros del activo y se registran en utilidades durante la vida de un activo depreciable como reducción del gasto de depreciación. Los subsidios gubernamentales que compensan al Grupo por gastos se registran en el Estado Consolidado de Resultados como otros ingresos de operación en el período en el que se compensaron e incurrieron los gastos.

Utilidad / Pérdida sobre inversiones registradas utilizando el Método de Participación, neta

Esta partida incluye la totalidad de los ingresos y gastos relacionados con inversiones registradas utilizando el método de participación. Además de las utilidades y pérdidas prorrateadas provenientes de inversiones financieras, también incluye utilidades y pérdidas resultantes de la venta de participación de capital o la revaluación de participaciones de capital posteriores a la pérdida de influencia significativa o control conjunto. Esta partida también incluye pérdidas y/o ganancias por deterioro por la reversión de dichos deterioros de inversiones registradas utilizando el método de participación.

Otros ingresos/gastos financieros, netos

La partida otros ingresos/gastos financieros, netos, incluye todos los ingresos y gastos relacionados con operaciones financieras que no se incluyen ni en la partida de ingresos por intereses ni en la partida de gastos por intereses y, que en el caso de Financial Services, tampoco se incluyen ni en ingresos ni en costos de ventas. Por ejemplo, en esta partida se registran los gastos por intereses compuestos de las provisiones para otros riesgos.

Adicionalmente, los ingresos y gastos por participaciones en el capital se incluyen en otros ingresos/gastos financieros, netos, en caso de que dichos ingresos o gastos no sean presentados en Utilidad/pérdida sobre inversiones registradas de acuerdo con el método de participación, neta.

Ingresos y gastos por intereses

Los ingresos y gastos por intereses incluyen los ingresos por intereses de las inversiones en valores, el efectivo y los equivalentes de efectivo, así como los gastos por intereses de pasivos. Adicionalmente, incluye los intereses y los cambios en el valor razonable relacionados con las actividades de cobertura de tasas de interés, así como los ingresos y gastos resultantes de la asignación de primas y descuentos. Los componentes de intereses de obligaciones por pensiones de prestaciones definidas y otras obligaciones similares, al igual que los activos del plan disponibles para cubrir estas obligaciones y los intereses sobre pagos complementarios del impuesto sobre la renta o reembolsos también se presentan en esta partida.

Para el segmento Financial Services, los ingresos y gastos por intereses y las utilidades o pérdidas por instrumentos financieros derivados relacionados con el negocio de servicios financieros, se informan partidas de ingresos por ventas y costos de ventas, respectivamente.

Impuesto sobre la renta

El Grupo ha determinado que los intereses y multas sobre el impuesto sobre la renta, incluyendo partidas inciertas del impuesto sobre la renta, no cumplen con la definición de impuesto sobre la renta y, por lo tanto, se registran de conformidad con la NIC 37 “Provisiones, Pasivos Contingentes y Activos Contingentes”.

Adicionalmente, el Grupo ha determinado que el límite mínimo global del impuesto, que será gravado a partir del 2024 de conformidad con las regulaciones Pilar Dos, como impuesto sobre la renta en el alcance de la NIC 12. El Grupo ha aplicado la liberación temporal obligatoria de la contabilidad de impuestos diferidos para los impactos del impuesto límite y cuentas como impuesto circulante al ser incurrido.

Activos intangibles

Los activos intangibles se valúan al costo de adquisición o fabricación menos la amortización acumulada. En caso de ser necesario, se registran las pérdidas por deterioro acumuladas.

Los costos de desarrollo de vehículos y componentes se registran siempre y cuando cumplan con los requisitos de capitalización establecidos por la NIC 38 “Activos Intangibles”. Los costos de desarrollo capitalizados incluyen los costos directos y los costos generales asignables, y se amortizan con el método de línea recta durante el ciclo de vida previsto del activo (en general, con un período máximo de amortización de diez años). Los costos de desarrollo capitalizados por los que los proyectos no han sido completados solo se deterioran si el proyecto es cancelado, o bien, como resultado de la prueba anual de deterioro, practicada a nivel CGU. La amortización de los costos de desarrollo capitalizados es un elemento de los costos de fabricación y se asigna a los vehículos y componentes por los cuales fueron generados. Cuando los inventarios o los vehículos se venden, estos se registran en el costo de ventas.

Otros activos intangibles con vidas útiles definidas, por lo general se amortizan con el método de línea recta durante su vida útil (de tres a diez años).

En caso de existir crédito mercantil en el curso de la adquisición de una compañía, se utiliza el método de crédito mercantil completo. No se registran participaciones minoritarias en la participación correspondiente de los activos netos identificables valuados a valor razonable.

Propiedades, plantas y equipo

Las propiedades, plantas y equipo se valúan al costo de adquisición o de fabricación menos la depreciación acumulada. De ser necesario, se registran las pérdidas por deterioro acumuladas.

Los costos de equipo e instalaciones producidos internamente incluyen todos los costos directos individuales y costos generales atribuibles proporcionalmente.

Las propiedades, plantas y equipo se deprecian durante las vidas útiles, como se muestra en la tabla D. 07.

D.07**Vidas útiles de propiedades, plantas y equipo**

Construcciones ¹	10 a 50 años
Mejoras a arrendamientos	Período del arrendamiento
Equipo y maquinaria técnicos	5 a 25 años
Otros equipos, equipo de fábrica y oficina	3 a 30 años

¹ Las construcciones incluyen las mejoras relacionadas.

Arrendamiento**El Grupo Daimler Truck como arrendatario**

El Grupo Daimler Truck, como arrendatario registra, por lo general, todos activos por derecho de uso de contratos de arrendamiento, así como los pasivos por arrendamientos en relación con los pagos pendientes por arrendamiento. Los activos por derechos de uso se registran en propiedades, plantas y equipo y los pasivos por arrendamiento en pasivos por financiamiento. Sin embargo, de conformidad con la NIIF 16 “Arrendamientos”, un arrendatario puede elegir, para arrendamientos con un período de arrendamiento de doce meses o menos (arrendamientos de corto plazo) y para arrendamientos para los que el activo subyacente es de poco valor, no registrar un activo de derecho de uso y un pasivo por arrendamiento. El Grupo Daimler Truck aplica ambas exenciones de registro. Los pagos por arrendamiento relacionados con esos arrendamientos se registran, por lo general, como un gasto en base de línea recta sobre el período del arrendamiento.

Para contratos que incluyen componentes distintos al arrendamiento además de componentes de arrendamiento, la opción de no separar estos componentes se utiliza, por lo general, en relación con los pagos relevantes de arrendamiento-

El Grupo Daimler Truck por lo general usa su tasa incremental de empréstito para descontar pagos por arrendamiento. Esta tasa incremental de empréstitos como tasa de interés ajustada al riesgo se deriva para vigencias y divisas específicas. La diferencia en relación con las distintas programaciones de pago de las tasas de interés de referencia (bonos bullet) y arrendamientos (anualidad) se considera por medio de un ajuste a la duración.

De conformidad con la NIIF 16, la depreciación de activos de derecho de uso se registra en costos de operación. Los intereses pagaderos sobre el pasivo por arrendamiento son un componente de gastos por intereses.

Un número de arrendamientos, específicamente de bienes inmuebles, contienen estipulaciones de prórroga y terminación. Al determinar la vigencia del arrendamiento, todos los hechos y las circunstancias que indican un incentivo económico para ejercer la prórroga o para no ejercer las opciones de terminación se consideran. En la determinación de la vigencia del arrendamiento, esas opciones solo se consideran si son lo suficientemente ciertas.

El Grupo Daimler Truck como arrendador

Con base en los riesgos y recompensas relacionados con un activo en arrendamiento, se evalúa si la titularidad económica del activo en arrendamiento es transferida al arrendatario (llamados arrendamientos financieros) o si continúa siendo del arrendador (llamados arrendamientos operativos).

Los arrendamientos operativos, es decir, mediante los cuales la titularidad del vehículo continúa siendo del Grupo Daimler Truck; están relacionados con vehículos que el Grupo produce y arrienda a terceros. Adicionalmente, es posible que un arrendamiento operativo deba ser reportado con ventas de vehículos para las que el Grupo celebra una obligación de recompra:

- Las ventas de vehículos por los cuales el Grupo Daimler Truck está obligado a la recompra del vehículo en un futuro se contabilizan como arrendamientos operativos. Esto también resulta aplicable para una opción de compra que únicamente confiera al Grupo Daimler Truck el derecho de recompra del activo.
- Las ventas de vehículos que incluyen una opción de venta (la obligación de una entidad de recompra del activo a solicitud del cliente), se registran como arrendamientos operativos en caso de que el cliente tenga un incentivo económico importante para ejercer ese derecho. De lo contrario, se reporta una venta con derecho de devolución. El Grupo Daimler Truck considera diversos factores al evaluar si el cliente tiene un incentivo económico importante para ejercer su derecho. Estas incluyen la relación entre el precio de recompra y el valor futuro de mercado esperado al momento de la recompra del activo, o tasas de retorno históricas.

Como parte del proceso establecido de gestión del valor residual, especialmente en el caso de los contratos de arrendamiento operativo, periódicamente se hacen ciertas suposiciones a nivel local y corporativo sobre el nivel esperado de precios, sobre la base de las cuales se evalúan los automóviles que se devolverán en el negocio de arrendamiento. Si el comportamiento cambiante del mercado provoca una desviación negativa de las hipótesis, existe el riesgo de que el valor residual de los automóviles usados sea inferior.

Dependiendo de la región y de la situación actual del mercado, las medidas de mitigación de riesgos que se adoptan generalmente incluyen la vigilancia continua del mercado, así como, de ser necesario, estrategias de fijación de precios o medidas de promoción de ventas diseñadas para regular los inventarios de vehículos. La calidad de los pronósticos del mercado se verifica mediante comparaciones periódicas de fuentes internas y externas y, de ser necesario, la determinación de los valores residuales se ajusta y se perfecciona en lo que respecta a los métodos, procesos y sistemas.

En caso de contabilizarse como arrendamiento operativo, estos vehículos se capitalizan a costo (depreciado) de producción bajo equipo en arrendamiento y se deprecian a lo largo del plazo del contrato con base en el método de línea recta tomando en consideración los valores residuales esperados. Los cambios en los valores residuales esperados resultan, o bien en ajustes prospectivos de la programación de depreciación o en una pérdida por deterioro, en caso de ser necesario. Los vehículos son asignados al segmento que cubre, de forma sustancial, todos los riesgos de valor residual.

Los arrendamientos operativos también están relacionados con vehículos, primordialmente productos del Grupo que Financial Services adquiere de distribuidores externos al Grupo u otros terceros y que arrienda a usuarios finales. Estos vehículos se presentan a costo (amortizado) de adquisición bajo equipo en arrendamiento en el segmento Financial Services. En caso de que estos vehículos sean productos del Grupo y que estén subsidiados, los subsidios se deducen del costo de adquisición. Una vez que se reciban ingresos por la venta a distribuidores independientes, estos productos del Grupo generan ingresos por pagos de arrendamiento y la subsiguiente reventa con base en los contratos de arrendamiento por separado. Los ingresos por ventas recibidos por la venta de productos del Grupo a los distribuidores son calculados por el Grupo como de igual magnitud que la adición a equipo en arrendamiento en Financial Services. En 2023, las adiciones a equipo en arrendamiento en Financial Services por estos vehículos fueron por € 484 millones (2022: € 868 millones).

En el caso de arrendamientos financieros, el Grupo presenta las cuentas por cobrar por un importe que corresponde a la inversión neta de los contratos de arrendamiento en cuentas por cobrar por servicios financieros. La inversión neta de un contrato de arrendamiento es la inversión bruta (pagos futuros de arrendamiento y valor residual no garantizado) descontada a la tasa de interés en la que está basado el contrato de arrendamiento.

Inversiones registradas de acuerdo con el método de participación

En la fecha de adquisición, se determina y registra una diferencia positiva entre el costo de adquisición y la participación del Grupo Daimler Truck en los valores razonables de activos y pasivos identificables de la compañía asociada o negocio conjunto, como crédito mercantil nivel inversionista.

El crédito mercantil se incluye en el valor en libros de la inversión registrada de acuerdo con el método de participación. En caso de que una participación de capital en una compañía asociada se incremente sin ningún cambio en la influencia significativa, se determina el crédito mercantil únicamente para la participación adicionalmente adquirida; la inversión anterior no se revalúa a valor razonable.

El Grupo Daimler Truck examina en cada fecha de cierre del ejercicio si existen indicios objetivos de deterioro o de reversión del deterioro de las inversiones contabilizadas según el método de la participación. Si existen tales indicios, el Grupo determina la pérdida o reversión de valor que debe reconocerse. Si el valor contable supera el importe recuperable de una inversión, el valor contable se reduce hasta el importe recuperable. El importe recuperable es el mayor entre el valor razonable menos los costes de venta y el valor de uso. Se realiza una reversión de la pérdida de valor si existen pruebas objetivas de una reversión de la pérdida de valor. Si se realiza tal evaluación, se vuelve a calcular el importe recuperable. La reversión de la pérdida de valor se reconoce en la medida en que el importe recuperable haya aumentado con posterioridad a la pérdida de valor y se limita al importe por el que se ha deteriorado un activo.

Las utilidades o pérdidas (a ser eliminadas) por transacciones con compañías registradas de acuerdo con el método de participación, se registran a través de resultados con los ajustes correspondientes a los valores en libros de las inversiones. Las utilidades o pérdidas por la aportación de participaciones en subsidiarias a inversiones registradas utilizando el método de participación también están incluidas en la eliminación de utilidades y pérdidas intercompañía.

Deterioro de activos no circulantes, no financieros

Al 31 de diciembre de 2023, el Grupo Daimler Truck evaluó si existía algún indicio de que un activo pueda estar deteriorado o si existe indicio de que pueda revertirse una pérdida por deterioro previamente registrada. En caso de existir un indicio de este tipo, el Grupo Daimler Truck estima el valor de recuperación del activo. El valor de recuperación se determina para cada activo individual salvo cuando el activo genere entradas de efectivo que no dependan en gran medida de las generadas por otros activos o grupos de activos (unidades generadoras de efectivo o GCU, por sus siglas en inglés).

Se lleva a cabo una valoración de los activos distintos al crédito mercantil en cada fecha del informe con relación a si existe indicación de que las pérdidas por deterioro previamente registrada ya no existen o pueden revertirse.

Si este es el caso, se registra una reversión parcial o total del deterioro, de esa manera se incrementa el valor contable hasta el importe de recuperación. Sin embargo, el mayor valor contable puede no exceder el valor contable que se habría determinado (neto de depreciación) en caso de no haberse registrado ninguna pérdida por deterioro 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 generadoras de efectivo. En caso de que el valor en libros de algún activo o de alguna unidad generadora de efectivo exceda el valor de recuperación, se registra una pérdida por deterioro equivalente a dicha diferencia.

El valor de recuperación es, lo que resulte mayor entre el valor razonable menos los costos de venta y el valor en uso. En el caso de las unidades generadoras de efectivo, el Grupo Daimler Truck determina, en un primer paso, el valor de recuperación respectivo como el valor en uso y lo compara con su respectivo valor en libros (incluyendo el crédito mercantil). Si el valor en uso es menor al valor en libros, se calcula también el valor razonable menos los costos de venta para determinar el importe de recuperación.

Las unidades generadoras de efectivo del Grupo Daimler Truck que fueron sometidas a pruebas por deterioro fueron Trucks North America, Mercedes-Benz, Trucks Asia, Daimler Buses y Financial Services. El segmento Trucks Asia está integrado por la CGU Trucks Asia, y la inversión registrada con el método de participación en Beijing Foton Daimler Automotive Co. Ltd. ("BFDA") (no parte de la CGU Trucks Asia), referirse a la Nota 14. **Inversiones registradas utilizando el método de participación.** TORC Robotics, Inc. (TORC) se presenta en la reconciliación en el segmento de información como CGU adicional.

El valor en uso se mide descontando los flujos de efectivo futuros esperados provenientes del uso continuo de las unidades generadoras de efectivo utilizando una tasa de interés ajustada al riesgo. Los flujos de efectivo futuros se determinan sobre la base del plan de largo plazo aprobado por la administración en la fecha en que se realiza la prueba de deterioro. Como regla general, el período de planificación detallado utilizado para la prueba de deterioro cubre cinco años. Para tener en cuenta la ampliación del producto innovador de TORC, se determinó para esta CGU un período de planificación detallado ampliado en cuatro años. Los cálculos del valor terminal se basan en un estado estacionario. La planificación se basa en las expectativas con respecto a las futuras cuotas de mercado, el desarrollo general de los respectivos mercados y la rentabilidad de los productos, teniendo en cuenta la transformación del negocio de vehículos comerciales.

El cambio de proyectos de desarrollo de motores de combustión a vehículos de cero emisiones está fuertemente influenciado no sólo por la cambiante demanda de los clientes sino también por los avances tecnológicos y de infraestructura, así como por las regulaciones sobre emisiones. Se prueba la razonabilidad de los supuestos utilizados para la planificación utilizando tanto desarrollos históricos como fuentes externas de información (incluidos estudios de mercado). Los efectos de la NIIF 16 (Contabilidad del Arrendatario) se tienen en cuenta consistentemente en el cálculo del valor en uso y en la medición de los activos netos.

Las tasas de descuento se determinan sobre la base del modelo de valoración de activos de capital (CAPM), teniendo en cuenta las expectativas actuales del mercado. Al calcular la tasa de interés ajustada al riesgo para propósitos de pruebas de deterioro, se utiliza información específica del grupo de pares para factores beta, datos de estructura de capital y costo de la deuda. Los períodos no cubiertos por la previsión se tienen en cuenta reconociendo un valor residual (valor terminal), que no incluye ninguna tasa de crecimiento

Además, se realizan varios análisis de sensibilidad. Los análisis de sensibilidad se basan en supuestos sobre el desarrollo esperado del negocio, los cuales se basan en los hechos y circunstancias prevalecientes al momento de la preparación de los Estados Financieros Consolidados, así como en supuestos realistas sobre el desarrollo futuro de los negocios globales y específicos de la industria. ambiente. Toda la industria de vehículos comerciales está sujeta a fluctuaciones cíclicas y reacciona de manera diferente según la región y el sector. Este hecho se tiene en cuenta mediante el uso de un enfoque conservador para todas las CGU de vehículos. Los valores reales pueden desviarse de los valores estimados debido a cambios desfavorables en estas condiciones subyacentes que se desvían de los supuestos y están fuera del control del Consejo de Administración.

Inventarios

Los inventarios se valúan al costo de adquisición o costo de fabricación o al valor neto de realización, lo que resulte menor. El valor neto de realización es el precio de venta esperado menos los costos estimados de finalización y costos estimados de venta. El costo de adquisición o fabricación de los inventarios, generalmente se basa en el método de identificación específico e incluye los costos incurridos en la adquisición de inventarios, transportación a su ubicación y condición actuales. Los costos de adquisición o fabricación para un gran número de inventarios que son intercambiables se asignan usando la fórmula de costo promedio.

Instrumentos financieros

Registro

Los instrumentos financieros se registran inicialmente a valor razonable. Los costos de transacción directamente atribuibles se consideran para instrumentos financieros no valuados a valor razonable a través de resultados. **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 resultados integrales.

Esta categoría de valuación incluye los activos financieros que se mantienen con el objetivo de recaudar los flujos de efectivo acordados contractualmente, así como realizar ventas de activos financieros y que cumplen con el criterio SPPI de acuerdo con la NIIF 9 "Instrumentos Financieros".

Estos incluyen, entre otros, instrumentos de la partida títulos de deuda negociables e inversiones similares que se mantienen con fines de gestión de liquidez.

Esta categoría también incluye instrumentos de capital seleccionados que no se mantienen con fines de negociación y para los cuales se ejerció la opción de reconocer cambios en el valor razonable sin afectar las utilidades o pérdidas.

Activos financieros a valor razonable a través de resultados.

Esta categoría de valuación incluye los activos financieros que, o bien entran en la definición de un derivado de conformidad con la NIIF 9 o no cumplen con los criterios de la SPPI. Estos incluyen instrumentos en la partida instrumentos de deuda negociables e inversiones similares, instrumento de capital y deuda y otros activos financieros.

Deterioro de activos financieros

La determinación de si un activo financiero ha experimentado un aumento significativo del riesgo crediticio se basa en una evaluación de la probabilidad de incumplimiento, que se realiza al menos trimestralmente, incorporando información externa de calificación crediticia, así como información interna sobre la calidad crediticia del activo financiero. activo. Para los instrumentos de deuda que no son cuentas por cobrar de servicios financieros, se evalúa un aumento significativo del riesgo crediticio, principalmente con base en información vencida o en la probabilidad de incumplimiento.

La evidencia objetiva de un activo financiero con deterioro crediticio incluye 91 días de vencimiento y otra información sobre dificultades financieras importantes del prestatario.

Para las cuentas por cobrar comerciales, se aplica el enfoque simplificado mediante el cual todas las cuentas por cobrar comerciales se asignan inicialmente a la etapa 2. Por lo tanto, no es necesaria la determinación de aumentos significativos en el riesgo crediticio.

El grupo Daimler Truck aplica la excepción de bajo riesgo crediticio a la asignación a plazos de instrumentos de deuda cotizados con calificación de grado de inversión. Estos instrumentos de deuda siempre se asignan a la etapa 1.

Para las cuentas por cobrar de servicios financieros, las pérdidas crediticias esperadas se calculan utilizando un modelo estadístico que incorpora tres parámetros de riesgo principales: probabilidad de incumplimiento, pérdida en caso de incumplimiento y exposición en caso de incumplimiento. La estimación de estos parámetros de riesgo incorpora toda la información relevante disponible, no solo datos de pérdidas históricos y actuales, sino también información prospectiva razonable y sustentable.

Esta información incluye factores macroeconómicos (por ejemplo, crecimiento del producto interno bruto, tasa de desempleo, índice de desempeño de costos) y pronósticos de condiciones económicas futuras. Para las cuentas por cobrar de servicios financieros, estas previsiones se determinan mediante un análisis de escenarios (escenario base, escenario optimista y pesimista). El importe del deterioro de las cuentas por cobrar comerciales se determina predominantemente de forma colectiva.

Para obtener información sobre la medición de las pérdidas crediticias esperadas, consulte la Nota 34. **Gestión de riesgos financieros.**

Un instrumento financiero se da de baja en cuentas si se puede suponer razonablemente que un activo financiero no puede realizarse total o parcialmente, es decir, si la garantía ya no está disponible y no se esperan más pagos del cliente una vez finalizados los procedimientos de insolvencia o las decisiones judiciales, por ejemplo.

Se espera que las modificaciones materiales de las cuentas por cobrar por servicios financieros sólo puedan ocurrir en casos excepcionales y en un grado inmaterial.

Categorización de pasivos financieros

La valuación subsiguiente de pasivos financieros se determina de conformidad con las dos categorías de valuación que se enumeran a continuación:

- a costos amortizados
- a valor razonable a través de resultados.

En principio, todos los pasivos financieros del grupo Daimler Truck se valúan a costos amortizados. Una excepción son los pasivos financieros derivados y los instrumentos con opción de venta que se explican a continuación.

El Grupo participa en acuerdos de factoraje inverso según los cuales los proveedores pueden optar por recibir pagos anticipados de instituciones financieras y bancos externos vendiendo sus cuentas por cobrar del Grupo a un factor. El grupo Daimler Truck clasifica los pasivos financieros elegibles para acuerdos de factoraje inverso como cuentas por pagar comerciales, ya que las obligaciones de pago por bienes o servicios son facturadas por un proveedor. Daimler Truck considera las cuentas por pagar comerciales como parte del capital de trabajo. En general, las cuentas por pagar comerciales tienen un vencimiento original inferior a 12 meses. Los pagos relacionados se incluyen en los flujos de efectivo de las actividades operativas, ya que siguen siendo de naturaleza operativa.

Pasivos financieros valuados a su costo amortizado.

Las participaciones minoritarias de Mercedes-Benz Grund Services GmbH en Daimler Truck Grundstückverwaltung GmbH & Co. OHGs (1-4) y en Daimler Buses Grundstückverwaltung GmbH & Co. OHG se contabilizan en pasivos financieros registrados a costo amortizado. Estas participaciones minoritarias se clasifican como instrumentos con opción de venta porque el accionista minoritario, Mercedes-Benz Grund Services GmbH (consulte la Nota 25. **Pasivos por financiamiento**), tiene el derecho de rescindir y devolver su participación a cambio de una indemnización por despido. Por lo tanto, las participaciones minoritarias se contabilizan como pasivos financieros de acuerdo con la NIC 32 “Instrumentos Financieros: Presentación”. Después del registro inicial, los pasivos financieros se miden posteriormente al costo amortizado utilizando el método de interés efectivo. La valuación de los instrumentos con opción de venta en sociedades comerciales inmobiliarias es igual al valor presente del monto de la redención en caso de terminación de la participación accionaria.

Pasivos financieros a valor razonable a través de resultados.

Los pasivos financieros a valor razonable a través de resultados incluyen pasivos financieros derivados.

Determinación del valor razonable**Activos y pasivos financieros valuados a costos amortizados**

Los valores razonables de las cuentas por cobrar por servicios financieros con tasas de interés variables se estiman iguales a sus respectivos valores en libros, debido a que las tasas de interés pactadas y las disponibles en el mercado no difieren significativamente. Los valores razonables de las cuentas por cobrar por servicios financieros con tasas de interés fijas se determinan sobre la base de flujos de efectivo futuros esperados descontados.

El descuento se basa en las tasas de interés actuales a las que se podrían haber obtenido préstamos similares con términos idénticos al 31 de diciembre de 2023 y al 31 de diciembre de 2022.

Los valores razonables de préstamos, papeles comerciales, pagarés/bonos y pasivos de transacciones ABS reportados como pasivos financieros se calculan como los valores presentes de los flujos de efectivo futuros estimados, teniendo en cuenta las primas de crédito y los riesgos crediticios. Para el descuento se utilizan tasas de interés de mercado para los plazos apropiados. Los valores razonables de los instrumentos con opción de venta en sociedades inmobiliarias comerciales son aproximadamente iguales a los valores en libros.

Para las cuentas por cobrar y pasivos circulantes, se supone que los valores razonables son iguales a los valores en libros debido a los plazos cortos y al riesgo crediticio fundamentalmente menor de estos instrumentos financieros. Estas incluyen cuentas por cobrar y por pagar comerciales valuadas a costos amortizados, otros activos y pasivos financieros, efectivo y equivalentes de efectivo, inversiones similares y obligaciones derivadas de transacciones de venta.

Activos y pasivos financieros medidos a valor razonable

Los títulos de deuda negociables y los instrumentos de capital reconocidos a valor razonable se valoraron utilizando los precios de mercado cotizados al final del período sobre el que se informa. Si los precios de mercado cotizados no están disponibles para instrumentos de deuda y capital individuales, la valuación del valor razonable se basa en parámetros para los cuales los precios de cotización derivados directa o indirectamente están disponibles en un mercado activo. Los valores razonables se calculan utilizando modelos matemáticos financieros reconocidos, tales como modelos de flujos de efectivo descontados o modelos multiplicadores. Los títulos de deuda negociables valuados a valor razonable con cambios en resultados solo incluyen fondos del mercado de dinero.

Los instrumentos financieros derivados que no se incluyen en la contabilidad de coberturas se reportan en las partidas de otros activos o pasivos financieros. El valor razonable de los derivados cotizados es igual a su valor de mercado positivo o negativo.

Si no hay valores de mercado disponibles, estos se calculan utilizando modelos de valuación financiera estándar, como flujos de efectivo descontados o modelos de fijación de precios de opciones. El procedimiento es el siguiente:

- Para los swaps de tasas de interés de divisas cruzadas y los instrumentos de cobertura de tasas de interés (por ejemplo, swaps de tasas de interés), los valores razonables se calculan sobre la base de flujos de efectivo futuros estimados y descontados, teniendo en cuenta las primas de crédito y los riesgos de impago. Se utilizaron las tasas de interés de mercado aplicables a los restantes plazos de los instrumentos financieros.
- Para los forwards de divisas, la valuación se basa en las curvas forward cotizadas en el mercado.
- Para los contratos de compra de energía, la valuación se basa en el modelo de flujo de efectivo descontado, donde se utilizan precios observables del mercado de valores y otros datos fundamentales.

Contabilidad de coberturas

El Grupo utiliza instrumentos financieros derivados exclusivamente para cobertura contra riesgos financieros que resultan de sus actividades de operación y de financiamiento o gestión de la liquidez. Se crean relaciones de cobertura para riesgos de divisa y tasas de interés.

Las coberturas en las que los efectos de valuación de las transacciones de cobertura subyacentes se compensan en gran medida entre sí en el Estado Consolidado de Resultados, por lo general no se incluyen en la contabilidad de coberturas.

Los instrumentos derivados que ya no o que no se incluyen en la contabilidad de coberturas continúan cubriendo riesgos financieros por el negocio de operaciones. El instrumento de cobertura se termina cuando ya no existe la transacción subyacente o cuando ya no se espera.

Si se cumplen los requisitos relativos al registro de coberturas de la NIIF 9 (contabilidad de coberturas), el Grupo Daimler Truck designa y documenta la relación de cobertura, a partir de este punto, como cobertura de valor razonable o como cobertura de flujos de efectivo.

Las coberturas de flujos de efectivo se designan en relación con la cobertura de riesgos de divisas y tasas de interés. Las transacciones de cobertura subyacentes representan transacciones esperadas con gran probabilidad en el caso de riesgos de divisas y pasivos financieros de intereses variables en el caso de riesgos de tasas de interés.

Las coberturas de valor razonable se designan en relación con la cobertura de riesgos de tasas de interés. Las transacciones garantizadas subyacentes son pasivos financieros de intereses fijos.

La efectividad de la cobertura se evalúa al inicio y durante la relación de cobertura. El método de calce de términos críticos se utiliza para medir prospectivamente la eficacia de las coberturas de riesgo de divisas, mientras que el análisis de regresión se utiliza para la cobertura de riesgos de tasas de interés.

Si se toma la opción de excluir el elemento forward o el componente del diferencial de base cruzada de la relación de cobertura, se difieren como costos de cobertura en otros ingresos integrales.

La Nota 34 **Gestión de riesgos financieros** contiene más información sobre la cobertura de divisas y los riesgos de tasas de interés.

Pensiones y obligaciones similares

El saldo de planes de prestaciones definidas de pensiones y otras obligaciones por prestaciones posteriores al retiro y activos del plan (obligación de pensión neta o activos de pensión netos), devengan intereses a la tasa de descuento utilizada como base para la valuación de la obligación de pensión bruta. El gasto o ingreso por intereses neto resultante se registra en resultados bajo gasto por intereses o ingreso por intereses en el Estado Consolidado de Resultados. Los otros gastos resultantes de obligaciones de pensiones y otras obligaciones de prestaciones de pensiones similares, que principalmente resultan de derechos adquiridos durante el año bajo revisión, se registran en los gastos de operación en el Estado Consolidado de Resultados.

Los factores de descuento utilizados en el cálculo de los valores presentes de las obligaciones por prestaciones definidas de pensiones deberán determinarse – con vencimientos y divisas igualando los pagos de pensiones - haciendo referencia a los rendimientos del mercado al final del período de informe sobre bonos corporativos de alta calidad en los respectivos mercados. En el caso de vencimientos a muy largo plazo, no existen bonos corporativos de alta calidad disponibles como referencia. Los factores de descuento respectivos se estiman extrapolando las tasas de mercado actuales a lo largo de la curva de rendimiento.

Provisiones para otros riesgos

Se registra una provisión por garantías cuando se vende un producto o cuando se inicia un nuevo programa de garantía. La valuación de los costos de garantía se basa principalmente en la experiencia histórica.

Las provisiones para reestructuración se establecen en relación con programas que cambian significativamente el alcance del negocio que realiza un segmento o unidad de negocio o la forma en la que el negocio se realiza. En la mayoría de los casos, los gastos de reestructuración incluyen pagos de prestaciones por terminación y pagos de compensaciones por la terminación de contratos con proveedores y distribuidores. Las provisiones de reestructuración se registran una vez que el Grupo cuenta con un plan formal detallado cuya implementación haya sido iniciada o anunciada.

Pasivos por reembolsos y contractuales*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 reembolso.

Un pasivo por reembolso ocurre si el Grupo Daimler Truck recibe contraprestación de un cliente y espera reembolsar parte o la totalidad de esa contraprestación al cliente. Un pasivo por reembolso se registra al importe de la contraprestación recibida por la que el Grupo Daimler Truck no espera tener derechos y, por lo tanto, no se incluye en el precio de transacción.

Los pasivos por reembolso ocurren en el Grupo Daimler Truck especialmente en las siguientes circunstancias:

- Obligaciones de transacciones de ventas (especialmente bonos de desempeño, descuentos y otras concesiones sobre precios) en el ámbito de la NIIF 15, y
- Ventas con derecho de devolución o garantías de valor residual.

Pagos basados en acciones

Los pagos basados en acciones comprenden las adjudicaciones de pasivos liquidados en efectivo.

Los planes de remuneración basados en pasivos se miden a su valor razonable en cada fecha del balance hasta su liquidación y la obligación se reconoce como una provisión considerando el período de consolidación. La utilidad o pérdida del período es igual a la adición a y/o la reversión de la provisión durante el período del informe y el equivalente de dividendos pagados durante el período, y se incluye en costos de operación.

Presentación en el Estado Consolidado de Flujos de Efectivo

El Grupo Daimler Truck utiliza el método indirecto para la determinación de Flujos de Efectivo provenientes de actividades de operación. Los intereses pagados, al igual que los intereses y dividendos recibidos, se clasifican como efectivos provenientes de actividades de operación. Los flujos de efectivo de títulos de deuda comercializables de corto plazo con tasas altas de rotación e importes significativos se compensan y presentan dentro de efectivo proveniente de actividades de inversión.

Consideración de aspectos relacionados con sustentabilidad en relación con el registro y valuación de activos y pasivos.

La sustentabilidad es una parte importante de los objetivos a largo plazo y, por tanto, de muchos proyectos estratégicos del Grupo Daimler Truck. El objetivo es desarrollar soluciones de transporte sustentables y, en consecuencia, preparadas para el futuro, tanto para el tráfico de mercancías como para el transporte de pasajeros, y ponerlas en circulación. Esto incluye también el objetivo del Grupo Daimler Truck de ofrecer en Europa, América del Norte y Japón, en 2039, únicamente vehículos nuevos que sean neutros en emisiones de CO₂ durante la conducción. La sustentabilidad es una parte integral del negocio principal y parte de la responsabilidad corporativa.

Las cero emisiones totales solo funcionan en vehículos que funcionan con baterías y con hidrógeno. El Grupo Daimler Truck ya produce en serie modelos de camiones y autobuses libres de emisiones en Europa, América y Asia (puede encontrar más información en la sección de sustentabilidad de Daimler Truck en el informe combinado de la administración en **Gobierno corporativo responsable**). En los próximos años, no sólo aparecerán más vehículos propulsados por baterías, sino también vehículos basados en hidrógeno. Además, el Grupo seguirá ampliando su trayectoria tecnológica en el futuro y explorará el potencial de opciones adicionales de batería y carga. Dada la importancia de garantizar que exista la infraestructura adecuada para respaldar la circulación de estos vehículos de cero emisiones, el Grupo Daimler Truck planea desarrollar una infraestructura de carga eficiente con socios seleccionados.

Los impactos relacionados con el clima asociados con la transformación del negocio de vehículos comerciales se tienen en cuenta al reconocer y medir los activos y pasivos del Grupo. Las estimaciones y decisiones discrecionales en relación con aspectos relacionados con la sustentabilidad son particularmente relevantes a la hora de contabilizar los activos y pasivos que se describen a continuación:

El deseado cambio de motores de combustión a vehículos de cero emisiones, así como la cambiante demanda de los clientes por productos más sustentables, se reflejan en el hecho de que en los próximos años la atención se centrará en todos los segmentos de vehículos en proyectos de desarrollo relacionados con vehículos de cero emisiones. Además de cambiar la demanda de los clientes, estos proyectos de desarrollo están fuertemente influenciados por los desarrollos de tecnología e infraestructura, así como por las regulaciones de emisiones. Se puede suponer que la proporción de los costos de desarrollo de los vehículos de combustión seguirá disminuyendo y la proporción de vehículos de cero emisiones seguirá aumentando. Al determinar y verificar la vida útil de los costos de desarrollo capitalizados, se tiene en cuenta la vida útil esperada del producto. La transformación del negocio de vehículos comerciales a vehículos de cero emisiones puede afectar los ciclos de vida de los productos originalmente esperados. A la fecha del informe, no se realizaron ajustes a las vidas útiles de los costos de desarrollo capitalizados debido a cambios en los ciclos de vida esperados de los productos como resultado de la transformación en el Grupo Daimler Truck.

Debido a la transformación hacia vehículos de cero emisiones, la vida útil de las propiedades, plantas y equipos del Daimler Truck Group debe evaluarse periódicamente. Daimler Truck planea producir vehículos de cero emisiones en gran medida en las mismas instalaciones de producción. Esto ya ocurre en las grandes plantas de producción de Alemania y EE. UU. Esto nos permitirá responder con flexibilidad a las demandas de los clientes en el futuro. A la fecha del informe, la revisión de las vidas útiles de propiedades, plantas y equipo no reveló necesidad de ajuste debido al uso flexible de las instalaciones de producción dentro del Grupo. Además, en la correspondiente planeación se han considerado todas las inversiones necesarias en propiedades, plantas y equipo relativas a la transformación.

La prueba de deterioro de las CGU refleja estos objetivos de transformación dentro de los periodos de planificación previstos y en

el cálculo del valor terminal. La determinación del valor terminal se basa en un estado estacionario. Para poder considerar el objetivo del Grupo Daimler Truck de alcanzar una participación del 60 % de las ventas de vehículos comerciales neutros en CO₂ en los mercados de la tríada para 2030, se consideran hipótesis de un aumento constante de la participación de vehículos sin emisiones en los respectivos mercados en los periodos de planeación. Dado que los principales objetivos de transformación están fuera del período de planeación detallado, las hipótesis sobre el traslado de ingresos, costos (incluidos los costos de desarrollo) y las inversiones correspondientes se reflejan en el valor terminal. Estos parámetros se reflejan en las pruebas anuales de deterioro de nuestra CGU relacionada con vehículos.

Los crecientes requisitos regulatorios sobre las emisiones de CO₂ están acelerando la transformación del Grupo Daimler Truck hacia vehículos de cero emisiones. Si no se cumplen los requisitos reglamentarios o se superan los valores límite de emisión, se deberán pagar multas a las autoridades. Las provisiones para posibles multas se basan en estimaciones y pueden aumentar aún más en el futuro debido a requisitos regulatorios nuevos o más estrictos. Hoy ya se conocen los nuevos requisitos regulatorios sobre emisiones de CO₂ procedentes de la venta de vehículos que entrarán en vigor a partir de 2025. A la fecha del informe no fue necesario reconocer provisiones para pagos a las autoridades debido a que el Grupo Daimler Truck haya excedido el límite de emisiones.

El Grupo Daimler Truck ha celebrado Acuerdos de Compra de Energía con plazos hasta 2044. Estos se contabilizan como arrendamientos de acuerdo con la NIIF 16, derivados de acuerdo con la NIIF 9 o contratos pendientes de acuerdo con la NIC 37. En general, estos contratos son actualmente de poca importancia para el Grupo en relación con la demanda total de electricidad y en términos de su importancia para la liquidez y los recursos de capital, la situación financiera y la rentabilidad.

2. Estimaciones Contables y Criterios de la Administración

En los Estados Financieros Consolidados, deben hacerse, en cierto grado, estimaciones y criterios de la administración que pueden afectar los montos y los informes de los activos y pasivos, los informes de activos y pasivos contingentes en la fecha del balance general y los importes los ingresos y gastos informados con respecto al período. A continuación, se describen las principales partidas afectadas por dichas estimaciones y criterios de la administración. Los montos reales pueden diferir de las estimaciones. Los cambios en las estimaciones y criterios de la administración pueden tener un impacto importante en los Estados Financieros Consolidados.

Valores de recuperación de unidades generadoras de efectivo e inversiones registradas con el método de participación.

Para determinar los valores de recuperación de unidades generadoras de efectivo, deben utilizarse estimaciones como parte de las pruebas de deterioro para activos no financieros. Deben efectuarse suposiciones específicamente en relación con las futuras entradas y salidas de efectivo durante el período de planificación y los períodos siguientes. Las estimaciones incluyen hipótesis relativas a futuras participaciones de mercado y el crecimiento de los respectivos mercados, así como con relación a la rentabilidad de los productos.

Cuando existe un indicio objetivo de deterioro o reversión del deterioro, también se deben hacer estimaciones y evaluaciones para determinar el valor de recuperación de una inversión financiera registrada con el método de participación. La determinación del valor de recuperación se basa en hipótesis sobre sucesos comerciales futuros para determinar los flujos de efectivo futuros estimados de dicha inversión financiera. En la Nota 14 - **Inversiones Registradas utilizando el Método de Participación** - se observa la presentación de los valores en libros de las inversiones registradas con el método de participación.

Valores de recuperación de equipo en arrendamientos operativos.

El Grupo Daimler Truck revisa de forma regular los factores que determinan los valores de sus vehículos en arrendamiento. En particular, es necesario estimar los valores residuales de los vehículos al final de su plazo de arrendamiento, los cuales constituyen una parte sustancial de los flujos de efectivo futuros estimados de los activos en arrendamiento. En este contexto, se efectúan suposiciones en relación con factores de influencia principal, tales como el número esperado de vehículos devueltos, los últimos resultados de recomercialización y los futuros cambios de modelo de vehículos. Estas suposiciones se determinan ya sea conforme a estimaciones calificadas o a través de publicaciones proporcionados por terceros expertos;

las estimaciones calificadas se basan, siempre y cuando se encuentren disponibles al público, en datos externos considerando información interna adicional disponible, tal como la experiencia histórica relativa a la evolución de los precios, y los precios de venta recientes. Los valores residuales así determinados sirven como base para la depreciación; las fluctuaciones de los valores residuales ocasionan ya sea ajustes prospectivos a la depreciación sistemática o, en el caso de una baja importante en los valores residuales estimados, al deterioro. Si la depreciación se ajusta prospectivamente, los cambios en las estimaciones de los valores residuales no tienen un efecto directo, pero son distribuidos equitativamente a lo largo de los períodos remanentes de los contratos de arrendamiento.

Cobrabilidad de las cuentas por cobrar por servicios financieros

El Grupo Daimler Truck calcula regularmente el riesgo de incumplimiento de las cuentas por cobrar por servicios financieros. En este contexto, considera múltiples factores, incluyendo la experiencia histórica relativa a las pérdidas, el tamaño y la composición de ciertas carteras, sucesos y condiciones económicas actuales y los valores razonables estimados y suficiencia de garantías. Además de la información histórica y actual de pérdidas, también se incluye información razonable y sustentable del futuro de los factores. Esta información incluye factores macroeconómicos (por ejemplo, crecimiento del PIB, tasa de desempleo, índice costo-rendimiento) y pronósticos de condiciones económicas futuras. Para cuentas por cobrar por servicios financieros, estos pronósticos se realizan utilizando un análisis de escenarios (escenario base, escenario optimista y pesimista). La información externa adicional que no puede mostrarse en los escenarios es – en el grado necesario – incluida en la evaluación mediante ajustes subsiguientes. Los cambios en la estimación y evaluación de estos factores influyen en la reserva para pérdidas crediticias, teniendo como resultado un impacto en la utilidad neta del Grupo. Para más información, ver la Notas 15 – **Cuentas por cobrar por servicios financieros** - la Nota 34 – **Gestión de riesgos financieros**.

Garantías de productos

El registro y la valuación de las provisiones para garantías de productos generalmente se relacionan con estimaciones.

El Grupo ofrece diversos tipos de garantías de productos, dependiendo del tipo de producto y de las condiciones de mercado. Las provisiones para garantías de productos generalmente se registran en el momento en que se venden los vehículos o cuando se lanzan nuevos programas de garantía. Con base en la experiencia histórica relativa a las reclamaciones de garantías, se establecen hipótesis sobre el tipo y alcance de las reclamaciones futuras de garantías y el crédito mercantil de los clientes, así como las posibles campañas de retiro o de recompra para cada serie de modelos.

Estas estimaciones se basan en la experiencia de la frecuencia y grado de fallas y defectos vehiculares en el pasado. Además, las estimaciones también incluyen hipótesis sobre los montos de los posibles costos de reparación de vehículos y los efectos de los límites potenciales de tiempo o kilometraje. Las provisiones se ajustan regularmente para reflejar información nueva. La Nota 24 – **Provisiones para otros riesgos** – proporciona información adicional sobre las provisiones para otros riesgos.

Riesgos por responsabilidad y litigios y procedimientos regulatorios

Están en curso varios procedimientos legales, demandas e investigaciones gubernamentales en contra de Mercedes-Benz Group AG y sus subsidiarias, respecto de una amplia variedad de asuntos. En caso de que el resultado de esos procedimientos legales resulte perjudicial para el Grupo Daimler Truck, el Grupo podría estar obligado a pagar daños y perjuicios compensatorios y punitivos sustanciales, a asumir acciones de servicio o campañas de retiro del mercado, a pagar multas o a llevar a cabo otras acciones costosas. El litigio y las investigaciones gubernamentales implican, con frecuencia, temas legales complejos y están relacionados con un alto grado de incertidumbre. Por ello, la evaluación sobre si existe o no existe una obligación en la fecha del balance general como resultado de un suceso pasado, y si es probable o no es probable una salida de efectivo en el futuro y si la obligación puede estimarse de forma confiable, depende en gran medida de las estimaciones por parte de la administración. El Grupo Daimler Truck evalúa regularmente el estado actual de los procedimientos legales, también con la participación de abogados externos. Por lo tanto, es posible que los montos de las provisiones para litigios pendientes o potenciales tengan que ajustarse de acuerdo con los nuevos sucesos. Los cambios en las estimaciones y premisas pueden tener un efecto sustancial en la rentabilidad futura del Grupo. También es posible que las provisiones registradas para algunos procedimientos legales resulten insuficientes cuando estos procedimientos hayan concluido. El Grupo Daimler Truck también puede estar obligado a pagos por procedimientos legales para los que no se hayan establecido provisiones. Aun cuando la sentencia final de cualquier procedimiento puede tener un efecto sustancial en los resultados de operación y flujos de efectivo del Grupo Daimler Truck en un período de informe determinado, la administración no espera que esto resulte en un impacto sustancial sobre la situación financiera del Grupo. La Nota 31 – **Procedimientos Legales** - ofrece información detallada sobre riesgos de responsabilidad y litigio y procedimientos regulatorios.

Pensiones y obligaciones similares

El cálculo de provisiones para pensiones y obligaciones similares y el costo de pensión relacionado, se basan en diversas valuaciones actuariales. Los cálculos están sujetos a diversas hipótesis sobre asuntos tales como probabilidades actuales desarrolladas actuarialmente (por ejemplo, factores de descuento e incrementos en el costo de vida), fluctuaciones futuras en relación con la edad y el período de servicio, y experiencia relativa a la probabilidad de ocurrencia de pagos de pensiones, anualidades, o sumas globales.

Como resultado de la variación en condiciones económicas o de mercado, las probabilidades en las que se basan los factores de influencia pueden diferir de los acontecimientos actuales. Los efectos financieros de las desviaciones de los principales factores se calculan con el uso de análisis de sensibilidad. Para más información ver la Nota 23 – **Pensiones y obligaciones similares**.

Impuesto sobre la renta

El cálculo del impuesto sobre la renta de Mercedes-Benz Group AG y sus subsidiarias se basa en la legislación y regulaciones aplicables en los diversos países. Dada su complejidad, es posible que las partidas fiscales que aparecen en los Estados Financieros Consolidados estén sujetas a juicios por parte de los contribuyentes, por una parte y, por otra parte, juicios de las autoridades fiscales locales. Pueden ocurrir diferentes juicios especialmente en relación con el registro y valuación de partidas del balance general, así como en relación con la determinación fiscal de gastos e ingresos. Para el cálculo de los activos fiscales diferidos, deben formularse hipótesis en relación con el futuro ingreso gravable y el momento de la realización de los activos por impuestos diferidos. En este contexto, el Grupo Daimler Truck considera, entre otras cosas, las utilidades proyectadas por operaciones comerciales, los efectos de la reversión de las diferencias temporales gravables sobre las utilidades, y las estrategias fiscales realizables. Puesto que los sucesos comerciales futuros son inciertos y a veces están fuera del control del Grupo Daimler Truck, las hipótesis que deben formularse en relación con la contabilidad de los activos por impuestos diferidos están conectados con un alto grado de incertidumbre.

En la fecha de cada balance general, el Grupo Daimler Truck lleva a cabo pruebas de deterioro de los activos por impuestos diferidos con base en los ingresos gravables previstos para ejercicios fiscales futuros. Los activos por impuestos diferidos solo se registran en caso de que sea probable que en un futuro existirá impuesto sobre la renta para materializar beneficios fiscales.

3. Grupo Consolidado

Integración del Grupo

La tabla D. 07 muestra la integración del Grupo. En la declaración de inversiones se proporciona una lista detallada de las compañías incluidas en los Estados Financieros Consolidados y de las participaciones accionarias del Grupo Daimler Truck, de conformidad con la Sección 313 del Código de Comercio de Alemania (HGB). Referirse a la Nota 42. **Información Adicional.**

Los activos totales en el Estado de Situación Financiera de las subsidiarias, compañías asociadas, negocios conjuntos y operaciones conjuntas registradas a costo (amortizado), cuya importancia es menor debido a su estado inactivo o con solo actividades comerciales menores para el Grupo Daimler Truck y para la presentación razonable de su rentabilidad, liquidez y recursos de capital y situación financiera, sumarían aproximadamente el 1% de los activos totales del Grupo Daimler Truck; los ingresos totales y la utilidad neta total sumarían aproximadamente el 1% de los ingresos por ventas y utilidades netas.

Entidades estructuradas

Las entidades estructuradas del Grupo Daimler Truck son compañías de renta y valores garantizados por activos (ABS, por sus siglas en inglés). El objetivo de las compañías de renta es, primordialmente, la adquisición, renta y administración de activos. Las compañías ABS se utilizan principalmente para el refinanciamiento del Grupo Daimler Truck. Los activos transferidos a entidades estructuradas resultan habitualmente de los negocios de arrendamiento y ventas por financiamiento del Grupo Daimler Truck. Dichas entidades refinancian el precio de compra mediante la emisión de valores.

En la fecha de informe, el Grupo Daimler Truck mantiene relaciones comerciales con cuatro entidades estructuradas controladas. Adicionalmente, el Grupo Daimler Truck mantuvo relaciones con cinco entidades estructuradas no controladas.

Activos y pasivos disponibles para la venta

Al 31 de diciembre de 2023 no existen activos y pasivos disponibles para la venta que sean significativos (Puede encontrar información adicional en los Fundamentos en la sección Grupo en el estado combinado de la administración en **Eventos Importantes**).

D.08

Integración del Grupo

	Al 31 diciembre,	
	2023	2022
Subsidiarias consolidadas	128	125
Alemania	17	13
Internacionales	111	112
Subsidiarias no consolidadas	22	22
Alemania	7	8
Internacionales	15	14
Operaciones conjuntas registradas con el método de participación	1	1
Alemania	–	–
Internacionales	1	1
Negocios conjuntos registrados con el método de participación	5	8
Alemania	1	1
Internacionales	4	7
Compañías asociadas registradas con el método de participación	6	6
Alemania	1	1
Internacionales	5	5
Operaciones conjuntas, negocios conjuntos, compañías asociadas y otras inversiones materiales contabilizadas a costo (amortizado)	11	11
Alemania	6	5
Internacionales	5	6
Otras inversiones significativas contabilizadas a valor razonable	5	4
Alemania	3	2
Internacionales	2	2
Total	178	177

4. Combinaciones de Negocios

Adquisición de unidades de negocios y compañías de Financial Services del Grupo Mercedes-Benz relacionadas con camiones y autobuses

Durante 2022, después de la escisión, en relación con las transacciones de la Fase 2, el Grupo Daimler Truck adquirió al Grupo Mercedes-Benz las siguientes compañías de Financial Services relacionadas con camiones y autobuses, así como unidades de negocios de Financial Services (en adelante también denominadas conjuntamente "negocio de Financial Services adquirido").

- Mercedes-Benz Broker Argentina S.A. y Mercedes-Benz Servicios S.A. incluyendo las acciones de sus subsidiarias Mercedes-Benz Compañía Financiera Argentina S.A. con domicilio social en Argentina, Buenos Aires (ARG)
- Daimler Truck Financial Services Belgium S. A./N.V. con domicilio social en Bélgica, Bruselas (BEL)
- Daimler Truck Financial Services Nederland B.V. con domicilio social en los Países Bajos, Utrecht (NL)
- Mercedes-Benz Trucks Financial Services Italia S.p.A. con domicilio social en Italia, Roma (ITA)
- Mercedes-Benz Renting, S.A., con sede en Madrid (España) (ESP-RT)
- Mercedes-Benz Financial Services UK Ltd., con sede en el Reino Unido, Milton Keynes (UK)
- Mercedes-Benz Kamyon Finansman A.S., incluidas las acciones de su filial Daimler Sigorta Aracilik Hizmetleri A.S. también se presentan de forma agregada (TR)
- Daimler Truck Financial Services España E.F.C., S.A.U. con domicilio social en España, Madrid (ESP-FS).

Con la adquisición de compañías de Financial Services, ya existían relaciones contractuales entre el Grupo Daimler Truck como adquirente y el negocio adquirido de Financial Services relacionado con camiones y autobuses ("relaciones preexistentes") en el contexto de la transferencia de camiones/autobuses a las empresas de Financial Services para su alquiler a clientes finales, así como de la asunción de oportunidades y riesgos de valores residuales. Estas relaciones contractuales se extinguieron con la adquisición de las compañías de Financial Services.

[DaimlerTruck a Simple Vista](#)

Informe Combinado de la Administración con Declaración No Financiera del Grupo
Gobierno Corporativo
Estados Financieros Consolidados
Información Adicional

[> Notas a los Estados Financieros Consolidados](#)

La determinación de los precios de compra, así como la asignación del precio de compra, incluida la valoración de los activos y pasivos de ARG y BEL, ya se completaron el 31 de diciembre de 2022.

La determinación de los precios de compra, así como la asignación del precio de compra, incluida la valoración de los activos y pasivos de NL, ITA y ESP-RT, se completaron el 31 de marzo de 2023. La finalización no dio lugar a ningún cambio en comparación con el 31 de diciembre de 2023. 2022.

La determinación de los precios de compra, así como la asignación del precio de compra, incluida la valoración de los activos y pasivos de UK, se completaron el 30 de junio de 2023. La finalización no dio lugar a ningún cambio significativo en comparación con el 31 de diciembre de 2022.

Para TR y ESP-FS, la determinación del precio de compra se completó el 30 de junio de 2023. Para TR, esto no supuso ningún cambio en comparación con el 31 de diciembre de 2022. El pasivo impago al 31 de diciembre de 2022 fue liquidado en el segundo trimestre de 2023. Para ESP-FS, hubo un cambio en el precio de compra y el valor razonable de las relaciones preexistentes al 30 de septiembre de 2023 en comparación con el 31 de diciembre de 2022. Esto no generó ningún impacto material en los Estados Financieros Consolidados al 31 de diciembre de 2023.

La Tabla **D. 09** presenta la determinación actualizada de la contraprestación transferida para ESP-FS al 30 de septiembre de 2023.

La asignación del precio de compra, incluida la valoración de los activos y pasivos de TR y ESP-FS, se finalizó el 30 de septiembre de 2023. La actualización al 30 de septiembre de 2023 no resultó en ningún cambio material en comparación con el 31 de diciembre de 2022.

D.09	
contraprestación transferida en combinaciones de negocios	
	ESP-FS
En millones de euros	
Precios de compra de transacciones de negociaciones con acciones	15
Salida de efectivo por la amortización de pasivos de financiamiento al Grupo Mercedes-Benz	193
Menos efectivo asignado a la liquidación de relaciones preexistentes	-44
Contraprestación total transferida	164
Pagada a 31 diciembre, 2023	164
Efectivo adquirido	-6
Contraprestación neta transferida a diciembre 31, 2023	158

La Tabla **D. 10** presenta la asignación de la contraprestación transferida a los activos adquiridos y pasivos asumidos medidos a valor razonable a las respectivas fechas de adquisición para UK, TR y ESP-FS.

D.10			
Activos comprados y pasivos adquiridos a valor razonable			
	UK	TR	ESP-FS
En millones de euros			
Activos intangibles	5	-	-
Propiedades, plantas y equipo	-	1	-
Equipo en arrendamiento operativo	225	-	2
Cuentas por cobrar por servicios financieros	448	532	155
Cuentas por cobrar comerciales	1	2	-
Efectivo y equivalentes de efectivo	-	75	6
Otros activos financieros	-	14	11
Otros activos	-	2	6
Total activos	678	626	180
Provisiones	-	2	2
Pasivos por financiamiento	-	527	-
Cuentas por pagar comerciales	-	-	4
Otros pasivos financieros	-	34	1
Otros pasivos	-	8	4
Total pasivos	-	571	11
Activos netos comprados	678	56	169
Total contraprestación transferida (precio de compra)	680	37	164
Crédito mercantil (+) o ganancia sobre precio de oferta(-)	2	-19	-5

5. INGRESOS POR VENTAS

Los ingresos por ventas informados en el Estado de Resultados Consolidado incluyen ingresos por contratos con clientes y otros ingresos fuera del ámbito de la NIIF 15.

Los ingresos por contratos con clientes (ingresos de conformidad con la NIIF 15) se descomponen en dos categorías – tipo de productos y servicios y región geográfica – y se presentan en la Tabla D. 11. La categoría de tipo productos y servicios corresponde a los segmentos reportables, tal como se describe con mayor detalle en la Nota 35 – Información por Segmentos.

Otros ingresos por ventas incluyen principalmente ingresos por los negocios de renta y arrendamiento por € 1,184 millones (2022: € 1,008 millones), intereses por el negocio de Financial Services por un importe de € 2,027 millones (2022: € 1,320 millones) y efectos por cobertura cambiaria. Los intereses por el negocio de servicios financieros incluyen ingresos financieros sobre la inversión neta en arrendamientos por € 283 millones (2022: € 187 millones).

Los ingresos por ventas de conformidad con la NIIF 15 incluyen ingresos por ventas que fueron incluidos en los pasivos contractuales al 31 de diciembre de 2022 por un importe de € 865 millones en 2023 (los ingresos por ventas en 2022 que se incluyeron previamente en pasivos contractuales al 1º de enero de 2022: € 1,043 millones) e ingresos por obligaciones de cumplimiento satisfechas plena o parcialmente en períodos anteriores por un importe de € 93 millones (2022: € 99 millones)

Además, los ingresos por ventas del año anterior de acuerdo con la NIIF 15 incluyeron los ingresos del segundo trimestre de 2022 de un acuerdo de licencia con Beijing Foton Daimler Automotive Co., Ltd. (BFDA), una inversión financiera por método de participación de Daimler Truck. Grupo, presentado dentro del segmento Mercedes-Benz.

D.11

Ingresos por ventas

	Trucks North America	Mercedes- Benz	Trucks Asia	Daimler Buses	Financial Services	Total segmentos	Reconciliación	Grupo Daimler Truck
En millones de euros								
2023								
Ingresos de conformidad con NIIF 15	23,463	20,986	7,014	4,374	216	56,054	-3,342	52,712
Europa	180	14,397	480	3,039	104	18,201	-1,046	17,154
América del Norte	22,964	1,197	108	440	37	24,746	-1,288	23,459
Asia	6	1,953	5,721	94	15	7,790	-716	7,074
América Latina ¹	122	2,281	171	700	21	3,295	-249	3,046
Otros mercados	190	1,157	533	102	39	2,021	-42	1,979
Otros ingresos por ventas	29	652	47	192	2,458	3,377	-199	3,178
Total ingresos por ventas	23,492	21,638	7,060	4,566	2,674	59,431	-3,541	55,890

	Trucks North America	Mercedes- Benz	Trucks Asia	Daimler Buses	Financial Services	Total segmentos	Reconciliación	Grupo Daimler Truck
En millones de euros								
2022								
Ingresos de conformidad con NIIF 15	21,985	19,650	6,466	3,494	176	51,771	-3,139	48,632
Europa	207	12,213	381	2,456	42	15,299	-864	14,435
América del Norte	21,408	1,182	130	256	46	23,022	-1,285	21,737
Asia	8	1,905	5,166	62	17	7,158	-689	6,469
América Latina ¹	175	3,442	222	643	22	4,504	-253	4,251
Otros mercados	187	908	567	77	49	1,788	-48	1,740
Otros ingresos por ventas	54	563	33	195	1,583	2,428	-115	2,313
Total ingresos por ventas	22,039	20,213	6,499	3,689	1,759	54,199	-3,254	50,945

¹ Excluyendo a México.

Al 31 de diciembre de 2023, se esperaba que se materializaran, dentro de los tres años siguientes, ingresos por ventas por € 3,706 millones (2022: € 3,373 millones) en relación con las obligaciones de desempeño insatisfechas (o parcialmente insatisfechas) al final de período de informe. Estos ingresos por ventas resultan primordialmente de contratos de servicio y mantenimiento a largo plazo y garantías extendidas. No incluyen obligaciones de cumplimiento de contratos de clientes que tienen duraciones originales esperadas de un año o menos. Las obligaciones de cumplimiento a largo plazo de importancia menor para el valor contractual total de un contrato de paquete no se consideran en la evaluación de la duración original del contrato de paquete.

Los ingresos por ventas por segmento se muestran en la tabla D. 88 y por región en la tabla D. 90, en la Nota 35 – Información por segmento.

6. COSTOS DE OPERACIÓN

D.12

Costo de ventas

	2023	2022
En millones de euros		
Gasto por bienes vendidos	-40,273	-38,717
Depreciación de equipo en arrendamiento financiero	-804	-716
Costos de refinanciamiento en Financial Services	-1,424	-726
Pérdidas por deterioro sobre cuentas por cobrar de Financial Services	-88	-174
Otro costo de ventas	-1,379	-1,180
	-43,968	-41,513

Costo de ventas

Las partidas incluidas en el costo de ventas son mostradas en la tabla D. 12.

El incremento en el costo de ventas del Grupo se debe principalmente a mayores ventas en 2023 que durante 2022.

En 2023, el costo de ventas estuvo impactado por mayores tasas de interés y un importante incremento en la cartera en el segmento de Financial Services.

El gasto de bienes vendidos incluye el gasto de amortización de costos de desar capitalizados por un importe de € 94 millones (2022: € 120 millones).

El gasto de bienes vendidos incluye también, entre otros gastos, programas de optimización de costos para reducir costos fijos (ver tabla D. 13).

Gastos de ventas

En 2023, los gastos de ventas ascendieron a € 2,890 millones (2022: € 2,890 millones). Los gastos de ventas incluyen los gastos de ventas directos, así como los gastos generales, tales como gastos de personal, costos de materiales y otros costos de ventas. En el ejercicio anterior incluyeron un efecto especial por el deterioro de cuentas por cobrar comerciales en relación con la guerra entre Rusia y Ucrania.

Gastos de administración

Los gastos de administración ascendieron a € 2,413 millones en 2023 (2022: € 2,413 millones). Estos consisten en los gastos no atribuibles a las funciones de producción, ventas, investigación y desarrollo, e incluyen los gastos de personal, depreciación, amortización de activos fijos e intangibles, y demás costos de administración. El incremento en 2023 se debió principalmente a mayores costos de personal y costos de TI.

Costos de investigación y desarrollo no capitalizados

En 2023, los costos de Investigación y desarrollo no capitalizados ascendieron a € 1,757 millones (2022: € 1,618 millones) y consisten principalmente en gastos de personal y costos de materiales.

Programas de optimización de costos

En 2023, surgieron gastos por programas de optimización de costos en ingresos por ventas y gastos de ventas, que son atribuibles al segmento Mercedes-Benz. En el ejercicio anterior, existieron gastos por programas de optimización de costos en relación con las medidas acordadas con el *General Works Council* de Daimler AG en diciembre de 2019 para reducir costos y reducir trabajos de forma socialmente responsable e impactaron todos los costos de operación. Los gastos fueron atribuibles principalmente a los segmentos Mercedes-Benz y Daimler Buses.

Además, el Grupo registró, en el ejercicio anterior, una provisión por reestructuración en relación con el plan de transformación anunciado por Mercedes-Benz do Brasil, Ltda. (Brasil) en septiembre de 2022 para reducir costos y recortar aproximadamente 2,200 empleos de forma socialmente responsable.

Estos gastos fueron atribuibles a los segmentos Mercedes-Benz y Daimler Buses.

La Tabla D. 13 muestra un panorama general de la integración del gasto total en el programa de optimización de costos.

D.13		
Gastos relacionados con programas de optimización de costos	2023	2022
En millones de euros		
Costo de ventas	7	176
Gastos de ventas	9	5
Gastos de administración	-	42
Costos de investigación y desarrollo no capitalizados	-	1
	16	224

Gastos de personal y número promedio de empleados

Los gastos de personal incluidos en el Estado Consolidado de Resultados fueron por un total de € 8,154 millones (2022: € 7,820 millones). Los gastos de personal están compuestos por sueldos y salarios por un total de € 6.325 millones (2022: € 6.325 millones), aportaciones de seguridad social por un importe de € 1,557 millones (2022: € 1,479 millones) y gastos por obligaciones de pensiones por un importe de € 272 millones (2022: € 325 millones).

De conformidad con la Sección 314 Apartado 1 No. 4 del Código de Comercio de Alemania (HGB), el número promedio de personas empleadas se muestra en la Tabla D. 14.

D.14

Número promedio de empleados	2023	2022
Trucks North America	29,291	27,630
Mercedes-Benz	42,146	44,278
Trucks Asia	16,904	16,244
Daimler Buses	16,756	16,385
Financial Services	1,903	1,577
Central Functions & Services ¹	2,933	2,324
	109,933	108,438

1. Incluyendo entidades que no son asignadas a segmentos de información y se presentan en Reconciliación dentro de la información por segmentos.

La Nota 39 – Remuneración de los miembros del Consejo de Administración Comité de Vigilancia proporciona información sobre la remuneración total personal directivo clave.

7. OTROS INGRESOS Y GASTOS DE OPERACIÓN

La tabla D. 15 muestra la integración de **otros ingresos de operación**.

D.15

Otros ingresos de operación	2023	2022
En millones de euros		
Utilidad sobre precio de Oferta relacionado con transacciones Fase 2	4	123
Ingresos por la terminación de relaciones preexistentes	–	44
Ingresos por costos cobrados nuevamente	301	310
Concesiones y subsidios gubernamentales	55	51
Utilidad sobre ventas de propiedades, plantas y equipo	24	34
Ingresos por rentas no relacionados con ventas por financiamiento	43	42
Otros ingresos de operación diversos	238	276
	664	664

En 2023, otros ingresos de operación incluyen ingresos por la aportación en especie de los derechos on-highway IP sobre los motores de camión de peso medio de Daimler a DEUTZ AG. El ejercicio anterior, incluyeron otros ingresos de operación por la ganancia sobre el precio de oferta por la adquisición a un precio menor al valor de mercado por € 123 millones e ingresos por la terminación de relaciones preexistentes por un importe de € 44 millones debido al negocio adquirido de Financial Services. La Nota 4 Combinaciones de negocios incluye las explicaciones.

Los ingresos por costos de doble cargo incluyen ingresos por licencias y patentes, así como costos de fletes y otros costos de doble cargo, con gastos principalmente dentro de costos de operación.

Las concesiones y subsidios gubernamentales comprenden principalmente los reembolsos relativos a los contratos de retiro anticipado y subsidios por sistemas alternativos de manejo.

La integración de otros gastos de operación se muestra en la tabla D 16.

D.16

Otros gastos de operación	2023	2022
En millones de euros		
Pérdida por enajenación de propiedades, plantas y equipo	-41	-18
Otros gastos de operación diversos	-60	-159
	-101	-177

Los otros gastos de operación diversos incluyeron también provisiones por riesgo de responsabilidad y litigio y procedimientos regulatorios.

8. OTROS INGRESOS/ GASTOS FINANCIEROS, NETOS

La tabla D. 17 muestra los componentes de otros ingresos/gastos financieros netos.

D.17

Otros ingresos/gastos financieros, netos	2023	2022
En millones de euros		
Ingresos y gastos por la composición y efectos por cambios en tasas de descuento de provisiones para otros riesgos	-128	139
Otros ingresos/gastos financieros diversos, netos	-4	-49
	-132	90

9. INGRESOS POR INTERESES Y GASTOS POR INTERESES

La tabla D. 18 muestra los componentes que integran los ingresos y gastos por intereses.

D.18		
Ingresos por intereses y gastos por intereses		
En millones de euros	2023	2022
Ingresos por intereses		
Ingresos por intereses y similares	384	198
	384	198
Interest expense		
Gasto por intereses neto sobre la obligación neta por planes de pensiones para prestaciones definidas	-55	-55
Gastos por intereses y similares	-186	-190
	-241	-245

10. IMPUESTO SOBRE LA RENTA

La Tabla D. 19 muestra los elementos del impuesto sobre la renta.

D.19		
Componentes del impuesto sobre la renta		
En millones de euros	2023	2022
Impuestos circulantes	-1,620	-1,062
Impuestos diferidos	264	376
	-1,355	-686

Los gastos fiscales circulantes incluyen los gastos fiscales registrados para períodos anteriores por un monto de € 38 millones (2022: € 4 millones).

Los impuestos diferidos están formados por los componentes que se muestran en la tabla **D. 20**.

DaimlerTruck a Simple Vista

Informe Combinado de la Administración con Declaración No Financiera del Grupo
Gobierno Corporativo
Estados Financieros Consolidados
Información Adicional

[> Notas a los Estados Financieros Consolidados](#)

D.20		
Componentes de ingreso (+) o gasto (-) fiscal diferido		
En millones de euros	2023	2022
Impuestos diferidos debido a diferencias temporales	147	342
Impuestos diferidos debido a traspasos de pérdida fiscal y créditos fiscales	117	34
	264	376

Daimler Truck Holding AG está domiciliada en Alemania con un tipo impositivo aplicable al impuesto sobre la renta del 29.8 % en 2022 y 2023, respectivamente. Se compone de una tasa de impuesto sobre la renta federal, corporativa del 15.0 %, un recargo de solidaridad del 5.5 % sobre el impuesto sobre la renta federal corporativo de cada año y una tasa fiscal comercial del 14.0 %. Los impuestos diferidos se valoraron utilizando las tasas fiscales sustancialmente promulgados de las respectivas jurisdicciones fiscales.

La tabla D. 21 muestra la reconciliación entre los gastos anticipados por el pago del impuesto sobre la renta y los gastos reales por el pago del impuesto sobre la renta determinados utilizando la tasa fiscal combinada de Alemania del 29.8 %.

D.21		
Reconciliación de gasto esperado por impuesto sobre la renta a gasto real por impuesto sobre la renta		
En millones de euros	2023	2022
Gasto esperado por impuesto sobre la renta	-1,589	-1,029
Diferencial tasa fiscal extranjera	136	133
Diferencia tasa fiscal comercial	9	5
Cambios legislación fiscal	38	-19
Cambios en activos fiscales diferidos no registrados	184	364
Ingresos libres de impuestos y gastos no deducibles	-107	-126
Otros	-27	-14
	-1,355	-686

La variación de los activos fiscales diferidos no registrados en 2023 se debe principalmente a la reversión de una reserva para valuación sobre activos fiscales diferidos a una subsidiaria de India.

Los ingresos libres de impuestos y los gastos no deducibles incluyen los efectos de las entidades y operaciones legales alemanas y extranjeras, por ejemplo, de los dividendos libres de impuestos y los gastos no deducibles resultantes de dichos dividendos.

Los otros efectos están relacionados principalmente con efectos de divisas extranjeras, efectos inflacionarios y retenciones de impuestos.

En el Estado Consolidado de Situación Financiera, los activos y pasivos fiscales diferidos se presentan tal y como aparece en la tabla D. 22.

D.22		
Activos y pasivos fiscales diferidos		
	2023	2022
En millones de euros		
Activos fiscales diferidos	1,873	1,643
Pasivos fiscales diferidos	-40	-65
Activos fiscales diferidos, netos	1,833	1,578

Respecto de cada clase de diferencia temporal y respecto a cada tipo de trasposos de pérdidas fiscales no utilizadas y créditos fiscales no utilizados, los activos y pasivos fiscales diferidos antes de compensación están resumidos en la Tabla D. 23.

D.23		
Diferencial de activos fiscales diferidos y pasivos fiscales diferidos antes de compensación		
	A diciembre 31,	
	2023	2022
En millones de euros		
Activos intangibles	80	81
Propiedades, plantas y equipo	89	51
Equipo en arrendamientos operativos	117	63
Inventarios	280	235
Cuentas por cobrar por servicios financieros	160	161
Activos diversos, principalmente otros activos financieros	1,266	1,286
Traslados de pérdidas fiscales y créditos fiscales no utilizados	562	530
Provisiones para pensiones y obligaciones similares	181	175
Otras provisiones	1,032	928
Pasivos	999	1,060
Ingresos diferidos	780	733
Pasivos diverso	-	17
	5,546	5,320
Activos fiscales diferidos no registrados	-666	-716
sobre diferencias temporales	-267	-248
sobre trasposos de pérdida fiscal	-399	-468
Activos fiscales diferidos, brutos	4,880	4,604
Costos de desarrollo	-192	-228
Otros activos intangibles	-45	-50
Propiedades, plantas y equipo	-621	-735
Equipo en arrendamientos operativos	-785	-750
Inventarios	-60	-63
Cuentas por cobrar por servicios financieros	-248	-148
Activos diversos	-148	-117
Provisiones para pensiones y obligaciones similares	-863	-857
Otras provisiones	-18	-27
Pasivos diversos	-68	-51
Pasivos fiscales diferidos, brutos	-3,047	-3,026
Activos fiscales diferidos, netos	1,833	1,578

El comportamiento de los activos fiscales diferidos, netos, se muestra en la tabla D. 24.

D.24		
Cambio de activos fiscales diferidos, neto		
	2023	2022
En millones de euros		
Activos fiscales diferidos, netos al 1o de enero	1,578	1,320
Beneficio/gasto fiscal diferido en el Estado Consolidado de Resultados	264	376
Cambio de activos/pasivos fiscales diferidos sobre instrumentos de capital / instrumentos de deuda incluidos en otros ingresos integrales	-3	-1
Cambio de activos/pasivos fiscales diferidos sobre instrumentos financieros derivados incluidos en otros ingresos integrales	31	-33
Cambio de activos/pasivos fiscales diferidos sobre utilidades/pérdidas actuariales por planes de pensiones con prestaciones definidas incluidos en otros ingresos integrales	-2	-153
Otros cambios ¹	-35	69
Activos fiscales, netos al 31 diciembre	1,833	1,578

1 Otros cambios relacionados principalmente con efectos por la conversión de divisas

El gasto fiscal que se registró en ingresos integrales se muestra en la tabla D. 25.

D.25		
Total ingresos integrales		
	2023	2022
En millones de euros		
Gasto por impuesto sobre la renta en el Estado Consolidado de Resultados	-1,355	-686
Gasto o beneficio por impuesto sobre la renta registrado en otras reservas	25	-187
	-1,330	-873

Los activos fiscales diferidos no se han reconocido para las partidas que se muestran en la tabla D. 26 porque el Grupo Daimler Truck cree que la recuperabilidad de esos activos fiscales diferidos no es probable o no se puede documentar de manera confiable que habrá suficientes ingresos fiscales futuros disponibles contra los que puedan compensarse sus beneficios.

D.26		
Partidas para las que no se registraron activos fiscales diferidos		
	2023	2022
En millones de euros		
Diferencias temporales deducibles	815	762
Traslado de pérdidas fiscales	1,435	1,535
	2,250	2,297

El vencimiento de las pérdidas fiscales amortizables, por las que no se reconocieron activos fiscales diferidos, se muestran en la tabla D. 27.

D.27		
Traslados de pérdidas fiscal para los que no se registraron activos fiscales diferidos		
	2023	2022
En millones de euros		
Sin vencimiento	1,063	1,364
Vencimiento		
entre uno y cinco años	196	73
entre seis y diez años	39	17
después de más de diez años	137	81
	1,435	1,535

El grupo Daimler Truck incurrió en pérdidas fiscales en 2023 o 2022 en algunas subsidiarias. Después de compensar los activos fiscales diferidos con los pasivos fiscales diferidos, los activos fiscales diferidos netos reconocidos en el Daimler Truck Group de estas subsidiarias ascienden a € 372 millones al 31 de diciembre de 2023 (31 de diciembre de 2022: € 449 millones). El grupo Daimler Truck considera probable que en el futuro se disponga de suficientes beneficios fiscales para utilizar estos activos fiscales diferidos. La evaluación actual de la recuperabilidad de los activos fiscales diferidos que el Daimler Truck Group considera recuperables puede cambiar en el futuro y dar como resultado activos fiscales diferidos mayores o menores.

Desde la perspectiva actual, las utilidades no distribuidas de las subsidiarias extranjeras están destinadas en gran medida a reinvertirse en dichas subsidiarias. El Grupo Daimler Truck no reconoció pasivos fiscales diferidos sobre ganancias acumuladas de subsidiarias extranjeras por valor de € 5,248 millones (31 de diciembre de 2022: € 7,115 millones), que están destinados a ser reinvertidos. Si esas utilidades se pagaran como dividendos, una cantidad del 5.0% se gravaría según las normas fiscales alemanas y, si corresponde, estaría sujeta a retenciones fiscales extranjeras.

Además, podrían surgir consecuencias en el impuesto sobre la renta si los dividendos tuvieran que ser distribuidos primero por una subsidiaria extranjera a una compañía controladora intermediaria extranjera. Normalmente, la distribución conllevaría un gasto adicional por impuesto sobre la renta. No es practicable estimar el monto de las diferencias temporales imponibles a partir de los mismos.

En el Grupo existen varios ejercicios que no han sido finalmente liquidados fiscalmente. El Grupo Daimler Truck cree haber reconocido suficientes obligaciones para estos años de evaluación abiertos. Sin embargo, no se puede descartar que los pagos de impuestos puedan exceder los pasivos reconocidos en los estados financieros.

Para compensar los riesgos fiscales derivados de períodos anteriores a la fecha de escisión, Daimler Truck Holding AG acordó reembolsar futuros pagos atrasados de impuestos procedentes de inspecciones fiscales correspondientes a períodos en los que el negocio de camiones operaba como una entidad jurídica separada y para los cuales Mercedes-Benz El Grupo AG aún no había registrado provisiones para riesgos fiscales. El valor razonable del pasivo se mide a cero.

Daimler Truck Holding AG tiene su sede en Alemania, que en diciembre de 2023 promulgó una nueva legislación que implementa la Directiva de Impuesto Mínimo de la UE para garantizar una tributación mínima global para grupos de empresas (Ley de Impuesto Mínimo). La legislación introduce el impuesto mínimo global de complemento basado en las “Reglas Modelo del Segundo Pilar” publicadas por la Organización para la Cooperación y el Desarrollo Económico (OCDE). La Ley del Impuesto Mínimo se aplica generalmente a todos los ejercicios económicos que comiencen después del 30 de diciembre de 2023.

Daimler Truck Holding AG, como compañía matriz del grupo Daimler Truck, es la entidad matriz última de las empresas del Grupo Daimler Truck en el sentido de la Ley del Impuesto Mínimo.

Por lo tanto, el Grupo Daimler Truck se ve directamente afectado por la implementación mundial de la imposición mínima global.

Si el impuesto mínimo global ya hubiera entrado en vigor en 2023, según las evaluaciones actuales, esto no daría lugar a ningún impuesto adicional para el grupo Daimler Truck. Daimler Truck también parte de que no se esperan impuestos adicionales significativos de la futura aplicación de la Ley del Impuesto Mínimo de Alemania o de la legislación extranjera correspondiente.

11. ACTIVOS INTANGIBLES

En la siguiente tabla D. 30 se muestra el comportamiento de los activos intangibles.

Los activos intangibles que no están sujetos a amortización programada incluyen activos de vida indefinida, como el crédito mercantil, los derechos de distribución y las marcas comerciales y los costos de desarrollo para los que no se han completado todavía los proyectos subyacentes. El Grupo tiene la intención de seguir utilizando estos activos. La tabla D. 28 muestra el crédito mercantil por segmentos y dentro de la reconciliación en la información por segmentos. Los activos intangibles con vidas indefinidas, excluyendo el crédito mercantil, ascienden a € 1,074 millones al 31 de diciembre de 2023 (31 de diciembre de 2022: € 1,077). Los costos de desarrollo, en los que no se han completado todavía los proyectos subyacentes fueron por un importe de € 384 millones al 31 de diciembre de 2023 (31 de diciembre de 2022: € 342 millones).

D.28**Crédito mercantil por segmento**

	A diciembre 31,	
	2023	2022
En millones de euros		
Trucks North America ¹	284	253
Mercedes-Benz ¹	167	201
Trucks Asia	82	85
Daimler Buses	4	4
Financial Services	7	9
Reconciliación ²	121	122
	666	674

¹ Cambios de 2022 a 2023 relacionados principalmente con la reclasificación de la Entidad Holdings Proprietary Limited del segmento Mercedes-Benz a Trucks North America.

² Crédito mercantil con reconciliación relacionado con la unidad generadora de efectivo TORC Robotics, Inc.

Otros activos intangibles incluyen el acuerdo de licencia para el derecho de uso de la marca Mercedes-Benz con un valor en libros de € 932 millones (31 de diciembre de 2022: € 932 millones). El uso de la marca es por tiempo indefinido y fue acordado en 2021 entre Daimler Truck AG y Mercedes-Benz Intellectual Property GmbH & Co. KG, miembro del Grupo Mercedes-Benz.

La marca forma parte de la prueba de deterioro anual a nivel de las CGU Mercedes-Benz y Daimler Buses.

Para la prueba de deterioro anual de activos que no están sujetos a amortización programada a nivel de CGU, se utilizaron las siguientes tasas de interés ajustadas al riesgo para determinar el valor en uso.

- Para las CGU relacionadas con vehículos, se utilizaron las tasas de interés redondeadas ajustadas al riesgo. para descontar los flujos de efectivo para cada unidad generadora de efectivo son 9.0% después de impuestos/12.0% antes de impuestos (31 de diciembre de 2022: 9.0% después de impuestos/12.0% antes de impuestos). Los principales supuestos utilizados para los flujos de efectivo son las tendencias de ventas, que, para todas las CGU analizadas, en promedio aumentan ligeramente durante el período de planificación detallada, y el rendimiento de las ventas, que en general también aumenta ligeramente.
- Para la CGU de Financial Services se aplica una tasa de interés ajustada por riesgo del 10.0% después de impuestos/14.0% antes de impuestos (31 de diciembre de 2022: 10.0% después de impuestos/14.0% antes de impuestos). Los principales supuestos utilizados son la rentabilidad del capital y el crecimiento de nuevos negocios, que en promedio aumentan ligeramente durante el período de planificación detallado. El rendimiento sobre el capital se considera sobre una base ajustada excluyendo cualquier efecto especial o excepcional.
- Para la CGU TORC Robotics, Inc., se aplica una tasa ajustada por riesgo del 20.0% después de impuestos/26.0% antes de impuestos, que representa el producto innovador de la CGU (31 de diciembre de 2022: 18.5% después de impuestos/25.0% antes de impuestos).

La tasa de descuento para la CGU de Financial Services representa el costo del capital, mientras que la tasa de interés ajustada por riesgo para las unidades generadoras de efectivo del negocio automotriz y TORC Robotics, Inc. se basan en el costo de capital promedio ponderado (WACC).

La prueba de deterioro al 31 de diciembre de 2023 no requirió ningún deterioro.

La tabla D.29 muestra los rubros del Estado Consolidado de Resultados en el que se incluye el gasto total de amortización de activos intangibles.

D.29**Gasto de amortización por activos intangibles en el Estado Consolidado de Resultados**

	2023	2022
En millones de euros		
Costo de ventas	124	150
Gastos de ventas	5	7
Gastos de administración	19	18
Costos de investigación y desarrollo no capitalizados	10	11
	157	186

D.30**Activos intangibles**

	Crédito mercantil	Costos de desarrollo (internos)	Otros activos intangibles ²	Total
En millones de euros				
Costos de adquisición/manufactura				
Saldo al 1 enero, 2022	821	2,620	2,041	5,482
Adiciones debido a combinaciones de negocios	17	–	8	25
Otras adiciones	6	167	68	241
Reclasificaciones	–	–	–	–
Enajenaciones	–	-856	-58	-914
Otros cambios ¹	24	-7	-23	-6
Saldo al 31 diciembre, 2022	868	1,924	2,036	4,828
Adiciones debido a combinaciones de negocios	6	–	13	19
Otras adiciones	–	209	71	280
Reclasificaciones	–	7	-7	–
Enajenaciones	-3	-437	-47	-488
Otros cambios ¹	-16	-13	-62	-91
Saldo al 31 diciembre, 2023	855	1,690	2,004	4,548
Depreciación				
Saldo al 1 enero, 2022	187	1,906	689	2,782
Adiciones	–	120	66	186
Enajenaciones	–	-856	-49	-905
Otros cambios ¹	7	-6	-15	-14
Saldo al 31 diciembre, 2022	194	1,164	691	2,049
Adiciones	–	94	64	157
Enajenaciones	–	-437	-39	-476
Otros cambios ¹	-5	-11	-41	-58
Saldo al 31 diciembre, 2023	189	809	673	1,672
Valor en libros al 31 diciembre, 2022	674	760	1,345	2,779
Valor en libros al 31 diciembre, 2023	666	880	1,330	2,876

1 Cambios primordialmente por conversión de divisas.

2 Otros activos intangibles incluyen activos sujetos a mortización y activos con vidas útiles indefinidas no sujetos a amortización. El valor en libros del derecho de uso de la marca Mercedes-Benz brand al 31 diciembre, 2023 fue de € 932 millones (31 diciembre 2022: € 932 millones).

12. PROPIEDADES, PLANTAS Y EQUIPO

Las Propiedades, plantas y equipo tal como se muestran en el Estado Consolidado de Situación Financiera con un valor en libros de € 7,979 millones al 31 de diciembre de 2023 (31 de diciembre de 2022: € 7,993 millones) incluyen activos por derechos de uso relacionados con la contabilidad como arrendatario.

El comportamiento de las propiedades, plantas y equipo, excluyendo activos por derechos de uso, se muestra en la tabla D. 31.

En 2023, se dedujeron subsidios gubernamentales por € 10 millones (2022: € 14 millones) de otras adiciones dentro de propiedades, plantas y equipo.

D.31**Propiedades, plantas y equipo (excluyendo activos por derecho de uso)**

	Mejoras a propiedad arrendada, terrenos y construcciones	Maquinaria y equipo técnico	Otro equipo, equipo de oficinas y fábricas	Pagos anticipados y construcciones en proceso	Total
En millones de euros					
Costos de adquisición o manufactura					
Saldo a enero 1, 2022	5,047	6,738	6,959	592	19,336
Adiciones debido a combinaciones de negocios	19	–	2	–	21
Otras adiciones	72	94	169	563	898
Reclasificaciones	93	139	245	-477	–
Enajenaciones	-35	-174	-151	-34	-394
Otros cambios ¹	3	69	106	8	186
Saldo al 31 diciembre, 2022	5,199	6,866	7,330	652	20,047
Adiciones debido a combinaciones de negocios	9	1	1	1	12
Otras adiciones	66	123	200	629	1,018
Reclasificaciones	86	135	240	-462	–
Enajenaciones	-35	-119	-120	-27	-300
Otros cambios ¹	-144	-106	-114	-12	-376
Saldo al 31 diciembre, 2023	5,182	6,900	7,538	780	20,400
Depreciation					
Saldo a enero 1, 2022	2,457	4,865	5,352	11	12,685
Adiciones	112	281	342	3	737
Reclasificaciones	–	–	–	–	–
Enajenaciones	-15	-165	-128	-4	-312
Otros cambios ¹	-4	37	63	-1	96
Saldo a 31 diciembre, 2022	2,550	5,018	5,629	9	13,206
Adiciones	108	283	366	–	757
Reclasificaciones	-9	3	6	–	–
Enajenaciones	-16	-101	-94	-2	-214
Otros cambios ¹	-55	-72	-84	–	-212
Saldo a 31 diciembre, 2023	2,577	5,131	5,823	7	13,537
Valor en libros al 31 diciembre, 2022	2,649	1,847	1,703	642	6,841
Valor en libros al 31 diciembre, 2023	2,605	1,770	1,715	773	6,863

¹ Cambios primordialmente por conversión de divisas.

La Tabla D 32 muestra la integración de los activos por derecho de uso.

D.32		
Activos de derecho de uso		
Al 31 diciembre,		
	2023	2022
En millones de euros		
Terrenos, mejoras a arrendamientos y construcciones	1,063	1,109
Equipo y maquinaria técnica	10	5
Otros equipos, equipo de fábrica y oficina	44	38
	1,117	1,152

Las tablas D 33 y D 34 muestran información adicional relacionada con contabilidad de arrendatario.

D.33		
Adiciones y depreciaciones para activos de derecho de uso		
	2023	2022
En millones de euros		
Adiciones a activos de derecho de uso	285	250
Terrenos, mejoras a arrendamientos y construcciones	196	183
Equipo y maquinaria técnica	5	1
Otros equipos, equipo de fábrica y oficina	18	14
	219	198

D.34		
Gastos relacionados con contabilidad de arrendatario		
	2023	2022
En millones de euros		
Gasto por intereses por transacciones de arrendamiento	28	24
Gastos por arrendamientos corto plazo	60	54
Gastos por arrendamientos poco valor	10	5
Gastos por pagos arrendamientos variables	17	12

La Tabla D. 35 incluye salidas de efectivo relacionadas con contabilidad de arrendatario. Las salidas de efectivo totales por contratos de arrendamiento incluyen pagos de gastos por intereses, y otros gastos relacionados con contabilidad de arrendatario tal como se muestra en la Tabla D. 34. Los flujos de efectivo futuros que aún no se reflejan en los pasivos por arrendamiento se relacionan con posibles opciones de prórroga, que son ejercibles por el Grupo.

D.35		
Salidas de efectivo relacionadas con contabilidad de arrendatario		
	2023	2022
En millones de euros		
Salida efectivo total por contratos de arrendamiento	330	288
Flujos de efectivo futuros no reflejados en pasivos de arrendamiento	809	874

13. EQUIPO EN ARRENDAMIENTOS OPERATIVOS

La tabla D. 36 presenta el comportamiento del rubro de equipo en arrendamientos operativos.

D.36		
Equipo en arrendamientos operativos		
	2023	2022
En millones de euros		
Costos de adquisición/manufactura		
Saldo al 1 enero	6,273	5,387
Adiciones debido a combinaciones de negocios (valor razonable)	-	402
Otras adiciones	1,798	2,020
Enajenaciones	-1,606	-1,538
Otros cambios ¹	-17	2
Saldo al 31 diciembre	6,447	6,273
Depreciación/deterioro		
Saldo al 1 enero	1,840	1,845
Adiciones	804	716
Enajenaciones	-767	-727
Otros cambios ¹	41	6
Saldo al 31 diciembre	1,917	1,840
Valor en libros al 1 enero	4,433	3,542
Valor en libros al 31 diciembre	4,530	4,433

¹ Cambios primordialmente por conversión de divisas..

Las adiciones debidas a combinaciones de negocios están relacionadas con el negocio adquirido de Financial Services en 2022. Ver la Nota 4. Combinaciones de Negocios para conocer más información.

Pagos de arrendamientos

Los vencimientos de los pagos futuros de arrendamientos no cancelables al Grupo Daimler Truck por equipo en arrendamientos operativos son los que se muestran en la tabla D 37

D.37**Vencimiento de pagos de arrendamientos no descontados sobre arrendamientos operativos**

	Al 31 diciembre,	
En millones de euros	2023	2022
Vencimiento		
Transcurso de un año	811	827
Entre uno y dos años	590	530
Entre dos y tres años	478	438
Entre tres y cuatro años	396	335
Entre cuatro y cinco años	186	182
Después de cinco años	115	91
	2,576	2,403

14. INVERSIONES REGISTRADAS UTILIZANDO EL MÉTODO DE PARTICIPACIÓN

La tabla D 38 muestra los valores en libros y utilidades por inversiones registradas con el método de participación.

La tabla D 39 muestra las cifras clave de las inversiones en compañías negocios conjuntos con el método de participación en los Estados Financieros Consolidados del Grupo Daimler Truck.

DaimlerTruck a Simple Vista

Informe Combinado de la Administración con Declaración No Financiera del Grupo
Gobierno Corporativo
Estados Financieros Consolidados
Información Adicional

> [Notas a los Estados Financieros Consolidados](#)

D.38**Resumen de valores en libros y utilidades/pérdidas por inversiones registradas con el método de participación**

	Compañías asociadas	Negocios conjuntos	Operaciones conjuntas	Total
En millones de euros				
Al 31 diciembre, 2023				
Inversión registrada con el método de participación ¹	112	922	17	4,530
Utilidades registradas con el método de participación ¹	9	-124	6	-109
Al 31 diciembre, 2022				
Inversión registrada con el método de participación ¹	120	934	19	1,073
Utilidades registradas con el método de participación ¹	14	-248	8	-226

¹ Incluyendo ajustes a nivel inversionista del Grupo.

D.39**Cifras clave en participaciones en negocios conjuntos contabilizados usando el método de participación**

	Cellcentric ²	BFDA ²	Others ³	Total
En millones de euros				
Al 31 diciembre, 2023				
Participación en el capital (en %)	50.0	50.0		
Inversión registrada con el método de participación ¹	706	162	54	922
Utilidades registradas con el método de participación ¹	-50	-66	-8	-124
Al 31 diciembre, 2022				
Participación en el capital (en %)	50.0	50.0		
Inversión registrada con el método de participación ¹	686	234	14	934
Utilidades registradas con el método de participación ¹	-53	-80	-115	-248

¹ Incluyendo ajustes a nivel inversionista.

² No se pagó dividiendo alguno al Grupo Daimler Truck en ninguno de los períodos que se presentan.

³ Incluyendo el deterioro del valor en libros registrado con el método de participación de Daimler KAMAZ Trucks Holding GmbH por un importe de €71 millones en 2022, así como la pérdida sobre la enajenación relacionada con deferencias cambiarias acumulativas por un importe de €43 millones.

Beijing Foton Daimler Automotive Co. Ltd

Beijing Foton Daimler Automotive Co. Ltd. (BFDA) es un negocio conjunto entre el grupo Daimler Truck (50 %) y Beiqi Foton Motor Co. Ltd. (50 %). La entidad se fundó en diciembre de 2011 e inició sus operaciones en julio de 2012. Las principales actividades de Beijing Foton Daimler Automotive Co. Ltd., son el diseño, el desarrollo, la producción/montaje y la venta de camiones medianos y pesados, motores y piezas. La inversión se asigna al segmento de Trucks Asia.

En octubre de 2022, el Grupo Daimler Truck concedió un contrato de licencia de tecnología ("TLA", por sus siglas en inglés) a Beijing Foton Daimler Automotive Co. Ltd en relación con la localización de Mercedes-Benz Truck para el mercado de China.

A nivel Grupo, esta es una transacción de flujo descendente con un negocio conjunto. Por este motivo, se informa una eliminación que redujo la inversión valuada de conformidad con el método de capital por un importe de € 135 millones (2022: € 159 millones).

Cellcentric GmbH & Co. KG

Cellcentric GmbH & Co. KG es un negocio conjunto del Grupo Daimler Truck (50.00 %) y el Volvo Group (50.00 %) con oficinas principales en Kirchheim unter Teck, Alemania. Cellcentric GmbH & Co. KG principalmente desarrolla, produce y comercializa sistemas de celdas de combustible eficientes. Las actividades relacionadas con Cellcentric GmbH & Co. KG no son asignadas a segmentos de información y se presentan en Reconciliación dentro de la información por segmentos.

Durante 2023, el Grupo Daimler Truck y el Volvo Group realizaron aportaciones de capital por un importe total de € 140 millones a Cellcentric GmbH & Co. KG (2022: € 170 millones), resultando en un incremento en la inversión en el capital del Grupo Daimler Truck por € 70 millones (2022: € 85 millones).

La tabla D 40 muestra información financiera NIIF resumida después de la asignación del precio de compra para negocios conjuntos importantes que fueron la base para la contabilidad utilizando el método de participación en el Grupo Daimler Truck.

D.40**Información financiera NIIF resumida sobre negocios conjuntos significativos contabilizados utilizando el método de participación**

	cellcentric		BFDA	
	Al 31 diciembre, 2023	Al 31 diciembre, 2022	Al 31 diciembre, 2023	Al 31 diciembre, 2022
En millones de euros				
Información sobre Estado Consolidado de Resultados¹				
Ingresos por ventas	18	11	2,999	2,138
Depreciación y amortización	-58	-50	-77	-68
Ingresos por intereses	-	-	2	1
Gastos por intereses	-	-1	-16	-7
Impuesto sobre la renta	-	-	-21	-25
Utilidad/pérdida después de impuestos	-100	-107	-126	-150
Utilidad/perdida integral total	-100	-107	-126	-150
Información sobre el Estado Consolidado de Situación Financiera¹				
Activos no circulantes	1,362	1,304	1,675	1,651
Activos circulantes	119	121	1,411	1,175
Pasivos no circulantes	32	34	773	613
Pasivos circulantes	57	38	1,626	1,350
Capital (incluyendo participaciones minoritarias)	1,392	1,353	686	863
Reconciliación de participación de capital NIIF¹ con los valores en libro del Grupo de acuerdo con el método de participación				
Capital (excluyendo participaciones minoritarias) atribuible al Grupo ¹	696	677	343	431
Utilidad (-)/pérdida(+) no realizada sobre ventas/compras	-	-	-7	-5
Otros efectos de reconciliación incluyendo ajustes ² a nivel inversionista, como crédito mercantil por valuación de acuerdo con el método de participación y pérdidas por deterioro y reversiones de pérdidas por deterioro sobre la inversión	10	9	-173	-192
Valor en libros de inversiones registradas con el método de participación	706	686	162	234

¹ Excluyendo ajustes a nivel inversionista.

² Incluyendo la eliminación relacionada con el acuerdo de licencia de tecnología con Beijing Foton Daimler Automotive Co., Ltd.

La tabla D. 41 muestra información financiera agregada resumida para otras inversiones menores registradas con el método de participación después de asignación de precio de compra y de forma prorrateada. La Nota 38. Información de Partes Relacionadas incluye más información sobre inversiones registradas con el método de participación.

	Compañías asociadas		Negocios conjuntos	
	2023	2022	2023	2022
D.41				
Información financiera agregada resumida sobre inversiones menores registradas con el método de participación				
En millones de euros				
Información financiera agregada resumida (prorrateada)				
Utilidad/pérdida después de impuestos por operaciones continuadas	9	14	-8	-1
Utilidad/pérdida después de impuestos por operaciones discontinuadas	-	-	-	-114
Otra utilidad/pérdida integral	-	-	-	-
Total utilidad/pérdida integral	9	14	-8	-115

15. Cuentas por cobrar por servicios financieros

La tabla D 43 muestra los componentes de cuentas por cobrar por servicios financieros.

Tipos de cuentas por cobrar

Las cuentas por cobrar por ventas por financiamiento con clientes incluyen cuentas por cobrar por financiamiento de créditos para clientes que adquirieron un vehículo, o bien con un distribuidor, o directamente con el Grupo Daimler Truck.

Las cuentas por cobrar por ventas por financiamiento con distribuidores representan préstamos para programas de financiamiento de piso para vehículos vendidos por el Negocio Industrial a distribuidores, o préstamos para los activos adquiridos por distribuidores a terceros, principalmente vehículos usados intercambiados por clientes de distribuidores o financiamiento de bienes raíces de distribuidores (por ejemplo, showrooms).

Las cuentas por cobrar por contratos de arrendamiento financiero consisten en cuentas por cobrar por contratos de arrendamiento para los que casi todos los riesgos y recompensas incidentales a los objetos del arrendamiento son transferidos al arrendatario.

La tabla D 42 muestra los vencimientos de pagos contractuales futuros de arrendamiento y el comportamiento de pagos de arrendamiento a valor en libros de las cuentas por cobrar por arrendamientos financieros.

En 2023, Daimler Truck registró una ganancia de € 249 millones como la diferencia entre las adiciones a cuentas por cobrar por contratos de arrendamiento financiero y los valores en libros de los activos subyacentes (especialmente en relación con la entrega de vehículos a compañías consolidadas). Debido a que se llevaron a cabo transacciones Fase 2 en distintos momentos durante el ejercicio fiscal 2022, el impacto en las cifras del año anterior no es material.

D.42**Comportamiento de contratos de arrendamiento financiero**

En millones de euros	Al 31 diciembre,	
	2023	2022
Pagos contractuales futuros de arrendamientos pagaderos	5,572	4,343
en el transcurso de un año	1,751	1,447
entre uno y dos años	1,202	1,240
entre dos y tres años	1,064	644
entre tres y cuatro años	784	540
entre cuatro y cinco años	520	315
Después de cinco años	250	157
Valores residuales no garantizados	248	290
Inversión bruta	5,820	4,633
Ingresos financieros no obtenidos	-711	-475
Valor en libros, bruto	5,109	4,158
Reservas para pérdidas	-86	-116
Valor en libros, neto	5,023	4,042

Reservas por Pérdidas

El comportamiento de reservas por pérdidas por cuentas por cobrar por servicios financieros debido a pérdidas crediticias esperadas se muestra en la Tabla D 44.

En 2023, se cargaron reservas por pérdidas por € 88 millones al Estado Consolidado de Resultados en el segmento Financial Services (2022: € 174 millones).

La disminución en reservas para pérdidas estuvo impulsada por la normalización del ambiente económico después de la pandemia y a un mejor desempeño de la cartera. Esto estuvo compensado por el efecto del incremento en cartera. En 2023, además de la utilización, se redujeron gradualmente las reservas para pérdidas en diversos mercados debido al buen rendimiento crediticio y a perspectivas macroeconómicas mejores para los próximos años. Por lo general, las expectativas se actualizan para reflejar las perspectivas macroeconómicas actuales en el cálculo de la reserva para pérdidas.

Los valores en libros de cuentas por cobrar de servicios financieros con base en contratos modificados que se muestran en las etapas 2 y 3 fueron por un importe de € 605 millones al 31 de diciembre de 2023 (31 de diciembre de 2022: € 95 millones). Además, al 31 de diciembre de 2023, en un importe de valor en libros por € 39 millones en relación con modificaciones contractuales se reclasificaron de las etapas 2 y 3 a la etapa 1 (31 de diciembre de 2022: € 68 millones).

D.43**Cuentas por cobrar por servicios financieros**

En millones de euros	Al 31 diciembre, 2023			Al 31 diciembre, 2022		
	Circulantes	No circulantes	Total	Circulantes	No circulantes	Total
Valor en libros, bruto	12,339	14,400	26,738	10,264	12,707	22,971
Ventas por financiamiento con clientes finales	5,225	9,850	15,075	4,491	9,080	13,571
Ventas por financiamiento con distribuidores	5,528	1,027	6,555	4,441	803	5,244
Contratos de arrendamiento financiero	1,586	3,523	5,109	1,332	2,824	4,156
Reservas para pérdidas	-192	-333	-524	-198	-348	-546
Valor en libros, neto	12,147	14,067	26,214	10,066	12,359	22,425

Riesgos crediticios

La información sobre riesgos crediticios incluidos en cuentas por cobrar por servicios financieros se muestra en la Tabla D 45.

Los mayores períodos de incumplimiento resultan, por lo general, en mayores reservas.

Al 31 de diciembre de 2023, se hipotecaron cuentas por cobra por servicios financieros con valor en libros de € 2,298 millones (31 de diciembre de 2022: € 1,307 millones) como garantía por pasivos por las operaciones ABS (ver nota 25 – Pasivos por financiamiento).

La Nota 34 – Gestión de riesgos financieros ofrece información adicional sobre riesgos financieros y el tipo de riesgo.

D.44**Desarrollo de reservas para pérdida para cuentas por cobrar por servicios financieros debido a pérdidas creditivas esperadas**

	Pérdida crediticia esperada 12 meses	Pérdida crediticia esperada durante la vida		Total
	(Etapa 1)	Sin deterioro crediticio (Etapa 2)	Con deterioro crediticio (Etapa 3)	
En millones de euros				
Saldo al 1 enero, 2022	94	32	272	398
Adiciones	110	39	152	301
Cambio en revaluación	-4	20	86	102
Utilización	-	-2	-61	-63
Reversiones	-59	-17	-176	-252
Trasfer a etapa 1	36	-11	-25	-
Trasfer a etapa 2	-6	18	-12	-
Trasfer a etapa 3	-1	-5	6	-
Conversión de divisas y otros cambios	1	-	59	60
Saldo al 31 diciembre, 2022	171	74	301	546
Adiciones	70	43	138	251
Cambio en revaluación	-59	14	66	21
Utilización	-8	-10	-49	-66
Reversiones	-87	-36	-113	-236
Trasfer a etapa 1	52	-17	-34	-
Trasfer a etapa 2	-11	46	-34	-
Trasfer a etapa 3	-3	-8	11	-
Conversión de divisas y otros cambios	-2	1	11	9
Saldo al 31 diciembre, 2023	123	107	295	524

D.45**Riesgos crediticios incluidos en cuentas por cobrar por servicios financieros**

	Pérdida crediticia esperada 12 meses		Pérdida crediticia esperada durante la vida Total	
	(Etapa 1)	Con deterioro crediticio	sin deterioro crediticio	(Etapa 3)
		(Etapa 2)		
En millones de euros				
Al 31 diciembre, 2023				
Valor en libros, bruto	24,293	1,656	789	26,738
De estos				
no vencidos	23,992	888	378	25,258
vencidos 30 días y menos	301	234	46	581
vencidos 31 a 60 días	–	357	39	396
vencidos 61 a 90 días	–	177	50	228
vencidos 91 a 180 días	–	–	158	158
vencidos más de 180 días	–	–	118	118
Al 31 diciembre, 2022				
Valor en libros, bruto	21,211	1,184	576	22,971
De estos				
no vencidos	20,925	509	246	21,680
vencidos 30 días y menos	286	346	69	701
vencidos 31 a 60 días	–	243	61	304
vencidos 61 a 90 días	–	85	29	114
vencidos 91 a 180 días	–	1	76	77
vencidos más de 180 días	–	–	95	95

16. VALORES DE DEUDA NEGOCIABLES E INVERSIONES SIMILARES

Los valores de deuda negociables e inversiones similares por un valor en libros de € 1,808 millones al 31 de diciembre de 2023 (31 de diciembre de 2022: € 1,145 millones) son parte de la gestión de la liquidez del Grupo Daimler Truck. Estos incluyen primordialmente instrumentos financieros registrados a valor razonable a través de resultados por un importe de € 1,365 millones (2022: € 783 millones) o a través de otros ingresos integrales por un importe de € 443 millones (2022: € 351 millones).

Cuando un requerimiento de liquidez a corto plazo es cubierto por valores cotizados, esos valores se presentan como activos circulantes.

El incremento en valores de deuda negociables e inversiones similares en 2023 en comparación con 2022 es principalmente atribuible a fondos del mercado de dinero, valuados a valor razonable a través de resultados.

La Nota 1. Información General y la Nota 33. Instrumentos financieros – contienen información adicional sobre valores de deuda negociables e inversiones similares.

17. OTROS ACTIVOS FINANCIEROS

La partida “Otros activos financieros” que se muestra en el Estado Consolidado de Situación Financiera se integra tal como se muestra en la tabla D 46.

Otros activos financieros registrados a su valor razonable a través de resultados se relacionan exclusivamente con instrumentos financieros derivados no utilizados en la contabilidad de coberturas.

Otras cuentas por cobrar financieras y otros activos financieros diversos incluyen cuentas por cobrar a subsidiarias no consolidadas y cuentas por cobrar por ajustes subsiguientes al precio de compra después de la escisión del Grupo Mercedes-Benz, que se registran a costo amortizado.

Al 31 de diciembre de 2023, se hipotecaron activos con un valor en libros de € 145 millones (31 de diciembre de 2022: € 77 millones) como garantía por pasivos. (referirse también a la Nota 25 – Pasivos por financiamiento).

La Nota 33 – Instrumentos financieros - ofrece información adicional sobre otros activos financieros.

D.46**Otros activos financieros**

	Al 31 diciembre, 2023			Al 31 diciembre, 2022		
	Circulantes	No circulantes	Total	Circulantes	No circulantes	Total
En millones de euros						
Instrumentos de capital e instrumentos de deuda	–	429	429	–	461	461
Registrados a valor razonable a través de otros ingresos integrales	–	118	118	–	96	96
Registrados a valor razonable a través de resultados	–	158	158	–	196	196
Valuados a costo amortizado	–	154	154	–	169	169
Instrumentos financieros derivados utilizados en contabilidad de coberturas	49	130	179	60	137	197
Otros activos financieros registrados a valor razonable a través de resultados	22	–	22	27	2	29
Otras cuentas por cobrar financieras y otros activos financieros diversos	607	264	871	590	228	818
	678	823	1,501	677	828	1,505

18. OTROS ACTIVOS

La partida de otros activos no financieros se compone de los elementos que se muestran en la tabla D 47.

D.47 Otros activos	Al 31 diciembre, 2023			Al 31 diciembre, 2022		
	Circulantes	No circulantes	Total	Circulantes	No circulantes	Total
En millones de euros						
Reembolsos/devoluciones impuesto sobre la renta	144	18	162	130	37	167
Reembolsos/devoluciones impuesto sobre ventas y otros impuestos	828	18	846	614	29	643
Otros reembolsos esperados	101	59	160	103	60	163
Gastos pagados por anticipado	187	22	209	156	19	175
Otros activos diversos	251	268	519	165	219	384
	1,511	385	1,896	1,168	364	1,532

La partida de otros reembolsos previstos está predominantemente relacionada con reclamaciones de recuperación contra proveedores en relación con las garantías de producto emitidas. Otros activos diversos están primordialmente relacionados con activos registrados en relación con ventas con derecho a devolución.

19. INVENTARIOS

Los inventarios están integrados tal como se muestra en la Tabla D 48.

D.48		
Inventarios		
	Al 31 diciembre,	
	2023	2022
En millones de euros		
Materias primas y suministros de fabricación	1,946	1,901
Trabajo en proceso	2,475	2,744
Artículos terminados, refacciones y productos para reventa	4,723	4,157
Pagos anticipados a proveedores	11	13
	9,155	8,815

En 2023, el monto de la cancelación de inventarios a valor neto realizable registrado como gasto en el costo de ventas fue de € 91 millones en (2022: € 60 millones). Los inventarios que se espera recuperar o compensar después de más de doce meses ascendieron a € 252 millones al 31 de diciembre de 2023 (31 de diciembre 2022: € 227 millones) y constan, principalmente, de refacciones.

Los inventarios incrementaron en € 340 millones durante 2023. El incremento en valores de inventarios se debió, entre otras cosas, a una base de costos generalmente mayor en inventarios y a un nivel ligeramente mayor de artículos terminados. Un suceso positivo en las cadenas de suministro a nivel mundial resultó en un menor nivel de trabajo en proceso.

Para garantizar obligaciones por cuentas de jubilación parcial y trabajo a largo plazo en Alemania, se hipotecó como garantía una cartera de vehículos incluidos en inventarios por un valor de € 45 millones (31 de diciembre, 2022: € 45 millones) y activos fijos (activos en arrendamiento) por € 390 millones (31 diciembre, 2022: € 354 millones) a Daimler Pension Trust e.V. al 31 de diciembre de 2023.

DaimlerTruck a Simple Vista

Informe Combinado de la Administración con Declaración No Financiera del Grupo
Gobierno Corporativo
Estados Financieros Consolidados
Información Adicional

> [Notas a los Estados Financieros Consolidados](#)

20. CUENTAS POR COBRAR COMERCIALES

Las cuentas por cobrar comerciales están integradas tal y como se muestra en la tabla D 49.

D.49		
Cuentas por cobrar comerciales		
	Al 31 diciembre,	
	2023	2022
En millones de euros		
Valor en libros bruto, circulante y no circulante	5,409	4,837
Reservas para pérdidas	-147	-155
Valor en libros, neto	5,262	4,682

Las cuentas por cobrar comerciales son cuentas por cobrar por contratos con clientes dentro del alcance de la NIIF 15.

El Grupo Daimler Truck ha transferido cuentas por cobrar comerciales por un importe de € 25 millones (2022: € 154 millones) a bancos terceros a cambio de efectivo y equivalentes de efectivo. Las cuentas por cobrar vendidas fueron dadas de baja debido a que la totalidad de riesgos y oportunidades se transfirieron a bancos externos e instituciones financieras.

Reservas por Pérdidas.

El comportamiento de las reservas por pérdidas debido a pérdidas crediticias anticipadas por cuentas por cobrar comerciales se muestra en la tabla D 50.

D.50**Desempeño de reservas para pérdidas para cuentas por cobrar comerciales debido a pérdidas crediticias esperadas**

	Pérdida crediticia esperada durante la vida con		Total
	deterioro crediticio (Etapa 2)	deterioro crediticio (Etapa 3)	
En millones de euros			
Saldo al 1 enero, 2022	28	24	52
Adiciones	9	1	10
Cambio en revaluación	2	93	95
Utilización	-5	-	-5
Reversiones	-1	-2	-3
Transfer a etapa 2	-	-	-
Transfer a etapa 3	-	-	-
Conversión de divisas y otros cambios	3	3	6
Saldo al 31 diciembre, 2022	36	119	155
Adiciones	4	1	4
Cambio en revaluación	4	-	3
Utilización	-1	-	-1
Reversiones	-2	-1	-2
Transfer a etapa 2	-	-	-
Transfer a etapa 3	-	-	-
Conversión de divisas y otros cambios	-4	-9	-12
Saldo al 31 diciembre, 2023	37	110	147

Riesgos crediticios

La información sobre riesgos crediticios incluidos en las cuentas por cobrar comerciales se muestra en la tabla D 51.

La Nota 34 – Gestión de riesgos financieros - brinda información adicional sobre riesgos financieros y tipos de riesgos.

D.51**Riesgos crediticios incluidos en cuentas por cobrar comerciales**

	Pérdida crediticia esperada durante la vida		Total
	Sin deterioro crediticio	Con deterioro crediticio	
En millones de euros			
Al 31 diciembre, 2023			
Valor en libros, bruto	5,244	165	5,409
De este			
No vencidos	3,987	57	4,044
vencidos 30 días o menos	704	–	704
vencidos 31 a 60 días	162	–	162
vencidos 61 a 90 días	63	–	63
vencidos 91 a 180 días	168	1	169
vencidos más de 180 días	160	106	266
Al 31 diciembre, 2022			
Valor en libros, bruto	4,681	156	4,837
de este			
no vencidos	3,857	101	3,958
vencidos 30 días o menos	441	10	451
vencidos 31 a 60 días	124	4	128
vencidos 61 a 90 días	47	1	48
vencidos 91 a 180 días	83	2	85
vencidos más de 180 días	129	38	167

21. CAPITAL

Los componentes individuales del capital y su comportamiento durante los años 2023 y 2022 se presentan en el Estado Consolidado de Cambios en el Capital del Grupo Daimler Truck, ver tabla D. 05.

Capital social.

Al 31 de diciembre de 2023, el capital social de Daimler Truck Holding AG era por un total de € 822,951,882 (31 de diciembre de 2022:

€ 822,951,882). El capital social está dividido en 822,951,882 acciones sin valor nominal. De conformidad con la Sección 67, Apartado 2 de la Ley de Sociedades Mercantiles de Alemania (Aktiengesetz o “AktG”), los derechos y obligaciones que surgen de las acciones existen exclusivamente en relación con la Compañía por y contra las personas registradas en el registro de acciones. Con excepción de las acciones de tesorería que tiene la Compañía, de la cuales la Compañía no deriva ningún derecho, todas las acciones confieren los mismos derechos. Cada acción otorga a su titular un voto y, con excepción de cualquier acción nueva sin derecho a dividendos, una participación igual en las utilidades. Los derechos y obligaciones que surgen de las acciones se basan en la legislación aplicable, en especial las Secciones 12, 53a y siguientes, 118 y siguientes y 186 de la Ley de Sociedades Mercantiles de Alemania (AktG). Al 31 de diciembre de 2022, la Compañía no era titular de ninguna de sus acciones propias (acciones de tesorería).

Acciones de Tesorería

El 10 de julio de 2023, el Consejo de Administración y el Comité de Vigilancia de Daimler Truck Holding AG resolvió implementar un programa de recompra de acciones por un valor de hasta € 2 miles de millones (excluyendo costos incidentales de adquisición) durante un período de hasta 24 meses. Las acciones de tesorería han sido adquiridas vía la bolsa de valores desde el 2 de agosto de 2023. Las acciones serán retiradas mediante una reducción de capital.

El programa de recompra de acciones se basa en la autorización otorgada por la Asamblea General Anual de Daimler Truck Holding AG el 5 de noviembre de 2021, autorizando al Consejo de Administración a adquirir acciones de tesorería, con la aprobación del Comité de Vigilancia, hasta por un máximo del diez por ciento del capital social hasta el 31 de octubre de 2026.

Al 31 de diciembre de 2023, se adquirieron 17,668,525 acciones de tesorería por € 557 millones, y se presentan en la columna “Acción de Tesorería” en el Estado Consolidado de Cambios en el Capital. Adicionalmente, se ha registrado un pasivo financiero a corto plazo por € 103 millones por la obligación de compra máxima del actual programa de recompra de acciones, que ha sido deducido de la reserva de “Utilidades retenidas”.

Para una presentación de las utilidades por acción de conformidad con la NIC 33 “Utilidades por Acción”, referirse a la Nota 37, Utilidades por acción.

Reserva de capital

La reserva de capital es por un importe de € 14,277 millones atribuibles a la escisión y transacciones de aportación del año anterior a la reserva de capital de conformidad con Sección 272 Apartado 2 No. 1 del HGB.

Utilidades retenidas

Las utilidades retenidas incluyen utilidades/pérdidas acumuladas después de impuestos de Daimler Truck Holding AG y todas las subsidiarias que están incluidas en los Estados Financieros Consolidados menos cualquier utilidad distribuida y los efectos de la revaluación de planes de prestaciones definidas menos impuestos.

Dividendo

Se propondrá una moción a la Asamblea General Anual para distribuir € 1,530 millones (€ 1.90 por acción sin valor nominal con derecho a dividendo) a los accionistas de la utilidad distributable 2023 de Daimler Truck Holding AG y – de la utilidad distributable restante – asignar € 3,300 millones a utilidades retenidas y trasladar € 724 millones a ejercicios posteriores.

El importe de la distribución declarado considera las 805,283,357 acciones sin valor nominal con derecho a dividendos existentes al 31 de diciembre de 2023. En ese momento, la Compañía tenía 17,668,525 acciones de tesorería sobre las que no tiene derechos de conformidad con la Sección 7 1b de la Ley de Sociedades Mercantiles de Alemania (AktG). Debido a que el número de acciones con derecho a dividendo cambiará para la fecha de la Asamblea General Anual debido al programa en curso de recompra de acciones, se someterá a voto en la Asamblea General Anual una propuesta de resolución que está enmendada de conformidad. Esta propuesta de resolución seguirá estipulando un dividendo de € 1.90 por acción sin valor nominal con derecho a dividendos. El importe del pago total de dividendos será reducido de conformidad al número cambiado de acciones sin valor nominal con derecho a dividendos. El importe de la utilidad trasladada incrementará de conformidad. El importe se asignará a utilidades retenidas permanecerá sin cambio.

Otras reservas

Otras reservas incluyen utilidades/pérdidas no realizadas por conversión de divisas de los estados financieros de las compañías extranjeras consolidadas y utilidades/pérdidas acumuladas no realizadas sobre la valuación de activos financieros, instrumentos financieros derivados e instrumentos de capital.

La tabla D. 02 muestra los detalles de cambios en otras reservas en otros ingresos o pérdidas integrales.

22. PAGO BASADO EN ACCIONES

Al 31 de diciembre de 2023, el Grupo tenía implementados Planes de Acciones Fantasma de Desempeño ("PPSP") de 2020 a 2022 y el Plan de Capital Basado en Acciones Virtuales (VSEP) 2023. Los PPSP y VSEP se valúan como instrumentos de compensación basados en acciones liquidados en efectivo a sus respectivos valores razonables en la fecha del informe. Se pagan al final de las vigencias definidas contractualmente; los pagos prorrateados, anticipados, solo son posibles en ciertas condiciones al dejar el Grupo. Durante el primer semestre de 2023, el PPSP 2019 fue pagado.

Además, el 50 % del bono anual del Consejo de Administración (diferimiento) solo será pagado después de un período de espera de un año de acuerdo con el sistema de remuneraciones válido hasta 2022. El importe pagado real se determina mediante el desempeño de la acción de Daimler Truck Holding AG en comparación con un índice relacionado con la industria automotriz (STOXX Europe Auto Index). El valor razonable de la porción a mediano plazo del bono anual, que depende de este desempeño adicional, corresponde al valor intrínseco del compromiso en la fecha del informe. Con la implementación del sistema de remuneraciones en 2023 el diferimiento ya no es aplicable. El bono anual será pagado por completo en el siguiente año después de la fecha del informe.

Los efectos antes de impuestos de las transacciones de pago con base en acciones en el Estado de Resultados Consolidado y en el Estado Consolidado de Situación Financiera se muestran en la tabla D 53

D.53

Efectos de transacciones de pago con base en acciones

	Gasto		Provisiones 31 diciembre	
	2023	2022	2023	2022
En millones de euros				
PPSP	-136	-79	295	281
Componente de mediano plazo del bono anual de los miembros del Consejo de Administración	-	-6	6	5
	-136	-85	301	286

Planes de Acciones Fantasma de Desempeño y Plan de Capital Basado en Acciones Virtuales

En 2023, el Grupo Daimler Truck adoptó y renombró su compensación a largo plazo basado en acciones. A partir de 2023 el Plan de Acciones Fantasma de Desempeño (PPSP) fue remplazado por el Plan de Capital Basado en Acciones Virtuales (VSEP) y otorgado a empleados elegibles. De conformidad con el PPSP y el VSEP, el Grupo otorga acciones virtuales a empleados elegibles quienes tienen derecho a recibir un pago en efectivo después de cuatro años. Durante el período de cuatro años entre la asignación de las acciones virtuales preliminares y el pago del plan al final de la vigencia, las acciones virtuales ganan un dividendo equivalente por el importe de los dividendos pagados en el año respectivo a las acciones reales de Daimler Truck Holding AG.

El importe del pago al final de la vigencia se basa en el número (final) de acciones virtuales conferidas (determinado después de tres años dependiendo del grado de logro de ciertas cifras clave) multiplicado por el precio de la acción de Daimler Truck Holding AG (calculado como el precio promedio durante un período especificado al final de la vigencia del plan de cuatro años). El período de otorgamiento es, por lo tanto, de cuatro años. Para los planes existentes, el precio de la acción de Daimler Truck Holding AG se limita a 2.5 veces el precio en la fecha de otorgamiento. Además, los pagos para los miembros del Consejo de Administración están también limitados a 2.5 veces en PPSP y 3 veces en VSEP el valor de adjudicación utilizado para determinar el número preliminar de acciones virtuales. La limitación de pago para los miembros del Consejo de Administración también incluye los equivalentes de dividendos.

Para el VSEP 2023 actualmente otorgado, el logro de objetivos se determina con base en el desempeño relativo de la acción y objetivos selectos de sustentabilidad del Grupo Daimler Truck. Las mediciones de desempeño de las acciones relativas de la acción de Daimler Truck Holding AG incluyen dividendos (retorno total de accionistas) durante un período de tres años en comparación con el desempeño de un grupo homólogo previamente definido, el Índice MSCI World Industrials. Además de los indicadores de desempeño financiero, el VSEP 2023 incluye objetivos de sustentabilidad relacionados con temas del medio ambiente, sociales y de gobierno (ESG). Estos objetivos de sustentabilidad se derivan de la estrategia de negocios sustentables de Daimler Truck y, por lo tanto, reflejan sensibilidad al medio ambiente y la sociedad.

Para el PPSP ya otorgado, el logro de objetivos se determina con base en el desempeño relativo de la acción, que mide el desempeño del precio de un índice de capital (retorno total a accionista) con base en un grupo de iguales incluyendo a Daimler Truck Holding AG, y el retorno sobre ventas (ROS, por sus siglas en inglés) del Grupo Daimler Truck en comparación con el ROS de un grupo homólogo (promedio ponderado por ingresos).

Para el actual PPSP 2020 y 2021 incluyendo ambos años, el desempeño de la acción y el ROS para los períodos hasta la escisión, se calcularon con base en el desempeño de Mercedes-Benz Group AG (antes Daimler AG), y para los períodos posteriores a la escisión con base en el desempeño de la acción de Daimler Truck Holding AG. En el período desde el primer día de negociación de la acción de Daimler Truck Holding AG el 10 de diciembre de 2021 hasta el 31 de diciembre de 2021, el promedio de los precios de las acciones de Mercedes-Benz Group AG (antes Daimler AG) y Daimler Truck Holding AG se tomó en cuenta para el desempeño relativo de la acción. El comportamiento del ROS se calculó hasta el fin de 2021 con base en Mercedes-Benz Group AG (antes Daimler AG).

Aplican regulaciones especiales al PPSP 2020 y 2021 para los miembros del Consejo de Administración de Daimler Truck Holding AG, que anteriormente hayan sido miembros del Consejo de Administración de Mercedes-Benz Group AG (antes Daimler AG). El ROS del Grupo Daimler Truck debe ser mayor que el mismo ROS promedio del grupo de iguales para obtener la misma consecución de objetivos que los demás participantes del plan. En este caso, la desviación del ROS promedio del Grupo Daimler Truck del ROS promedio del grupo de iguales multiplicado por 1.05 determina el nivel del factor de éxito. Adicionalmente, se acordó un límite sobre consecución de objetivo al parámetro de referencia del ROS. En el caso de una consecución de objetivos de entre el 195 % y el 200 %, se lleva a cabo una comparación adicional con base en el ROS conseguido en términos absolutos. De conformidad con lo anterior, si, en el tercer trimestre del año del período de desempeño, el ROS real del negocio de Vehículos Comerciales de Daimler Truck es menor al valor del retorno objetivo estratégico del 9 %, la consecución de objetivos se restringe a 195 %.

El Grupo registra una provisión para el otorgamiento de PPSP y VSEP en el Estado Consolidado de Situación Financiera en provisiones para otros riesgos. Debido a que el pago por acción fantasma otorgada depende del precio de la acción de Daimler Truck Holding AG, el precio representa esencialmente el valor razonable de cada acción virtual a en la fecha del informe. El gasto proporcional del PPSP y VSEP registrado en los años individuales se mide con base en el precio de la acción de Daimler Truck Holding AG y la consecución de objetivos estimada.

23. PENSIONES Y OBLIGACIONES SIMILARES

La tabla D 54 muestra la composición de las provisiones para planes de pensiones y obligaciones similares.

El Grupo Daimler Truck opera planes de pensiones de prestaciones definidas y, en menor grado, planes de pensiones de aportaciones definidas, específicas en los diversos países. Adicionalmente, se registran obligaciones de prestaciones de salud menores, principalmente en los Estados Unidos.

D.54**Integración de provisiones para pensiones y obligaciones similares**

	A diciembre 31,	
	2023	2022
En millones de euros		
Provisiones para prestaciones de pensiones	651	591
Provisión para otras prestaciones de jubilación	561	556
	1,212	1,147

Planes de pensiones de prestaciones definidas

Las provisiones para obligaciones de pensiones se crean para compromisos definidos con empleados activos o ex empleados del Grupo Daimler Truck y sus dependientes sobrevivientes. Los planes de pensiones de prestaciones definidas proporcionados por el Grupo Daimler Truck varían de acuerdo con las condiciones económicas, fiscales y jurídicas del país de que se trate. La mayoría de los planes de pensión de prestaciones definidas también ofrecen prestaciones en caso de invalidez y muerte.

A continuación, se describen los principales planes de pensiones del Grupo Daimler Truck.

Planes de pensiones y activos de planes de pensiones de Alemania

La mayoría de los empleados en Alemania tienen planes de pensiones de prestaciones definidas; la mayoría de los planes de pensión para la fuerza laboral activa se basa en cuentas individuales de prestaciones para el retiro, para las que el Grupo Daimler Truck realiza aportaciones anuales. El importe de las aportaciones para empleados pagado de conformidad con acuerdos de tarifas salariales depende de la clasificación de la tarifa en el año respectivo o de sus respectivos ingresos, y para los ejecutivos depende de sus respectivos ingresos.

Para los compromisos de prestaciones para el retiro asumidos hasta 2011, las aportaciones continúan siendo convertidas en componentes del capital y acreditadas en la cuenta individual de pensión con la aplicación de factores fijos relacionados con la edad de cada empleado. Los factores de conversión incluyen un incremento de valor fijo. Para los compromisos de prestaciones para el retiro asumidos a partir de 2011, el Grupo Daimler Truck garantiza, como mínimo, el valor de las aportaciones pagadas en un plan de saldos de efectivo. Los pagos de pensiones se realizan, o bien como rentas vitalicias, o mediante doce pagos parciales anuales; o mediante el pago de una suma total.

Además, existen planes de prestaciones definidas previamente concluidos, que dependen principalmente de la clasificación de tarifa salarial del empleado al momento de su transición a la fase de prestaciones y que prevén una renta vitalicia.

Al igual que los planes de pensiones financiados por el empleador que otorgan las compañías alemanas, también se ofrecen diversos modelos de compensación definida a los empleados de algunas compañías.

Las obligaciones de pensiones en Alemania, relacionadas con planes de pensión de prestaciones definidas son financiadas por fondos de inversión. Los activos se tienen en contratos de fideicomiso en administración (CTAs, por sus siglas en inglés) entre Daimler Truck Pension Trust e.V., Daimler Truck AG, Daimler Buses GmbH (anteriormente conocida como EvoBus GmbH) y Daimler Truck Financial Services GmbH en Alemania.

Planes de pensiones y activos de planes de pensiones en EE. UU.

En EE. UU. existen varios planes de pensiones de prestación definida que cubren las prestaciones de jubilación e invalidez y prometen un saldo a la edad de jubilación o prestaciones mensuales. La mayoría de los planes se basan en las aportaciones y las prestaciones del plan dependen del salario del empleado, de los años de servicio acreditados o de ambos. Mientras que la mayoría de los planes financiados por los empleados siguen abiertos para los nuevos participantes, la mayoría de los planes financiados por la empresa están cerrados para los nuevos participantes o congelados con respecto a la acumulación posterior. Las aportaciones se deducen de la nómina del trabajador y son parcialmente igualadas por el empresario. Las prestaciones prometidas llevan implícita la rentabilidad de los activos del plan. La mayoría de los planes de pensiones de EE. UU. se financian con aportaciones a un fondo fiduciario.

Planes de pensiones y activos de planes de pensiones en otros países

En Japón, principalmente, existen otros planes importantes, en los que, la mayoría de los planes están congelados y no pueden obtenerse derechos nuevos importantes de conformidad con estos planes. Los planes están relacionados con salarios finales, así como planes relacionados con componentes salariales. La mayor parte de las obligaciones del extranjero de planes de pensión de prestaciones definidas son financiadas a través de fondos de inversión.

Riesgos por planes de pensiones de prestaciones definidas y activos del plan de pensiones.

Los requerimientos generales relativos a los modelos de prestaciones para el retiro están incluidos en lineamientos que tienen validez en todo el Grupo. Por lo tanto, las prestaciones comprometidas tienen la intención de contribuir a una mayor seguridad financiera durante el retiro, y en caso de muerte o invalidez, que la respectiva compañía del Grupo Daimler Truck pueda planearlas y cumplirlas, y tener una estructura de bajo riesgo. Además, existe un comité que aprueba los nuevos planes de pensiones y las modificaciones a los planes de pensiones existentes, así como a los lineamientos relativos a las prestaciones de la compañía para el retiro.

Las obligaciones de planes de pensión de prestaciones definidos y los activos del plan de pensiones pueden estar sujetos a fluctuaciones a través del tiempo. Esto puede provocar que la situación de fondos se vea impactada de forma positiva o negativa. En el Grupo Daimler Truck, las fluctuaciones en las obligaciones de pensión de prestaciones definidas resultan principalmente de cambios en supuestos financieros, tales como tasas de descuento e incrementos en el costo de vida; pero también de cambios en supuestos demográficos, tales como expectativas de vida ajustadas. Con la mayoría de los planes, los incrementos esperados a largo plazo en sueldos y salarios no tienen un impacto en el importe de la obligación.

El valor razonable de los activos del plan está principalmente determinado por la situación en los mercados de capitales. Los eventos desfavorables, especialmente en los precios del capital y los valores con intereses fijos, podrían reducir dicho valor razonable. La amplia diversificación de inversiones, la selección de administradores de activos utilizando análisis cuantitativos y cualitativos, así como el monitoreo constante de los retornos y riesgo ayudan a reducir el riesgo de inversión. El Grupo realiza habitualmente aportaciones a los activos del plan con el fin de cubrir obligaciones futuras de planes de pensiones con prestaciones definidas.

Como principio general el objetivo del Grupo Daimler Truck es diseñar nuevos planes de pensiones como planes de prestaciones definidas con base en componentes de capital o en aportaciones anuales, o como planes de aportaciones definidas.

Reconciliación de obligaciones netas de planes de pensiones de prestaciones definidas

La tabla D 55 muestra el comportamiento de los factores relevantes.

D.55**Valor presente de obligaciones de pensiones de prestaciones definidas y valor razonable de activos del plan**

	2023				2022			
	Total	Planes Alemania	Planes EE. UU.	Otros	Total	Planes Alemania	Planes EE. UU.	Otros
En millones de euros								
Valor presentee de obligación de prestación definida al 1 enero	5,903	3,834	1,608	461	7,951	5,401	2,069	481
Costo de servicio actual	156	99	40	17	212	142	57	13
Costo por intereses	228	132	84	13	131	59	63	9
Aportaciones por participantes del plan	1	–	–	1	9	9	–	–
Utilidades (-)/pérdidas actuariales	278	194	69	15	-2,320	-1,715	-614	9
Utilidades (-)/pérdidas actuariales por cambios en hipótesis demográficas	-6	-9	–	3	4	–	3	1
Utilidades (-)/pérdidas actuariales por cambios en hipótesis financieras	296	228	64	4	-2,380	-1,758	-616	-6
Utilidades (-)/pérdidas actuariales por ajustes de experiencias	-12	-25	5	8	56	43	-1	14
Costo de servicios anteriores, reducciones y liquidaciones	–	–	–	–	2	–	3	-1
Prestaciones de pensión pagadas	-230	-103	-97	-30	-209	-88	-95	-26
Cambios en el tipo de cambio y otros cambios	-84	23	-60	-47	127	26	125	-24
Valor presente de obligación de prestación definida al 31 diciembre	6,251	4,179	1,642	430	5,903	3,834	1,608	461
Valor presente de activos del plan al 1 enero	5,360	3,654	1,463	243	6,109	4,024	1,805	280
Resultado real sobre activos del plan	450	289	143	18	-994	-589	-375	-30
Ingresos por intereses de activos del plan	207	127	76	4	104	44	57	3
Utilidades (-)/pérdidas actuariales	244	161	68	14	-1,098	-633	-432	-33
Aportación por el empleador	90	40	29	20	318	294	2	22
Aportaciones por participantes del plan	1	–	–	1	10	9	–	1
Prestaciones de pensiones pagadas	-207	-102	-86	-20	-190	-88	-83	-19
Cambios en el tipo de cambio y otros cambios	-40	25	-54	-10	107	4	114	-11
Valor presente de activos del plan al 31 diciembre	5,654	3,907	1,495	253	5,360	3,654	1,463	243
Estado financiado al 31 diciembre	-597	-272	-147	-178	-543	-180	-145	-218
pérdida actuarial debido a límite superior de activos	–	–	–	–	-2	–	–	-2
Pasivo por prestaciones definidas, neto	-597	-272	-147	-178	-545	-180	-145	-220
registrado en otros activos	55	3	49	3	46	1	43	2
registrado en provisiones para pensiones y obligaciones similares	-651	-275	-196	-181	-591	-181	-188	-222

Integración de los activos del plan

Los activos del plan son utilizados exclusivamente para pagar prestaciones de pensiones y para cubrir los costos de administración de los activos del plan. La tabla D 56 muestra la integración de los activos del plan del Grupo Daimler Truck.

Los precios de mercado para valores y bonos están, regularmente, disponibles debido a que cotizan en mercados activos. La mayoría de los bonos tienen calificación grado inversión. Estos incluyen bonos gubernamentales de excelentes calificaciones crediticias.

La estrategia de inversiones se revisa de forma regular y se ajusta en caso de ser necesario. La estrategia de inversión es determinada por Comités de Inversión, que están integrados generalmente por representantes de los departamentos de Finanzas y Recursos Humanos de Daimler Truck AG, Daimler Truck Financial Services GmbH y Daimler Buses GmbH. Los activos del plan de pensiones, por lo general, están orientados a la estructura de las obligaciones por pensiones.

Costo de pensiones

La tabla D 57 muestra los componentes del costo de pensiones que se incluyen en el Estado de Resultados Consolidado.

D.56**Integración de activos del plan**

	Al 31 diciembre, 2023				Al 31 diciembre, 2022			
	Total	Planes Alemania	Planes EE. UU.	Otros	Total	Planes Alemania	Planes EE. UU.	Otros
En millones de euros								
Instrumentos de capital	1,425	1,102	254	69	1,194	807	322	65
Bonos	2,932	1,798	996	138	2,697	1,683	875	139
Bonos gubernamentales	625	420	131	74	675	284	323	68
Bonos corporativos	2,306	1,378	865	63	2,021	1,399	552	70
Bos con titulación	1	–	–	1	1	–	–	1
Otros instrumentos negociados en bolsa	21	20	–	1	17	16	–	1
Instrumentos negociados en bolsa	4,377	2,920	1,249	208	3,908	2,506	1,197	205
Instrumentos alternativos	199	4	175	20	173	–	172	1
Bienes inmuebles	47	–	34	13	56	–	45	11
Otros instrumentos no negociados en bolsa	473	468	–	5	530	504	–	26
Efectivo y equivalentes de efectivo	558	514	37	7	693	644	49	–
Instrumentos no negociados en bolsa	1,277	986	246	45	1,452	1,148	266	38
Valor razonable de activos del plan	5,654	3,907	1,495	252	5,360	3,654	1,463	243

D.57**Costo de pensiones**

	2023				2022			
	Total	Planes Alemania	Planes EE. UU.	Otros	Total	Planes Alemania	Planes EE. UU.	Otros
En millones de euros								
Costo de servicio actual	-156	-99	-40	-17	-212	-142	-57	-13
Costo de servicio anterior, reducciones y liquidaciones	–	–	–	–	-2	–	-3	1
Gasto por intereses, neto	-22	-5	-8	-9	-27	-15	-6	-6
	-177	-104	-47	-26	-241	-157	-66	-18

Hipótesis de valuación

La fecha de valuación de las obligaciones por pensiones con prestaciones definidas y de los activos de planes del Grupo Daimler Truck, generalmente es el 31 de diciembre. La fecha de valuación de los costos netos periódicos por pensiones del Grupo Daimler Truck generalmente es el 1 de enero. Las hipótesis utilizadas para calcular las obligaciones por prestaciones definidas varían de acuerdo con las condiciones económicas del país en el que se encuentran dichos planes de pensiones. El cálculo para las obligaciones por prestaciones definidas para planes de Alemania utiliza la esperanza de vida con base en las tablas de mortalidad de G. Huebeck 2018. Las tablas reflejan las estadísticas más recientes del sistema estatutario de seguros de pensión y de la Oficina Federal de Estadística de Alemania. Para los planes en el extranjero, se utilizan métodos de valuación comparables y específicos por país.

La tabla D 58 muestra los factores de valuación promedio ponderados significativos utilizados para calcular las obligaciones de pensiones con prestaciones.

Análisis de sensibilidad

Un aumento o disminución en las principales hipótesis actuariales afectaría el valor presente de las obligaciones de pensiones con prestaciones definidas, tal como se muestra en la tabla D 59.

Los cálculos realizados por actuarios se llevaron a cabo en aislamiento en relación con los parámetros de evaluación que se consideran materiales. Esto significa que, en caso de una variación simultánea en varios parámetros, los resultados individuales no pueden sumarse debido a efectos de correlación. Con un cambio en los parámetros, las sensibilidades mostradas no pueden ser utilizadas para derivar un desempeño lineal de la obligación de prestaciones definidas.

Para el cálculo de la sensibilidad de la esperanza de vida, se alcanzó una esperanza de vida de un año más o un año menos para una persona de referencia, mediante factores fijos (no dependientes de la edad).

D.58**Factores significativos para el cálculo de obligaciones de prestaciones definidas**

	Al 31 diciembre, 2023		Al 31 diciembre, 2022		Al 31 diciembre, 2023		Al 31 diciembre, 2022	
	Planes Alemania	Planes Alemania	Planes EE. UU.	Planes EE. UU.	Otros	Otros	Otros	Otros
En porcentaje								
Tasas de descuento	3.3	3.8	5.1	5.4	5.0			3.4
Incremento esperado en el costo de vida	2.2	2.2	-	-	-			-

1 Para planes de Alemania, los incrementos esperados en el costo de vida pueden afectar – dependiendo del diseño del plan de pensiones – la obligación a los empleados activos del Grupo Daimler Truck así como a jubilados y sus sobrevivientes. Para la mayoría de los planes de Alemania, los incrementos esperados en el costo de vida no tienen un impacto material en el importe de la obligación.

D.59**Análisis de sensibilidad para el valor presente de obligaciones de pensiones con prestaciones definidas**

En millones de euros		Al 31 diciembre, 2023				Al 31 diciembre, 2022			
		Total	Planes Alemania	Planes EE. UU.	Otros	Total	Planes Alemania	Planes EE. UU.	Otros
Sensibilidad por tasas de descuento	0.25%	-188	-130	-47	-12	-196	-121	-52	-23
Sensibilidad por tasas de descuento	-0.25%	193	137	49	7	179	128	41	10
Sensibilidad por incrementos esperados en el costo de vida	0.10%	6	6	-	-	5	5	-	-
Sensibilidad por incrementos esperados en el costo de vida	-0.10%	-9	-6	-	-3	-7	-5	-	-2
Sensibilidad por esperanza de vida	+1 año	102	23	79	-1	58	17	38	3
Sensibilidad por esperanza de vida	-1 año	-108	-21	-82	-4	-87	-15	-56	-16

Efecto en flujos de efectivo futuros

El Grupo Daimler Truck actualmente planea realizar aportaciones por € 139 millones a sus planes de pensión para el año 2024. Por lo general, el importe final es determinado en el cuarto trimestre del ejercicio fiscal. En 2023, las asignaciones a los activos del plan fueron por un importe de € 90 millones (2022: € 318 millones, de los cuales se asignaron € 250 millones con base en el acuerdo de separación de 2021).

El Grupo Daimler Truck espera realizar pagos por prestaciones de pensiones por € 237 millones en 2024.

La tabla D 60 muestra la duración promedio ponderadas de las obligaciones por prestaciones definidas.

D.60**Duración promedio ponderada de obligaciones de prestaciones definidas**

En años	Al 31 diciembre,	
	2023	2022
Planes Alemania	14	14
Planes EE. UU.	13	13
Otros planes	9	11

Planes de pensiones de aportaciones definidas

Como planes de pensiones de aportaciones definidas, el Grupo Daimler Truck efectúa aportaciones a pólizas de seguros o fondos de inversión externos. Fundamentalmente, no existen riesgos u obligaciones contractuales adicionales para el Grupo Daimler Truck además de las aportaciones definidas. El Grupo Daimler Truck también paga aportaciones a esquemas de pensiones gubernamentales. En 2023, los gastos totales de planes de aportaciones definidas ascendieron a € 607 millones (2022: € 584 millones). De estos pagos, € 495 millones (2022: € 479 millones) se relacionan con planes de pensiones gubernamentales y € 111 millones (2022: € 105 millones) con planes de pensiones de aportaciones definidas.

Otras prestaciones de jubilación

Ciertas entidades legales extranjeras y operaciones incluidas en el Grupo Daimler Truck, principalmente en los Estados Unidos, proporcionan a sus empleados prestaciones de cuidados de salud a la jubilación con derechos definidos, que deben contabilizarse como planes de prestaciones definidas. Debido a que los planes no son financiados, los pasivos del balance general son iguales al valor presente de las obligaciones de prestaciones definidas por € 561 millones (31 de diciembre de 2022: € 556 millones). El gasto neto fue por un importe total de € 39 millones (2022: € 32 millones).

Los riesgos relacionados con compromisos por otras prestaciones de jubilación (cuidados médicos) están relacionados con costos crecientes de cuidados de salud menor aportación a estos costos por parte del sector público. Adicionalmente, estos planes están sujetos a los riesgos habituales para planes de prestaciones definidas, específicamente al riesgo de cambios en tasas de descuento.

24. PROVISIONES PARA OTROS RIESGOS

La tabla D 61 resume el comportamiento de las provisiones para otros riesgos.

Garantías de producto

El Grupo Daimler Truck emite diversos tipos de garantías de productos, de conformidad con los cuales garantiza generalmente el desempeño de productos entregados y servicios prestados durante un período específico. La provisión para estas garantías de productos cubre los costos esperados de los reclamos de garantías legales y contractuales, así como los costos estimados de concesiones de crédito mercantil y las campañas de retiro de productos del mercado. La fecha de utilización de las garantías de producto depende de la incidencia de los reclamos de garantía y puede abarcar todo el plazo de las garantías de producto. Se espera una salida de efectivo por garantías de producto principalmente dentro del período que abarca hasta el año 2025.

Costos de personal y sociales

Las provisiones para costos de personal y sociales incluyen principalmente los gastos estimados del Grupo Daimler Truck por bonos anuales a los empleados y bonos a directivos, así como planes de retiro anticipado. Las adiciones registradas en las provisiones para participación en las utilidades y bonos a directivos en el ejercicio del informe, por lo general, representan salidas de efectivo en el ejercicio siguiente. Se anticipa que, las salidas de efectivo para provisiones por obligaciones relacionadas con costos de personal y costos sociales ocurran principalmente dentro de un período que abarca hasta 2027.

Responsabilidad y riesgos de litigio y procedimientos regulatorios.

Las provisiones para responsabilidad y riesgos de litigio y procedimientos regulatorios incluyen costos por diversos procedimientos legales, reclamos e investigaciones gubernamentales, que pueden resultar particularmente en pagos de compensación, daños punitivos u otras acciones costosas. Las salidas de efectivo relacionadas con provisiones por responsabilidades y riesgos de litigio, así como procedimientos oficiales se esperan, principalmente, dentro de un período que concluye en 2027.

La Nota 31 – Procedimientos legales - ofrece información adicional sobre responsabilidad y riesgos de litigio y procedimientos regulatorios.

Otros

Las provisiones para otros riesgos incluyen, particularmente, costos esperados por provisiones para riesgos de protección ambiental, costos de desmantelamiento, gastos de ventas, otros impuestos y medidas de reestructuración (incluyendo pagos de compensación). También incluyen provisiones para riesgos de pérdida de transacciones pendientes y otros riesgos diversos que no pueden asignarse a ninguna otra clase de provisión.

D.61**Provisiones para otros riesgos**

	Garantías de producto	Costos sociales y de personal	Riesgos de responsabilidad y litigio y procedimientos regulatorios	Otros	Total
En millones de euros					
Saldo al 1 enero, 2022	1,688	1,489	1,070	443	4,690
Adiciones	1,387	880	79	231	2,577
Utilizaciones	-970	-611	-106	-159	-1,846
Reversiones	-188	-81	-52	-78	-399
Composición y efectos por cambios en tasas de descuento	–	-117	-9	-13	-139
Conversión de divisas y otros cambios	35	9	15	7	66
Saldo al 31 diciembre, 2022	1,952	1,569	997	431	4,949
circulantes	856	892	127	331	2,206
no circulantes	1,096	677	870	100	2,743
Adiciones	1,484	1,051	56	227	2,819
Utilizaciones	-1,030	-766	-79	-223	-2,097
Reversiones	-172	-131	-72	-68	-442
Composición y efectos por cambios en tasas de descuento	52	41	32	4	129
Conversión de divisas y otros cambios	-56	25	-11	-12	-54
Saldo al 31 diciembre, 2023	2,231	1,790	923	360	5,303
circulantes	983	1,124	153	260	2,520
no circulantes	1,248	666	770	100	2,784

25. PASIVOS POR FINANCIAMIENTO

La tabla D 62 muestra la integración del rubro de pasivos por financiamiento. La Nota 34 – Gestión de riesgos financieros - ofrece información sobre los vencimientos de pasivos por arrendamiento.

En el ejercicio fiscal 2023, los pasivos por financiamiento incrementaron principalmente debido a la emisión de bonos por € 5,960 millones y Valores Respaldados por Activo (ABS) con un volumen total de € 1,913 millones. Esto fue compensado por la amortización de bonos por un importe de € 3,014 millones.

Los pasivos ante instituciones financieras incluyen un pasivo financiero circulante por € 103 millones por la obligación de compra del actual programa de recompra de acciones.

Las participaciones minoritarias incluidas en los pasivos por financiamiento están en posesión de Mercedes-Benz Grund Services GmbH en las entidades Gamma (1-4) Daimler Truck Grundstückvewaltungs GmbH & Co. OHGs, y Daimler Truck Grundstückvewaltungs GmbH & Co. OHG y son contabilizadas como pasivos por financiamiento de conformidad con la NIC 32.

D.62**Pasivos por financiamiento**

	Al 31 diciembre, 2023			Al 31 diciembre, 2022		
	Circulantes	No circulantes	Total	Circulantes	No circulantes	Total
En millones de euros						
Pagarés/bonos	2,678	11,527	14,205	3,061	8,290	11,351
Papel comercial	90	–	90	–	–	–
Pasivos ante instituciones financieras	4,388	2,882	7,269	3,237	2,812	6,049
Pasivos por transacciones ABS	905	1,085	1,990	528	483	1,011
Pasivos por arrendamientos	189	960	1,149	181	1,002	1,183
Orpestamos y otros pasivos por financiamiento	352	458	810	503	549	1,052
Participaciones minoritarias (instrumentos con opción de venta) de conformidad con la NIC 32	–	213	213	–	191	191
	8,602	17,125	25,727	7,511	13,328	20,839

26. OTROS PASIVOS FINANCIEROS

La Tabla D 63 muestra la integración de otros pasivos financieros.

Los pasivos financieros registrados a su valor razonable a través de resultados se relacionan exclusivamente con instrumentos financieros derivados que no son utilizados en la contabilidad de coberturas.

Para más información sobre otros pasivos financieros, ver la nota 33 – Instrumentos financieros.

D.63**Otros pasivos financieros**

	Al 31 diciembre, 2023			Al 31 diciembre, 2022		
	Circulantes	No circulantes	Total	Circulantes	No circulantes	Total
En millones de euros						
Instrumentos financieros derivados usados en contabilidad de coberturas	50	399	449	36	519	555
Pasivos financieros a valor razonable registrados en resultados	25	14	39	13	–	13
Otros pasivos financieros diversos	2,795	1,401	4,197	2,667	1,591	4,258
Pasivos por garantías de valor residual	636	1,271	1,907	756	1,374	2,130
Pasivos por sueldos y salarios	563	–	563	633	47	680
Gastos por intereses devengados	645	–	645	358	–	358
Depósitos recibidos	319	21	340	358	22	380
Otros	633	109	742	562	148	710
	2,870	1,814	4,684	2,716	2,110	4,826

D.64**Ingresos diferidos**

	Al 31 diciembre, 2023			Al 31 diciembre, 2022		
	Circulantes	No circulantes	Total	Circulantes	No circulantes	Total
En millones de euros						
Diferimiento de ingresos por ventas recibidos por ventas con garantías de valor residual	466	960	1,426	560	977	1,537
Diferimiento de pagos de renta anticipados recibidos de acuerdos de arrendamientos operativos	24	5	30	53	2	55
Otros ingresos diferidos	32	19	51	42	21	63
	522	984	1,506	655	1,000	1,655

27. INGRESOS DIFERIDOS

La tabla D 64 muestra la integración de los ingresos diferidos.

La disminución durante 2023 se debió principalmente al diferimiento de ingresos por ventas recibidos por ventas con garantías de valor residual en compañías del Negocio Industrial.

28. PASIVOS POR REEMBOLSOS Y CONTRACTUALES

La tabla D 65 muestra la integración de los pasivos por reembolsos y contractuales.

Otros pasivos contractuales y otros pasivos por reembolsos incluyen primordialmente pagos anticipados y ventas con derecho a devolución, respectivamente.

D.65**Paivos contractuales y por reembolsos**

	Al 31 diciembre,	
	2023	2022
En millones de euros		
Pasivos contractuales	3,505	3,166
Contratos de servicio y mantenimiento y garantías extendidas	2,795	2,624
Otros pasivos contractuales	710	542
Pasivos por reembolsos	771	645
Obligaciones por transacciones de ventas	530	448
Otros pasivos por reembolsos	241	197
Pasivos contractuales y por reembolsos	4,275	3,811
circulantes	2,106	1,940
no circulantes	2,169	1,871

29. OTROS PASIVOS

La Tabla D 66 muestra la integración de la partida de otros pasivos.

D.66**Otros pasivos**

	Al 31 diciembre, 2023			Al 31 diciembre, 2022		
	Circulantes	No circulantes	Total	Circulantes	No circulantes	Total
En millones de euros						
Pasivos por impuesto sobre la renta	287	95	382	173	37	210
Otros pasivos fiscales	581	–	581	466	–	466
Otros pasivos diversos	208	12	220	63	16	78
	1,076	107	1,183	701	53	754

30. ESTADO CONSOLIDADO DE FLUJOS DE EFECTIVO

Cálculo de Fondos

Al 31 de diciembre de 2023 el efectivo y equivalentes de efectivo incluyeron fondos restringidos por € 151 millones (31 de diciembre de 2022: € 102 millones). Los fondos restringidos se relacionan principalmente con subsidiarias en las que aplican controles cambiarios por lo que el Grupo Daimler Truck tiene acceso restringido a los fondos.

Durante 2023, el efectivo y equivalentes de efectivo incrementaron en € 1,123 millones después de ajustes por efectos del tipo de cambio. Esto se debió primordialmente a entradas de efectivo por empréstitos en los mercados internacionales de dinero y capitales, así como salidas de efectivo por actividades de operación, fondos del mercado de dinero, y por la amortización de pasivos por financiamiento. Los dividendos pagados y el programa de recompra de acciones conllevaron a salidas de efectivo adicionales.

En 2022, la disminución en efectivo y equivalentes de efectivo en € 1,300 millones resultó principalmente de pagos por los negocios adquiridos de Financial Services, amortizaciones de préstamos a bancos, salidas de efectivo por actividades de operación e inversiones a corto plazo en fondos mutuos; sin embargo, fue compensada por entradas de efectivo por empréstitos en los mercados internacionales de dinero y capitales.

Efectivo proveniente de actividades de operación

En 2023 y 2022, el incremento en cuentas por servicios financieros tuvo un efecto negativo sobre los flujos de efectivo provenientes de actividades de operación, impulsado primordialmente por nuevos negocios en el segmento Financial Services.

Otros ingresos y gastos distintos a efectivo relacionados primordialmente por la participación de utilidades del Grupo de compañías registradas con el método de participación. Adicionalmente, en 2022, existió una pérdida por deterioro de la inversión registrada con el método de participación de Daimler KAMAZ Trucks Holding GmbH en relación con la guerra entre Rusia y Ucrania. También, en 2022 existieron flujos de efectivo por actividades de operación incluyendo una salida de efectivo por € 171 millones como parte del servicio de Financial Services adquirido para el cumplimiento de relaciones preexistentes entre el Grupo Daimler Truck y las entidades adquiridas.

Los flujos de efectivo provenientes de actividades de operación en 2023 también fueron positivamente afectados por cuentas por cobrar comerciales vendidas a bancos externos e instituciones financieras por € 25 millones (2022: € 154 millones) y se hace referencia a las mismas en la Nota 20. Cuentas por cobrar comerciales.

La tabla D 67 muestra los activos y pasivos de operación.

D.67

Otros activos y pasivos de operación

	2023	2022
En millones de euros		
Provisiones	463	137
Instrumentos financieros	57	-6
Otros activos y pasivos diversos	296	146
	816	277

La tabla D 68 muestra flujos de efectivo adicionales incluidos en efectivo proveniente de actividades de operación.

D.68

Flujos de efectivo incluidos en flujos de efectivo provenientes de actividades de operación

	2023	2022
En millones de euros		
Intereses pagados	-62	-207
Intereses recibidos	351	195
Dividendos recibidos por inversiones registradas con el método de participación	16	13
Dividendos recibidos de otras participaciones accionarias	9	7

Flujos de efectivo provenientes de actividades de inversión

Los flujos de efectivo provenientes de actividades de inversión incluyeron € 1,305 millones relacionados con adiciones a propiedades, plantas y equipo y activos intangibles (2022: € 1,132 millones).

Los flujos de efectivo provenientes de actividades de inversión en 2022 también incluyeron contraprestación pagada al Grupo Mercedes-Benz en relación con el negocio adquirido de Financial Services, de los cuales € 1,271 millones estaban relacionados con la amortización de pasivos por financiamiento y se asignó al Negocio Industrial.

Además, tal como se explica en la Nota 33. Instrumentos Financieros, las inversiones a corto plazo en fondos mutuos también se reflejan como flujos de efectivo provenientes de actividades de inversión.

Flujos de Efectivo provenientes de actividades de financiamiento

Los flujos de efectivo provenientes de actividades de financiamiento resultaron principalmente de la recaudación de fondos en los mercados internacionales de capitales y dinero mediante la emisión de bonos principalmente en EE. UU., los Países Bajos y Canadá, por la emisión de Valores Respaldados por Activos (ABS) y, en 2023, compensados por dividendos pagados a los accionistas de Daimler Truck Holding AG por € 1,070 millones y el inicio del programa de recompra de acciones por € 557 millones.

La Tabla D. 69 muestra los cambios en pasivos por financiamiento que surgen de actividades de financiamiento, incluyendo flujos de efectivo por la cobertura de riesgos de divisas de pasivos por financiamiento, divididos en componentes de efectivo y distintos a efectivo.

Las entradas netas de efectivo por pasivos por financiamiento incluyen pagos por la reducción de pasivos de arrendamiento pendientes de pago por € 217 millones (2022: € 192 millones)

D.69**Cambios en pasivos de financiamiento por actividades de financiamientos¹**

	2023	2022
En millones de euros		
Saldo al 1 enero ¹	20,838	16,564
Entradas netas de efectivo por actividades de financiamiento	4,654	3,409
Efectos distintos a efectivo:		
Cambios en tipos de cambio extranjeros	-400	592
Cambios en valuación de mercado y coberturas de divisas para pasivos por financiamiento	235	-521
Cambios en pasivos por financiamiento por programa de recompra de acciones	103	-
Cambios por la adquisición o disposición de participaciones accionarias	-	599
Cambios en valor razonable de derivados	12	34
Otros cambios	304	162
Saldo al 31 diciembre ¹	25,747	20,838

¹ Pasivos por actividades de financiamiento incluyen actividades de cobertura en relación con transacciones de financiamiento por € +20 millones al 31 de diciembre de 2023 (31 diciembre de 2022: € -1 millones; 1 enero 2022: € -35 millones)

31 PROCEDIMIENTOS LEGALES

Las subsidiarias de Daimler Truck Holding AG (especialmente Daimler Truck AG) enfrentan diversos procedimientos legales, demandas y órdenes e investigaciones gubernamentales (procedimientos legales) que se relacionan con un gran número de temas, incluyendo seguridad vehicular, emisiones, ahorro de combustible, servicios financieros, relaciones con distribuidores y proveedores y otras relaciones contractuales, derechos de propiedad intelectual (incluyendo sin limitación, acciones por violaciones a patentes), reclamos de garantías, aspectos ambientales, asuntos antimonopolio (incluyendo acciones legales por daños y perjuicios). En caso de que el resultado de dichos procedimientos legales sea perjudicial para el Grupo Daimler Truck, o si se solucionan esos procedimientos legales, es posible que el Grupo deba pagar daños compensatorios y punitivos sustanciales o emprender acciones de servicio, campañas de retiro de productos del mercado, penalidades monetarias u otras acciones de alto costo. Los procedimientos legales y acuerdos relacionados pueden tener también un impacto en la reputación del Grupo.

En específico, los fabricantes de vehículos similares al Grupo pueden enfrentarse a investigaciones regulatorias y multas por el no cumplimiento de las normas o reglas gubernamentales, así como reclamos de clientes y litigios resultantes de cualquier defecto y las posteriores consecuencias sobre el uso o seguridad del producto. Las demandas colectivas, cuando están disponibles, y la responsabilidad de producto, en particular, pueden tener consecuencias financieras sustanciales.

El Grupo, por lo general, registra provisiones para garantías en sus Estados Financieros Consolidados con base en la experiencia anterior y reclamos conocidos, pero dichas provisiones pueden no resultar adecuadas para cualquier pasivo incurrido como resultado de posibles defectos en los vehículos. Además, los productos defectuosos, reclamos por responsabilidad de producto, retiros de productos del mercado y problemas similares pueden dañar la reputación del Grupo.

Procedimientos antimonopolio (incluyendo acciones por daños y perjuicios)

Mercedes-Benz Group AG, bajo el antiguo nombre Daimler AG, la antigua empresa matriz de Daimler Truck AG, estuvo sujeto a procedimientos antimonopolio iniciados por la Comisión Europea. En julio de 2016, la Comisión Europea emitió una decisión de conciliación contra Daimler AG (ahora conocido como Mercedes-Benz Group AG) y cuatro otros fabricantes europeos de camiones por su participación en comportamiento anticompetitivo en violación a las reglas europeas antimonopolio en relación con la fijación de precios y la transferencia de costos de cumplimiento con estrictas reglas de emisión para camiones.

La Comisión Europea determinó que Daimler AG participó en los acuerdos relevantes desde el 17 de enero de 1997 hasta el 18 de enero de 2011. La multa individual impuesta a Daimler AG por la Comisión Europea de conformidad con la decisión de conciliación fue por un importe de € 1.09 miles de millones y se pagó íntegramente en el 2016.

Después de la decisión de conciliación por parte de la Comisión Europea, se han interpuesto acciones legales, acciones colectivas y otras formas de reparación legal por daños y perjuicios, por parte de clientes directos e indirectos de camiones. Los reclamos por daños y perjuicios podrían resultar en pasivos sustanciales para el Grupo Daimler Truck, así como importantes costos desembolsados por medidas de defensa, que podrían tener un efecto material adverso sobre sus operaciones y recursos financieros.

En relación con violaciones antimonopolio que se describen con anterioridad, la mayoría de los reclamos sustanciales (incluyendo ciertos tipos de demandas colectivas) están pendientes o han sido iniciados en Alemania, el Reino Unido, los Países Bajos y España. También existen reclamos pendientes en ciertos otros países europeos y en Israel (en total, aproximadamente 20 países).

El Grupo Daimler Truck emprende recursos legales adecuados para defenderse y refleja constantemente jurisprudencia en desarrollo en sus evaluaciones de riesgos y decisiones estratégicas.

De conformidad con la NIC 37 – Provisiones, Pasivos Contingentes y Activos Contingentes – (párrafo 92), no se revela información adicional en relación con las provisiones y/o pasivos contingentes registrados o el grado al que estos han sido registrados, con el fin de no perjudicar la situación del Grupo.

Estimaciones contables y criterios de la administración relacionados con la totalidad de los procedimientos legales

Los riesgos resultantes de los procedimientos legales en ocasiones no pueden ser evaluados de forma confiable o solo a un grado limitado. Por lo tanto, las provisiones reconocidas para ciertos procedimientos legales pueden resultar insuficientes una vez que han concluido estos procedimientos. El Grupo puede también resultar responsable por pagos en procedimientos legales por los que no se hayan registrado provisiones y/o no se hayan informado pasivos contingentes. Existe incertidumbre en relación con los importes o fechas de pago de posibles salidas de efectivo. Aunque el resultado legal de estos procedimientos podría afectar de forma sustancial los resultados de operación del Grupo Daimler Truck y sus flujos de efectivo para un período determinado de información, el Grupo Daimler Truck cree que este no debe ejercer una influencia sostenida sobre la rentabilidad, liquidez y recursos de capital o situación financiera del Grupo.

32. PASIVOS CONTINGENTES Y OTRAS OBLIGACIONES FINANCIERAS

Pasivos contingentes

Al 31 de diciembre de 2023, el mejor estimado de obligaciones por **pasivos contingentes** era por € 575 millones (31 de diciembre de 2022: € 632 de millones). Los pasivos contingentes están principalmente relacionados con procedimientos legales.

Otras obligaciones financieras

Al 31 de diciembre de 2023, existen otras obligaciones financieras por la adquisición de activos intangibles, propiedades, plantas y equipo y equipo en arrendamientos operativos fue por un importe de € 640 millones (31 de diciembre de 2022: € 440 millones). Al 31 de diciembre de 2023, otras obligaciones financieras eran por un importe de € 388 millones (31 de diciembre de 2022: € 404 millones) que incluyen compromisos de capital con los negocios conjuntos Greenlane Infrastructure, y Commercial Vehicle Charging Europe BV.

Además, el Grupo Daimler Truck ha emitido compromisos de deuda irrevocables al 31 de diciembre de 2023 y 2022. Estos compromisos de deuda no han sido utilizados a la fecha. La nota 34 – Gestión de riesgos financieros - incluye más información sobre estos compromisos de deuda irrevocables.

Otras obligaciones financieras posteriores a la transferencia de activos de 2019

En 2019, Mercedes-Benz Group AG transfirió partes de sus operaciones comerciales a Daimler Truck AG y Mercedes-Benz Group AG. De conformidad con la Sección 133 de la Ley de Transformación de Alemania (Umwandlungsgesetz o UmwG), las tres entidades legales son responsables de forma solidaria y conjunta por la totalidad es los pasivos de Mercedes-Benz Group AG que existían antes de la fecha de registro de la transferencia de activos en el registro comercial.

Daimler Truck AG será responsable de estos pasivos que existían antes de que la escisión entrara en vigor durante un período de cinco años, iniciando a partir de la fecha del anuncio del registro de la transferencia de activos en el registro comercial del Mercedes-Benz Group AG en el Tribunal de Distrito de Stuttgart. Debido a que las obligaciones por pensiones con base en la Ley de Pensiones para Compañías de Alemania (Betriebsrentengesetz), el período es de diez años.

Otras obligaciones financieras posteriores a la desconsolidación de 2021.

En diciembre de 2021, Mercedes-Benz Group AG se escindió y transfirió todos los activos de Daimler Truck AG a Daimler Truck Holding AG. De conformidad con la Sección 133 de la Ley de Transformación de Alemania (UmwG), DTH es responsable de forma solidaria y conjunta por la totalidad es los pasivos de Mercedes-Benz Group AG que existían antes de la fecha de registro de la transferencia de activos en el registro comercial, incluyendo aquellos por la escisión en 2019.

Daimler Truck Holding AG será responsable de estos pasivos que existían antes de que la desconsolidación entrara en vigor durante un período de cinco años, iniciando a partir de la fecha del anuncio del registro de la escisión el registro comercial del Mercedes-Benz Group AG en el Tribunal de Distrito de Stuttgart. Debido a que las obligaciones por pensiones con base en la Ley de Pensiones para Compañías de Alemania (Betriebsrentengesetz), el período es de diez años.

Los compromisos por pensiones son cubiertos por activos planeados (referirse a la Nota 23 – Pensiones y obligaciones similares) y no están incluidos en las obligaciones potenciales.

De acuerdo con la apreciación actual, se considera improbable un reclamo en relación con la relación de pasivos subsiguientes entre las entidades.

33. INSTRUMENTOS FINANCIEROS**Valores en libros y valores razonables de instrumentos financieros**

La tabla D 70 muestra los valores en libros y los valores razonables de las respectivas clases de los instrumentos financieros del Grupo Daimler Truck, excluyendo instrumentos de capital mantenidos a costo amortizado y fuera del alcance de la NIIF 9; y pasivos por arrendamiento. Los instrumentos de capital, que se registran a valor razonable en otros ingresos integrales, se muestran en la tabla D 70 e incluyen diversas inversiones que no son materiales en lo individual. En lo general, el Grupo Daimler Truck no pretende vender los instrumentos de capital que se presentan al 31 de diciembre de 2023.

El valor razonable de un instrumento financiero es el precio que se recibiría por vender un activo o que se pagaría por transferir un pasivo en una transacción ordenada entre participantes de mercado en la fecha de valuación. Considerando los diversos factores de influencia, los valores razonables reportados solo pueden considerarse como indicadores de los precios que realmente podrían obtenerse en el mercado.

Los valores razonables se calcularon con base en la información de mercado disponible en la fecha del balance general. Los métodos y premisas que se utilizaron se explican en la Nota 1. Información General y principales políticas contables.

Contratos de factoraje inverso

Al 31 de diciembre de 2023, cuentas por cobrar por un importe de € 302 millones están sujetas a contratos de factoraje (31 de diciembre de 2022: € 260 millones)

D.70**Valores en libros y valores razonables de instrumentos financieros**

	Al 31 diciembre, 2023		Al 31 diciembre, 2022	
	Valor en libros	Valor razonable	Valor en libros	Valor razonable
En millones de euros				
Activos financieros				
Cuentas por cobrar por servicios financieros	26,214	26,066	22,425	22,129
Cuentas por cobrar comerciales	5,262	5,262	4,682	4,682
Efectivo y equivalentes de efectivo	7,067	7,067	5,944	5,944
Valores de deuda negociables e inversiones similares	1,808	1,808	1,145	1,145
Registrados a valor razonable a través de otros ingresos integrales	443	443	351	351
Registrados a valor razonable a través de resultados	1,365	1,365	783	783
Valuados a costo amortizado	–	–	11	11
Otros activos financieros				
Instrumentos de capital e instrumentos de deuda	275	275	292	292
Registrados a valor razonable a través de otros ingresos integrales	118	118	96	96
Registrados a valor razonable a través de resultados	158	158	196	196
Otros activos financieros registrados a valor razonable a través de resultados	22	22	29	29
Instrumentos financieros derivados usados en contabilidad de coberturas	179	179	197	197
Otras cuentas por cobrar financieras y otros activos financieros diversos	871	871	818	818
	41,697	41,549	35,532	35,236
Pasivos financieros				
Pasivos por financiamiento ¹	24,578	24,561	19,656	19,320
Cuentas por pagar comerciales	5,059	5,059	5,317	5,317
Otros pasivos financieros				
Pasivos financieros registrados a valor razonable a través de resultados	39	39	13	13
Instrumentos financieros derivados usados en contabilidad de coberturas	449	449	555	555
Otros pasivos financieros diversos	4,197	4,197	4,258	4,258
Pasivos contractuales y por reembolsos				
Obligaciones por transacciones de ventas	530	530	448	448
	34,850	34,833	30,247	29,911

1 El valor razonable al 31 de diciembre, 2022 se ha ajustado debido a un error insignificante.

Compensación de instrumentos financieros

El Grupo Daimler Truck concluye transacciones con derivados de conformidad con acuerdos marco de neteo (acuerdos marco) de la ISDA (*International Swaps and Derivatives Association*) y otros acuerdos marco nacionales comparables. Sin embargo, estos acuerdos no cumplen con los criterios de neteo en el Estado Consolidado de Situación Financiera, ya que únicamente permiten el neteo en caso de eventos futuros, tales como incumplimiento o insolvencia por parte del Grupo o de su contraparte.

La tabla D 71 muestra los valores en libros de los instrumentos financieros derivados sujetos a los acuerdos descritos, así como los posibles efectos financieros del neteo de conformidad con los acuerdos marco de neteo.

D.71**Información de instrumentos financieros registrados sujetos a acuerdo marco de neteo aplicable, o un acuerdo similar**

	Al 31 diciembre, 2023			Al 31 diciembre, 2022		
	Importes brutos y netos de instrumentos financieros derivados en el Estado Consolidado de Situación Financiera	Importes sujetos a acuerdos marco de neteo	Importes netos	Importes brutos y netos de instrumentos financieros derivados en el Estado Consolidado de Situación Financiera	Importes sujetos a acuerdos marco de neteo	Importes netos
En millones de euros						
Otros activos financieros ¹	201	-124	77	226	-123	103
Otros pasivos financieros ²	487	-124	363	568	-123	445

¹ Los otros activos financieros sujetos a un acuerdo marco de neteo incluyen instrumentos financieros derivados que se incluyen en la contabilidad de cobertura y activos financieros registrados a valor razonable a través de resultados (Ver Nota 17. Otros activos financieros).

² Los otros pasivos financieros sujetos a un acuerdo marco de neteo incluyen instrumentos financieros derivados que se incluyen en la contabilidad de coberturas y pasivos financieros registrados a valor razonable a través de resultados (Ver Nota 26. Otros pasivos financieros).

Jerarquías de Valuación

La tabla D 72 muestra un panorama general de la clasificación en jerarquías de valuación de activos y pasivos financieros registrados a valor razonable (de conformidad con la NIIF 13 – Valuación a valor razonable).

Al final de cada período de informe, el Grupo revisa la necesidad de reclasificación entre jerarquías de valuación.

El riesgo crediticio por instrumentos financieros derivados que se asigna al Nivel 2 de la jerarquía de valuación se determina con base en las careras gestionadas en base neta.

D.72**Jerarquía de valuación de activos y pasivos financieros registrados a valor razonable**

	Al 31 diciembre, 2023				Al 31 diciembre, 2022			
	Total	Nivel 1 ¹	Nivel 2 ²	Nivel 3 ³	Total	Nivel 1 ¹	Nivel 2 ²	Nivel 3 ³
En millones de euros								
Activos financieros registrados a valor razonable								
Instrumentos de deuda negociables	1,808	1,292	516	–	1,134	748	386	–
Registrados a valor razonable a través de otros ingresos integrales	443	44	399	–	351	44	307	–
Registrados a valor razonable a través de resultados	1,365	1,249	116	–	783	704	79	–
Instrumentos de capital e instrumentos de deuda	275	158	22	95	292	171	22	99
Registrados a valor razonable a través de otros ingresos integrales	118	112	–	5	96	88	–	8
Registrados a valor razonable a través de resultados	158	46	22	90	196	83	22	91
Otros activos financieros registrados a valor razonable a través de resultados	22	–	22	–	29	–	29	–
Instrumentos financieros derivados usados en contabilidad de coberturas	179	–	179	–	197	–	197	–
	2,284	1,450	738	95	1,652	919	634	99
Pasivos financieros registrados a valor razonable								
Pasivos financieros registrados a valor razonable a través de resultados	39	–	13	25	13	–	13	–
Instrumentos financieros derivados usados en contabilidad de coberturas	449	–	449	–	555	–	555	–
	487	–	462	25	568	–	568	–

1 Valuación a valor razonable se basa en precios cotizados (no ajustados) en mercados activos para estos activos y pasivos o unos idénticos.

2 Valuación a valor razonable se basa en información observable en mercados activos, o bien directamente (es decir, como precios) o indirectamente (es decir, de precios).

3 Valuación a valor razonable se basa en información para la que no existe información de mercado observable.

La tabla D 73 muestra la clasificación de jerarquías de valuación (de acuerdo con la NIIF 13) en la que se clasifican los valores razonables de los activos y pasivos financieros, que no se registran a valor razonable en el Estado Consolidado de Situación Financiera.

D.73**Jerarquía de valuación de activos y pasivos financieros no registrados a valor razonable**

	Al 31 diciembre, 2023				Al 31 diciembre, 2022			
	Total	Nivel 1 ¹	Nivel 2 ²	Nivel 3 ³	Total	Nivel 1 ¹	Nivel 2 ²	Nivel 3 ³
En millones de euros								
Valores razonables de activos financieros valuados a costo								
Cuentas por cobrar por servicios financieros	26,066	–	26,066	–	22,129	–	22,129	–
Valores razonables de pasivos financieros valuados a costo								
Pasivos por financiamiento ⁴	24,347	12,791	11,556	–	19,129	8,822	10,307	–
bonos	14,205	12,791	1,414	–	11,134	8,822	2,312	–
pasivos por transacciones ABS	2,009	–	2,009	–	1,018	–	1,018	–
otros pasivos por financiamiento ⁴	8,133	–	8,133	–	6,977	–	6,977	–
Otros pasivos financieros diversos	4,197	–	4,126	71	4,258	–	4,156	102

1 Valuación a valor razonable se basa en precios cotizados (no ajustados) en mercados activos para estos activos y pasivos o unos idénticos.

2 Valuación a valor razonable se basa en información observable en mercados activos, o bien directamente (es decir, como precios) o indirectamente (es decir, de precios).

3 Valuación a valor razonable se basa en información para la que no existe información de mercado observable.

4 El valor razonable al 31 de diciembre de 2022 ha sido ajustado debido a un error insignificante.

Categorías de valuación

La Tabla D 74 muestra los valores en libros de los instrumentos financieros de acuerdo con categorías de valuación.

La Tabla D 74 no incluye los valores en libros de instrumentos financieros derivados utilizados en contabilidad de coberturas ya que estos instrumentos financieros no se asignan a categoría de valuación.

D.74**Valores en libros de instrumentos financieros de acuerdo a categorías de valuación**

	Al 31 diciembre,	
	2023	2022
En millones de euros		
Activos		
Activos financieros valuados a costo (amortizado)	34,391	29,838
Cuentas por cobrar por servicios financieros ¹	21,191	18,383
Cuentas por cobrar comerciales	5,262	4,682
Efectivo y equivalentes de efectivo	7,067	5,944
Instrumentos de deuda negociables e inversiones similares	–	11
Otras cuentas por cobrar y otros activos financieros diversos	871	818
Activos financieros registrados a valor razonable a través de otros ingresos integrales	561	447
Instrumentos de deuda negociables e inversiones similares	443	351
Instrumentos de deuda y capital	118	96
Activos financieros registrados a valor razonable a través de resultados	1,544	1,008
Instrumentos de deuda negociables e inversiones similares	1,365	783
Instrumentos de deuda y capital	158	196
Otros activos financieros registrados a valor razonable a través de resultados ²	22	29
Pasivos		
Pasivos financieros valuados a costo (amortizado)	34,352	29,662
Cuentas por pagar comerciales	5,059	5,317
Pasivos por financiamiento ³	24,578	19,656
Otros pasivos financieros diversos ⁴	4,186	4,241
Obligaciones por transacciones de ventas	530	448
Pasivos financieros registrados a valor razonable a través de resultados ²	39	13

1 Excluyendo cuentas por cobrar por arrendamientos por €5,023 millones (31 diciembre, 2022: €4,042 millones) ya que no se asignan a ninguna categoría de valuación.

2 Instrumentos financieros clasificados como disponibles para fines de negociación. Estas partidas incluyen instrumentos financieros que no se utilizan en la contabilidad de coberturas.

3 Excluyendo pasivos por transacciones de arrendamiento por €1,149 millones (31 diciembre, 2022: €1,183 millones) ya que no se asignan a ninguna categoría de valuación.

4 Excluyendo garantías financieras por €11 millones (31 diciembre, 2022: €17 millones) ya que no se asignan a ninguna categoría de valuación.

[DaimlerTruck a Simple Vista](#)

Informe Combinado de la Administración con Declaración No Financiera del Grupo
Gobierno Corporativo
Estados Financieros Consolidados
Información Adicional

[> Notas a los Estados Financieros Consolidados](#)**Utilidades o pérdidas netas**

La Tabla D 75 presenta las utilidades/pérdidas netas de los instrumentos financieros incluidos en el Estado de Resultados Consolidado para las operaciones continuadas y discontinuadas (excepto los instrumentos financieros derivados utilizados en la contabilidad de coberturas).

Las utilidades/pérdidas netas sobre títulos de deuda e instrumentos capital registrados a valor razonable a través de resultados, incluyen principalmente utilidades y pérdidas atribuibles a cambios en los valores razonables de estos instrumentos.

Las utilidades/pérdidas sobre otros activos y pasivos financieros registrados a su valor razonable en resultados incluyen principalmente las utilidades y pérdidas atribuibles a cambios en sus valores razonables.

Las utilidades/pérdidas netas sobre instrumentos de capital registrados a valor razonable a través de otros ingresos integrales incluyen principalmente pagos de dividendos.

Las utilidades/pérdidas netas sobre otros activos financieros registrados a valor razonable a través de otros ingresos integrales son atribuibles principalmente a los efectos de la conversión de divisas.

Las utilidades/pérdidas netas sobre activos financieros valuados a costo (amortizado) (excluyendo el gasto/ingreso financiero que se muestra a continuación) incluyen principalmente pérdidas por deterioro (incluyendo reversiones de pérdidas por deterioro) por € 101 millones (2022: € 284 millones) que se cargan a costo de ventas, gastos de ventas y otros ingresos/gastos por intereses netos. También se incluyen las utilidades y pérdidas por conversión de divisas.

Las utilidades/pérdidas netas sobre pasivos financieros registrados a costo (amortizado) (excluyendo el gasto/ingreso por intereses que se muestra a continuación) incluyen principalmente los efectos de conversión de divisas.

D.75**Utilidades/pérdidas netas**

	2023	2022
En millones de euros		
Instrumentos de deuda y capital registrados a Valor razonable a través de resultados	-53	-64
Otros activos y pasivos financieros registrados a valor razonable a través de resultados ¹	44	31
Instrumentos de capital registrados a valor razonable a través de otros ingresos integrales	6	4
Otros activos financieros registrados a valor razonable a través de otros ingresos integrales	-2	-1
Activos financieros valuados a costo (amortizado)	-128	-251
Pasivos financieros valuados a costo (amortizado)	15	-41

¹ Instrumentos financieros clasificados como disponibles para negociación; estos importes están relacionados con instrumentos financieros derivados no utilizados en contabilidad de cobertura.

D.76**Total ingresos por intereses y total gastos por intereses**

	2023	2022
En millones de euros		
Total ingreso por intereses	2,349	1,435
por activos y pasivos financieros valuados a costos (amortizados)	2,209	1,378
por activos financieros registrados a valor razonable en otros ingresos integrales	139	57
Total gasto por intereses	-1,522	-840
por activos y pasivos financieros valuados a costos (amortizados)	-1,522	-840

Total de ingresos por intereses y total de gastos por intereses

La Tabla D 76 presenta el total de ingresos por intereses y el total de gastos por intereses por activos o pasivos financieros no registrados a valor razonable a través de resultados.

Ver la Nota 1 – Información General y Principales políticas contables - en la que se ofrecen descripciones cualitativas de contabilidad y presentación de los instrumentos financieros (incluidos los instrumentos financieros derivados).

Información sobre los instrumentos financieros derivados**Uso de derivados.**

El Grupo Daimler Truck utiliza instrumentos financieros derivados exclusivamente para la cobertura de riesgos financieros que resultan de sus actividades comerciales o de financiamiento o de su gestión de la liquidez. Estos son riesgos de tasas de interés y riesgos de divisas, que fueron definidos como categorías de riesgos. Para estos fines de cobertura, el Grupo Daimler Truck usa principalmente transacciones con forwards de divisas, swaps de tasas de interés en divisas cruzadas y swaps de tasas de interés.

La Tabla D 77 muestra los importes de las transacciones designadas como instrumentos de cobertura.

D.77**Importes por transacciones designadas como instrumentos de cobertura**

	Riesgo divisas foráneas Coberturas flujo efectivo ¹	Coberturas flujo efectivo ²	Riesgo tasa interés Coberturas valor razonable ³
En millones de euros			
Al 31 diciembre, 2023			
Valor en libros de instrumentos de cobertura			
Otros activos financieros circulantes	34	15	–
Otros activos financieros no circulantes	33	43	53
Otros pasivos financieros circulantes	40	3	7
Otros pasivos financieros no circulantes	2	37	359
Cambios valor razonable³	18	-117	195
Al 31 diciembre, 2022			
Valor en libros de instrumentos de cobertura			
Otros activos financieros circulantes	35	25	–
Otros activos financieros no circulantes	32	105	–
Otros pasivos financieros circulantes	28	–	8
Otros pasivos financieros no circulantes	4	1	515
Cambios valor razonable³	82	102	-473

1 Incluye el siguientes instrumento de cobertura: forwards de divisas

2 Incluye el siguientes instrumento de cobertura: swaps de tasas de interés y swaps de tasas de interés de divisas cruzadas.

3 Utilidades y pérdidas por instrumentos de cobertura utilizados para registrar ineficacia de coberturas.

Coberturas de valor razonable.

El Grupo Daimler Truck utiliza las coberturas de valor razonable principalmente como cobertura de riesgos de tasa de interés.

Los importes de las partidas cubiertas con coberturas de valor razonable se incluyen en la Tabla D 78.

D.78		
Coberturas valor razonable		
	Riesgo tasa interés	
	Al 31 diciembre	
	2023	2022
En millones de euros		
Valores en libros de partidas cubiertas		
Pasivos por financiamiento, circulantes	539	260
Pasivos por financiamiento, no circulantes	7,313	5,282
ajustes de coberturas		
Pasivos por financiamiento, circulantes	-7	-9
Pasivos por financiamiento, no circulantes	-306	-515
Cambios a valor razonable de partidas con cobertura ¹	-199	471
Importe acumulado de ajustes de cobertura por coberturas inactivas que siguen en el Estado		
Consolidado de Situación Financiera	-3	5

¹ Gastos o ingresos acumulados registrados en el valor en libros de las transacciones subyacentes.

Los efectos atribuibles a la parte ineficaz de la cobertura (parte ineficaz en relación con cobertura) se muestran en la Tabla D 79.

D.79		
Ineficacia de coberturas de valor razonable		
	Riesgo tasa de interés	
	2023	2022
En millones de euros		
Gasto por intereses		
	-4	-2

Coberturas de flujos de efectivo

El Grupo Daimler Truck utiliza coberturas de flujo de efectivo para la cobertura de los riesgos cambiarios y de tasas de interés.

Los importes relacionados con estas partidas designadas como coberturas de flujo de efectivo se muestran en la Tabla D 80.

D.80				
Coberturas de flujos de efectivo				
	Al 31 diciembre, 2023		Al 31 diciembre, 2022	
	Riesgo divisas extranjeras	Riesgo tasa de interés	Riesgo divisas extranjeras	Riesgo tasa de interés
En millones de euros				
Cambios a valor razonable de partidas con cobertura ¹				
	-18	104	-81	-102
Saldo de reservas par instrumentos financieros derivados (antes de impuestos)				
Coberturas continuas	94	20	96	130
Coberturas discontinuadas/terminadas	-27	-	-23	-

¹ Cambios de valor razonable de partidas cubiertas utilizadas para registrar ineficacia de coberturas.

Las utilidades y pérdidas por cobertura de flujos de efectivo, así como los efectos atribuibles a la parte ineficaz de la cobertura (parte ineficaz en relación con cobertura), se muestran en la Tabla D 81.

D.81**Utilidades y pérdidas sobre coberturas de flujo de efectivo¹**

En millones de euros	Riesgo divisas extranjeras			Riesgo tasa de interés	
	Ingresos por ventas	Costo de ventas	Otros ingresos/gastos financieros netos	Costo de Ventas	Gasto por intereses
2022					
Utilidades y pérdidas registradas en otros ingresos integrales	22	-4	-	-11	-93
Reclasificación de eficacia de cobertura de otros ingresos integrales al Estado Consolidado de Resultados					
Para coberturas para las que ya no se espera que ocurran flujos de efectivo futuros cubiertos	-2	-	-	-	-
Para coberturas que han sido transferidas debido a que la partida cubierta ha afectado a resultados	-15	-9	-	-4	1
2022					
Utilidades y pérdidas registradas en otros ingresos integrales	38	44	-	-13	115
Reclasificación de eficacia de cobertura de otros ingresos integrales al Estado Consolidado de Resultados					
Para coberturas para las que ya no se espera que ocurran flujos de efectivo futuros cubiertos	-	-1	-	-	-
Para coberturas que han sido transferidas debido a que la partida cubierta ha afectado a resultados	-15	-	-	-	5

¹ En 2023 y 2022, no se existió ineficacia de cobertura registrada en el Estado Consolidado de Resultados.

La Tabla D 82 muestra la reconciliación de estas reservas para instrumentos financieros derivados.

D.82**Reconciliación de reservas para instrumentos financieros derivados**

En millones de euros	2023	2022
Saldo al 1 enero	122	13
Cambios en valores razonables (antes de impuestos)	-117	136
Riesgo divisas extranjeras	-14	34
Riesgo tasa interés	-103	102
Reclasificación a utilidad o pérdida (antes de impuestos)	2	-2
Riesgo divisas extranjeras	5	-6
Riesgo tasa interés	-3	4
Reclasificación a costo de adquisición de activos no financieros (antes de impuestos)	-1	8
Riesgo divisas extranjeras – adquisición	-1	8
Riesgo precios <i>commodities</i> – compras de inventarios	-	-
Otros	-1	-
Impuestos sobre cambios en valores razonables y reclasificaciones	31	-33
Saldo al 31 diciembre	35	122

Las reservas para instrumentos financieros derivados incluyen rese para costos de cobertura.

Por lo general, los vencimientos de los instrumentos financieros derivados corresponden con las de las transacciones subyacentes. Se espera que la realización de las transacciones subyacentes de las coberturas de flujos de efectivo corresponda con las de los vencimientos de las transacciones de cobertura que se muestran en la Tabla D. 83.

Al 31 de diciembre de 2023, el Grupo Daimler Truck utilizó instrumentos financieros derivados con un vencimiento máximo de 117 meses (31 de diciembre de 2022: 109 meses) en la cartera como coberturas para riesgos de divisas resultantes de futuros flujos de efectivo de operaciones.

Valores nominales de los instrumentos financieros derivados.

La Tabla D 83 muestra los importes nominales de instrumentos financieros derivados celebrados para fines de cobertura de riesgos cambiarios, riesgos de tasa de interés que resultan de las actividades de operación y/o de financiamiento del Grupo.

D.83

Importes nominales de instrumentos financieros derivados usados en contabilidad de coberturas

	Al 31 diciembre, 2023				Al 31 diciembre, 2022			
	Vencimiento de importes nominales				Vencimiento de importes nominales			
En millones de euros	<1 año	1-5 años	>5 años	Total	<1 año	1-5 años	>5 años	Total
Riesgo de divisas extranjeras	2,294	995	–	3,289	2,045	979	–	3,024
Riesgo de tasa de interés	1,966	11,420	1,631	15,017	1,886	7,613	1,406	10,905
Coberturas de valor razonable	324	6,244	1,631	8,199	276	4,318	1,406	6,000
instrumentos financieros derivados principales afectados por la reforma al referente de tasa de interés								
en divisa CAD	256	649	–	905	–	–	–	–
en divisa USD	–	–	–	–	–	–	–	–
Coberturas de flujos de efectivo	1,642	5,176	–	6,818	1,610	3,295	–	4,905
instrumentos financieros derivados principales afectados por la reforma al referente de tasa de interés								
en divisa CAD	68	376	–	444	–	–	–	–
en divisa USD	–	–	–	–	189	–	–	189

Los precios promedio de instrumentos financieros derivados clasificados por categoría de riesgo para los principales riesgos, están incluidos en la Tabla D 84.

En la Nota 34 – Gestión de riesgos financieros- se explica la cobertura de riesgos cambiarios y de riesgos de tasas de interés.

D.84

Precios promedio de instrumentos de cobertura para principales riesgos

	Al 31 diciembre,	
	2023	2022
Riesgo de divisas extranjeras		
USD por €	1.08	1.08
AUD por €	1.63	1.53
GBP por €	0.89	0.87
Riesgo de tasa de interés		
Coberturas valor razonable		
Tasa de interés promedio – USD	-3.09%	-0.77%
Tasa de interés promedio – CAD	-2.31%	-2.17%
Tasa de interés promedio – EUR	-1.89%	-1.45%
Tasa de interés promedio – BRL	–	-12.83%
Tasa de interés promedio – MXN	–	-2.71%
Coberturas flujos de efectivo		
Tasa de interés promedio – USD	1.49%	0.63%
Tasa de interés promedio – CAD	1.92%	1.69%
Tasa de interés promedio – EUR	0.10%	2.03%
Tasa de interés promedio – BRL	0.44%	1.25%
Tasa de interés promedio – MXN	1.35%	1.54%
Tasa de interés promedio – AUD	-0.14%	–

34. GESTIÓN DE RIESGOS FINANCIEROS

Información general sobre riesgos financieros

Debido al tipo de negocios y la naturaleza internacional de sus operaciones, el Grupo Daimler Truck está expuesto a riesgos de mercado que se derivan de las variaciones en los tipos de cambio de divisas extranjeras y en las tasas de interés, mientras que los riesgos en precios de commodities resultan de su adquisición. Existe un riesgo en el precio del capital por inversiones en compañías que cotizan en bolsa. Además, el Grupo Daimler Truck está expuesto a los riesgos crediticios derivados de sus actividades de financiamiento y de arrendamiento y sus operaciones comerciales (cuentas por cobrar comerciales). Asimismo, el Grupo Daimler Truck está expuesto a riesgos de liquidez y país relacionados con sus riesgos crediticios y riesgos de mercado o con algún deterioro de sus operaciones comerciales o con alguna crisis en el mercado financiero. En caso de que estos riesgos lleguen a materializarse, podrían afectar en forma adversa la rentabilidad, liquidez y recursos de capital y situación financiera del Grupo Daimler Truck.

El Grupo Daimler Truck ha establecido lineamientos internos para los procedimientos de control del riesgo y para el uso de instrumentos financieros, incluyendo una clara segregación de las tareas relativas a las actividades financieras, liquidación, contabilidad y de contraloría. Los lineamientos sobre los que se basan los procesos de administración de riesgos del Grupo Daimler Truck para riesgos financieros están diseñados para identificar y analizar los riesgos mencionados en todo el Grupo Daimler Truck, establecer los límites y controles de riesgo apropiados, y dar seguimiento a los riesgos por medio de sistemas administrativos y de información que sean actualizados y confiables. Los lineamientos y los sistemas se revisan regularmente y se ajustan a los cambios en los mercados y productos.

El Grupo Daimler Truck administra y monitorea los riesgos principalmente a través de sus actividades de operación y financiamiento y, si es necesario, mediante el uso de instrumentos financieros derivados. El Grupo Daimler Truck utiliza instrumentos financieros derivados exclusivamente para la cobertura de riesgos financieros que resultan de sus actividades comerciales o de refinanciamiento o gestión de la liquidez. Sin estos instrumentos, el Grupo estaría expuesto a mayores riesgos financieros. Daimler Truck AG cubre los riesgos de divisas a través de contratos forward de conversión. Existen contratos de suministro a largo plazo para la cobertura de materias primas, por lo que no es necesario acumular coberturas adicionales. La Nota 33 – Instrumentos financieros - contiene información adicional sobre los instrumentos financieros, y especialmente sobre los volúmenes de instrumentos financieros derivados que utiliza el Grupo. El Grupo Daimler Truck evalúa con regularidad sus riesgos financieros, poniendo la debida atención a los cambios en los indicadores económicos clave y la información de mercado actualizada.

Los instrumentos sensibles al mercado, incluyendo títulos de deuda e instrumentos de capital que mantengan los activos del plan para financiar las pensiones y demás prestaciones de salud posteriores a la jubilación, no están incluidos en el siguiente análisis cualitativo y cuantitativo. Para más información sobre planes de pensiones y otras prestaciones posteriores a la jubilación, favor de referirse a la Nota 23 – Pensiones y obligaciones similares.

Riesgo Crediticio

El riesgo crediticio es el riesgo de incurrir en pérdidas económicas debido a que una contraparte incumpla con los términos contractuales relativos al pago o el servicio de una deuda. El riesgo crediticio abarca tanto el riesgo directo de incumplimiento como los riesgos de deterioro de solvencia crediticia y riesgos de concentración.

Las posiciones de riesgo máximo de los activos financieros que generalmente están sujetas a riesgos crediticios son equivalentes a sus valores en libros en la fecha del balance general (sin considerar la garantía, en caso de estar disponible). También existe riesgo de incumplimiento a partir de compromisos de deuda irrevocables que no han sido utilizados hasta la fecha, así como por garantías financieras. La posición de riesgo máximo en estos casos es igual a las salidas de efectivo futuras anticipadas. La Tabla D 85 presenta las posiciones de riesgo máximo en la fecha del informe.

D. 85

Máximas posiciones de riesgo de activos financieros, compromisos de deuda irrevocables y garantías financieras

	Al 31 de diciembre		
	2023	2022	
	Nota	Máxima posición de riesgo	Máxima posición de riesgo
Activos líquidos		8,875	7,089
Cuentas por cobrar por servicios financieros	15	26,214	22,425
Cuentas por cobrar comerciales	20	5,262	4,682
Instrumentos financieros derivados utilizados en contabilidad de coberturas (solo activos)	17	179	197
Instrumentos financieros derivados no utilizados en contabilidad de coberturas (solo activos)	17	22	29
Otras cuentas por cobrar financieras y otros activos financieros diversos	17	871	818
Compromisos de deuda irrevocables		370	163
Garantías financieras		271	300

Activos líquidos

Los activos líquidos consisten en efectivo y equivalentes de efectivo y títulos de deuda negociables disponibles para la venta e inversiones similares. Para la inversión de activos líquidos, se seleccionan y diversifican con gran cuidado a los bancos y los emisores de valores de acuerdo con un sistema de límites. Los activos líquidos están primordialmente en poder de instituciones financieras con altas calificaciones crediticias dentro y fuera de Europa y también en fondos del mercado de dinero. En relación con las decisiones de inversión, se da prioridad a la alta solvencia crediticia del deudor y a la diversificación equilibrada del riesgo. Los límites y sus utilidades se reevalúan de forma continua. En esta evaluación, el Grupo Daimler Truck también considera la evaluación del riesgo crediticio de sus contrapartes respecto a los mercados de capitales. En línea con la política de riesgos del Grupo Daimler Truck, la mayor parte de los activos líquidos se mantienen en inversiones con una calificación externa grado de inversión. Por lo tanto, los activos líquidos, no están sujetos a un riesgo crediticio sustancial y se asignan en la Etapa 1 del modelo de deterioro de conformidad con las NIIF, que se basan en el riesgo crediticio esperado.

Cuentas por cobrar por servicios financieros

Las actividades de financiamiento y arrendamiento del Grupo Daimler Truck se enfocan, principalmente, en apoyar la venta de los productos automotrices del Grupo Daimler Truck. Como consecuencia de estas actividades, el Grupo Daimler Truck se encuentra expuesto a riesgo crediticio, que se administra y monitorea con base en normas, pautas y procedimientos definidos.

El Grupo Daimler Truck administra su riesgo crediticio independientemente de si está relacionado con un contrato de financiamiento o un contrato de arrendamiento operativo o de arrendamiento financiero. Es por ello por lo que las declaraciones relacionadas con el riesgo crediticio de Financial Services se refieren al negocio completo de arrendamiento y financiamiento, a menos que se especifique lo contrario.

La exposición al riesgo crediticio por actividades de financiamiento y arrendamiento se monitorea con base en la cartera sujeta a riesgo crediticio. La cartera sujeta a riesgo crediticio está compuesta por las cuentas por cobrar por servicios financieros. Estas comprenden cuentas por cobrar por servicios financieros con clientes finales y distribuidores, cuentas por cobrar por contratos de arrendamiento financiero y pagos de arrendamientos (vencidos) por contratos de arrendamientos operativos. La cartera de arrendamientos operativos se reporta en el renglón de equipo en arrendamientos operativos en los Estados Financieros Consolidados. Los pagos vencidos de contratos de arrendamientos operativos se registran en cuentas por cobrar por servicios financieros.

El segmento de Financial Services del Grupo Daimler Truck tiene lineamientos que establecen el marco para la gestión efectiva de riesgos a nivel mundial, así como a nivel local. En particular, estas reglas enfrentan los requisitos mínimos relativos a todos los procesos de crédito para todos los riesgos, la definición de productos de financiamiento ofrecidos, la evaluación de la calidad del cliente, solicitudes de garantía, así como el tratamiento de créditos no garantizados y reclamaciones no procedentes. La limitación de riesgos de concentración se implementa, principalmente, a través de límites globales, que se refieren a exposiciones de clientes. Al 31 de diciembre de 2023, la exposición de los mayores 15 clientes no excedió el 19 % de la cartera total (31 de diciembre de 2022: 19 %).

Respecto de sus actividades de financiamiento y arrendamiento, el Grupo Daimler Truck mantiene una garantía para operaciones de clientes que limita el riesgo crediticio real a través de su valor razonable. En general, el valor de la garantía depende del monto de los activos financiados. Al inicio del contrato, por lo general se acuerda una garantía de por lo menos el 100% del valor contable en forma de vehículos sobre los que se basan los contratos. Durante la vigencia del contrato, se incluye continuamente el desarrollo del valor del colateral en el cálculo de las provisiones para riesgos que deben formarse, de tal forma que el valor neto en libros de los contratos deteriorados por crédito se garantice esencialmente mediante los vehículos. Además, Financial Services limita el riesgo crediticio de sus actividades de financiamiento y arrendamiento, por ejemplo, solicitando anticipos a los clientes.

Se aplican sistemas de calificación para evaluar el riesgo de incumplimiento por parte de los clientes de menudeo y pequeños negocios, para evaluar su solvencia. Los clientes corporativos se evalúan utilizando instrumentos internos de calificación. Ambos procesos de evaluación utilizan información externa del buró de crédito en caso de estar disponible. La calificación y los resultados de ésta, así como la disponibilidad de garantías y otros instrumentos de mitigación de riesgos, tales como pagos anticipados, garantías y, en menor medida, seguros por adeudos residuales, son elementos esenciales para la toma de decisiones crediticias.

Si se reconoce, en relación con contratos, un peor comportamiento de pago o cualquier otra causa de riesgo crediticio, la gerencia de reclamos inicia procedimientos de cobro para obtener los pagos vencidos por parte del cliente, para tomar posesión del activo financiado o en arrendamiento; o bien, para renegociar el contrato deteriorado. Las políticas y prácticas de reestructuración se basan en los indicadores o criterios que, a juicio de la administración local, indican probabilidad de que continúen los pagos y que el producto total anticipado derivado del contrato renegociado supere el producto anticipado por la recuperación y recomercialización.

La disminución en reservas por pérdidas estuvo impulsada por la normalización del ambiente económico posterior a la pandemia y un mejor desempeño de la cartera. Esto estuvo compensado por el efecto del incremento en la cartera. En 2023, además de la utilización, se redujeron gradualmente las reservas por pérdidas en varios mercados debido al buen desempeño crediticio y mejores perspectivas macroeconómicas para los siguientes años. Por lo general, las expectativas se actualizan para reflejar las perspectivas macroeconómicas actuales en el cálculo de reservas por pérdidas.

La Nota 15– Cuentas por cobrar por servicios financieros – ofrece información sobre riesgos crediticios incluidos en cuentas por cobrar por servicios financieros. La Nota 1– Información General y Principales políticas contables ofrece información sobre la valuación de pérdidas crediticias esperadas.

Cuentas por cobrar comerciales

Las cuentas por cobrar comerciales consisten principalmente de cuentas por cobrar relacionadas ventas a nivel mundial de vehículos y refacciones. El riesgo crediticio de las cuentas por cobrar comerciales abarca el riesgo de incumplimiento de los clientes, por ejemplo, distribuidores y empresas de distribución general, así como otros clientes corporativos y clientes particulares. Con el fin de identificar riesgos crediticios, el Grupo Daimler Truck evalúa la solvencia crediticia de los clientes.

El Grupo Daimler Truck gestiona su riesgo crediticio derivado de las cuentas por cobrar comerciales utilizando aplicaciones de TI y bases de datos con base en las políticas internas que deben seguirse a nivel mundial.

Una parte importante de las cuentas por cobrar comerciales relacionadas con negocios locales de cada país se respalda con diversos tipos de garantías específicas de cada país. Esta garantía incluye ventas condicionadas, avales y fianzas, así como hipotecas y pagos anticipados por parte de clientes.

En el caso de las cuentas por cobrar comerciales por el negocio de exportación, el Daimler Truck evalúa la solvencia crediticia de sus clientes por medio de un proceso de calificación interno considerando el riesgo respectivo de país. En este contexto, utiliza y evalúa sus estados financieros del cierre del ejercicio e información adicional relevante sobre las compañías de distribución general, tal como su historial de pagos.

Dependiendo de la solvencia crediticia de los clientes, el Grupo Daimler Truck generalmente establece límites de crédito y limita los riesgos crediticios mediante los siguientes tipos de garantías:

- Seguros de crédito,
- Garantías bancarias emitidas por bancos de primera clase
- Cartas de crédito

Estos procedimientos se definen en los lineamientos para créditos de exportación, que son de aplicación general en el Grupo.

Para deterioros de cuentas por cobrar comerciales, se aplica el enfoque simplificado, donde estas cuentas por cobrar comerciales se asignan a la etapa 2. Las pérdidas crediticias hasta el vencimiento para estas cuentas por cobrar comerciales se consideran al momento del registro inicial.

Para más información sobre las cuentas por cobrar comerciales y el estado de las reservas por deterioro, ver la Nota 20 – Cuentas por cobrar comerciales.

Instrumentos financieros derivados

El Grupo Daimler Truck utiliza instrumentos financieros derivados exclusivamente para la cobertura de riesgos financieros que resultan de su negocio operativo, actividades de financiamiento o gestión de la liquidez.

El Grupo Daimler Truck administra la exposición al riesgo crediticio relacionado con instrumentos financieros derivados mediante un sistema de límites que se basa en el análisis de la solidez financiera de cada contraparte. Este sistema limita y diversifica el riesgo crediticio. Como resultado de lo anterior, el Grupo Daimler Truck está expuesto a riesgo crediticio solo en un grado limitado en relación con sus instrumentos financieros derivados. La mayoría de los instrumentos derivados se contratan con contrapartes que cuentan una calificación externa grado inversión.

Otras cuentas por cobrar y activos financieros

Respecto de otras cuentas por cobrar y activos financieros incluidos en otros activos financieros, en el 2023 y el 2022, el Grupo Daimler Truck estuvo expuesto a riesgos crediticios solo en bajo grado.

Compromisos de deuda irrevocables

El segmento Financial Services está expuesto particularmente a riesgo crediticio por compromisos de deuda irrevocables con vendedores minoristas y clientes finales. Al 31 de diciembre de 2023, los compromisos de deuda irrevocables eran por un importe de € 370 millones (31 de diciembre de 2022: € 163 millones). Estos compromisos crediticios tenían un vencimiento menor a un año y no están sujetos a riesgo crediticio sustancial.

Garantías financieras

La máxima obligación posible resultante de garantías financieras es por un importe de € 271 millones al 31 de diciembre de 2023 (31 de diciembre de 2022: € 271 millones) e incluye pasivos registrados al 31 de diciembre de 2023 por un importe de € 11 millones (31 de diciembre de 2022: € 17 millones). Las garantías financieras representan principalmente arreglos contractuales. Estas garantías por lo general estipulan que, en caso de incumplimiento o impago por parte del deudor principal, el Grupo Daimler Truck tendrá que liquidar esas obligaciones financieras generalmente hasta por un importe acordado en contrato.

Riesgo de liquidez

El riesgo de liquidez es el riesgo de que una compañía no pueda cumplir cabalmente sus obligaciones financieras. El Grupo Daimler Truck administra su liquidez manteniendo volúmenes adecuados de activos líquidos y manteniendo líneas de crédito sindicadas adicionales a las entradas de efectivo procedentes de sus operaciones comerciales. Además, la posibilidad de bursatilizar las cuentas por cobrar por servicios financieros (transacciones ABS) también reduce el riesgo de liquidez del Grupo Daimler Truck. Los activos líquidos consisten en efectivo y equivalentes de efectivo, y títulos de deuda disponibles para su venta e inversiones similares. El Grupo Daimler Truck tiene la posibilidad de enajenar estos activos con poca antelación.

Los fondos recabados se destinan al financiamiento de capital de trabajo y gastos de capital, así como a las necesidades inesperadas de liquidez. De conformidad con los lineamientos internos, el refinanciamiento del negocio de arrendamiento y financiamiento generalmente se lleva a cabo con vencimientos coincidentes a fin de que los pasivos por financiamiento tengan el mismo perfil de vencimiento que los activos en arrendamiento y las cuentas por cobrar por servicios financieros.

Al 31 de diciembre de 2023, el efectivo y equivalentes de efectivo fueron por un importe de € 7,067 millones (31 de diciembre de 2021: € 5,944 millones). En 2023, resultaron importantes entradas de efectivo por las operaciones del Negocio Industrial, así como salidas y entradas de efectivo en relación con el efectivo proveniente de actividades de financiamiento. Resultaron salidas de efectivo particularmente por inversiones en activos intangibles y propiedades, plantas y equipo e impuestos sobre la renta pagados y una mayor cartera de actividades de arrendamiento y financiamiento en Financial Services, un pago de dividendo a los accionistas de Daimler Truck Holding AG y el inicio de un programa de recompra de acciones.

Desde el punto de vista operativo, la administración de exposiciones de liquidez del Grupo Daimler Truck está centralizada mediante un proceso de constitución de un fondo común de efectivo diario. Este proceso permite al Grupo Daimler Truck administrar el superávit de liquidez y los requerimientos de liquidez, de acuerdo con las necesidades reales del Grupo Daimler Truck. La gestión de liquidez a corto y a mediano plazo del Grupo Daimler Truck toma en cuenta los plazos de vencimiento de los activos y pasivos financieros y las estimaciones de flujos de efectivo generados por las actividades comerciales.

En general, el Grupo Daimler Truck utiliza un amplio espectro de instrumentos financieros para cubrir sus requerimientos de financiamiento. Dependiendo de los requerimientos de financiamiento y las condiciones del mercado, el Grupo Daimler Truck emite obligaciones de deuda e instrumentos financieros garantizados por cuentas por cobrar en diversas divisas. El 28 de octubre de 2021, al Grupo Daimler Truck se le emitió una clasificación crediticia de emisor a largo plazo de A3 por parte de Moody's Investor Service y BBB+ por parte de S&P Global Ratings; sin embargo, las posibles bajas de calificación de las calificaciones crediticias del Grupo Daimler Truck podrían tener un impacto negativo sobre el financiamiento del Grupo.

En agosto de 2021, se concluyó un contrato con un consorcio de bancos internacionales para otorgar una línea de crédito sindicada, por € 5 miles de millones. La línea de crédito tiene una vigencia inicial de cinco años con dos opciones de prórroga de un año cada una. Ambas opciones de extensión han expirado y no fueron utilizadas. El Grupo Daimler Truck no pretende utilizar la línea de crédito.

En septiembre de 2022, concluyó una línea de crédito revolvente adicional por € 1 mil millones con un grupo bancario internacional. Esta línea de crédito tiene una vigencia de 24 meses e incluye una opción para incrementarla en € 500 millones durante los primeros 18 meses. La opción del incremento de la línea de crédito no ha sido utilizada a la fecha del informe.

La Tabla D 86 proporciona un panorama general de la forma en que la situación futura de liquidez del Grupo puede verse afectada por salidas de efectivo por pasivos, garantías financieras y compromisos de deuda irrevocables al 31 de diciembre de 2023.

La Nota 25 – Pasivos financieros - también proporciona información sobre los pasivos financieros del Grupo Daimler Truck.

D.86							
Disminución de liquidez para pasivos y garantías financieras ¹							
	Total	2023	2024	2025	2026	2027	≥ 2028
En millones de euros							
Pasivos por financiamiento ²	22,151	8,165	5,353	3,232	1,956	1,748	1,697
pasivos por arrendamiento	1,322	205	196	174	142	118	487
Instrumentos financieros derivados ³	651	237	151	85	73	32	73
con liquidación bruta	94	87	7	-	-	-	-
Salidas de efectivo	1,448	1,294	154	-	-	-	-
Entradas de efectivo	-1,354	-1,207	-147	-	-	-	-
con liquidación neta	557	150	144	85	73	32	73
Salidas de efectivo	557	150	144	85	73	32	73
Cuentas por pagar comerciales ⁴	5,317	5,310	-	-	-	-	7
Otros pasivos financieros diversos excluyendo intereses devengados y pasivos por garantías financieras	3,883	2,307	570	371	274	127	234
Compromisos de deuda irrevocables ⁵	163	163	-	-	-	-	-
Garantías financieras ⁶	300	300	-	-	-	-	-
	32,465	16,482	6,074	3,688	2,303	1,907	2,011

1 Los importes se calcularon de la siguiente forma:

- (a) Si la contraparte puede solicitar el pago en fechas distintas, el pasivo se incluye con base en la fecha más cercana en la que el Grupo Daimler Truck puede estar obligado a efectuar el pago.
- (b) Los flujos de efectivo de instrumentos financiera a tasa variable son estimados con base en tasas forward.

2 Los flujos de efectivo de pasivos de financiamiento que se informan consisten en sus pagos de interés y principal no descontado.

3 El importe no descontado de flujos de efectivo de pasivos financieros derivados se muestra para el año correspondiente.

4 Las salidas de efectivo de cuentas por pagar comerciales se muestran sin descuento.

5 Se muestran los importes máximos disponibles.

6 Se informan las máximas obligaciones posibles de conformidad con las garantías emitidas. Se asume que los importes son pagaderos dentro del primer año.

Riesgo de país

El riesgo de país es el riesgo de pérdidas económicas que resultan de cambios en las condiciones políticas, económicas, legales o sociales en el respectivo país, por ejemplo, las que resultan de medidas soberanas tales como la expropiación o prohibición de transferencias de divisas extranjeras.

El Grupo Daimler Truck está expuesto a riesgo de país que resulta principalmente de inversiones en subsidiarias, compañías relacionadas, negocios y operaciones conjuntos, así como por cuentas por cobrar comerciales transfronterizas. Los riesgos de país también resultan de depósitos en efectivo transfronterizos en instituciones financieras.

El Grupo Daimler Truck gestiona estos riesgos a través de límites de exposición de país (por ejemplo, para carteras de monedas fuertes de entidades de servicios financieros). Un sistema interno de calificación sirve como base para la administración de exposiciones de país orientadas al riesgo; este asigna a todos los países a clases de riesgo, tomando en consideración las indicaciones de mercados de capital de riesgo de país.

Riesgos del mercado financiero

La naturaleza mundial de sus negocios expone al Grupo Daimler Truck a riesgos importantes de mercado a causa de las fluctuaciones en los tipos de cambio de divisas extranjeras, las tasas de interés y los precios de *commodities*. El Grupo Daimler Truck también está expuesto al riesgo de precio del capital en relación con sus inversiones en compañías que cotizan en bolsa.

El Grupo Daimler Truck calcula su exposición neta total a estos riesgos de mercado con el fin de brindar una base para sus decisiones de cobertura, que incluyen la elección de instrumentos de cobertura y la determinación de volúmenes de cobertura, así como de los períodos correspondientes. Las decisiones relacionadas con la administración de riesgos de mercado que resultan de las variaciones del tipo de cambio y *commodities*, así como administración de activos/pasivos (tasas de interés) normalmente las toman los respectivos comités de gestión de riesgos del Grupo Daimler Truck. Las exposiciones netas son la base de las estrategias de cobertura y son actualizadas de forma regular.

Ciertas tasas de interés de referencia existentes incluyendo las del London Interbank Offer Rate (para USD, GBP, CHF y JPY) fueron reformadas de forma integral e internacional para fines de 2022. Como resultado, esas tasas de interés serán gradualmente abolidas y reemplazadas con tasas de referencia libres de riesgos alternativas. Se están desarrollando tasas de interés alternativas a nivel nacional en el contexto de los sistemas legales y divisas correspondientes; por lo tanto, estas pueden variar en relación con su estructura, metodología y período de publicación.

En 2023, la mayoría de los derivadores afectados por la reforma de referencia en CAD cambiaron a la tasa de referencia libre de riesgos CORRA. Las transacciones subyacentes correspondientes no son afectadas. El Grupo Daimler Truck espera que las restantes tasas de referencia de conversión de instrumentos de cobertura y sus transacciones subyacentes sean idénticas y sin ninguna demora importante en tiempos. El Grupo Daimler Truck continúa considerando la relación económica, y, por lo tanto, la continuación de contabilidad de coberturas como existente.

Los valores nominales de los instrumentos financieros derivados afectados que están incluidos en contabilidad de coberturas se encuentran en la tabla D 83.

Como parte de este sistema de gestión de riesgos, el Grupo Daimler Truck emplea análisis de valor en riesgo. Para llevar a cabo estos análisis, el Grupo Truck cuantifica el riesgo de mercado debido a variaciones tales como los tipos de cambio de divisas extranjeras y tasas de interés y ciertos precios de *commodities* de forma habitual, calculando la pérdida potencial dado un nivel de confianza y un período de tenencia.

Los cálculos de valor en riesgo se basan en las siguientes hipótesis:

- pérdidas potenciales relacionadas con valores razonables, y
- un nivel de confianza de 99% y un período de tenencia de cinco días.

El Grupo Daimler Truck calcula el valor en riesgo por riesgos del tipo de cambio de conformidad con el método de varianza-covarianza.

En el cálculo del valor en riesgo con el método de varianza-covarianza, el Grupo Daimler Truck primero calcula el valor actual de mercado de la cartera de instrumentos financieros del Grupo. Después, se cuantifica la sensibilidad del valor de la cartera a las variaciones en los factores de riesgos de mercado pertinentes, por ejemplo, ciertos tipos de cambio de divisas extranjeras o tasas de interés con vencimientos específicos. Con base en las volatilidades y las correlaciones de dichos factores de riesgos de mercado, que se obtienen en la base de datos RiskMetrics™, se calcula una distribución estadística de los cambios potenciales en el valor de la cartera al cierre del período de tenencia. Este cálculo permite deducir la pérdida que se alcanzaría o rebasaría con una probabilidad de tan solo 1%, la cual representa el valor en riesgo.

Riesgo de tipo de cambio

Administración del riesgo de transacción y del riesgo cambiario. La naturaleza internacional de las operaciones del Grupo Daimler Truck expone sus flujos de efectivo a riesgos derivados de las fluctuaciones en los tipos de cambio. Estos riesgos están relacionados primordialmente con las fluctuaciones entre el euro y el dólar de EE. UU., la libra británica, el dólar australiano y el yen japonés. El riesgo de tipo de cambio del Grupo Daimler Truck surge cuando se generan ingresos en una moneda distinta a aquella en la que se incurren los costos para generar esos ingresos, puede resultar inadecuado cubrir los costos si el valor de la divisa en la que se generaron los ingresos disminuye, en el proceso, en relación con el valor de la divisa en la que se incurrieron los costos.

El Grupo Daimler Truck está expuesto a riesgos de transacción, pero solo en menor grado debido a su red de producción mundial y al volumen generalmente menor de volumen de divisas extranjeras. Además, el Grupo Daimler Truck está indirectamente expuesto a riesgo de transacción como resultado de sus inversiones contabilizadas utilizando el método de participación.

La exposición total del Grupo al riesgo cambiario se reduce mediante coberturas naturales, que consiste en las exposiciones cambiarias de las operaciones comerciales de las distintas entidades y segmentos que se compensen entre sí parcialmente a nivel Grupo. Estas coberturas naturales eliminan la necesidad de cobertura en la medida en que las exposiciones coincidan. Para proporcionar una cobertura natural adicional en contra de cualquier riesgo de transacción remanente, el Grupo Daimler Truck generalmente se esfuerza para incrementar las salidas de efectivo en la misma divisa en la que el Grupo tenga un exceso neto de entrada de efectivo.

A fin de mitigar el impacto de las fluctuaciones del tipo de cambio para las operaciones comerciales del Grupo (transacciones futuras), el Grupo Daimler Truck evalúa continuamente su exposición al riesgo de tipo de cambio y cubre parte de este riesgo mediante el uso de instrumentos financieros derivados. El Grupo Daimler Truck administra su riesgo de tipo de cambio y sus operaciones de cobertura mediante derivados de divisas. El Departamento de Tesorería Corporativa implementa la cobertura de divisas extranjeras a través de transacciones con instituciones financieras internacionales. Por lo general, se toman medidas adecuadas sin demora para eliminar cualquier cobertura en exceso en relación con transacciones de cobertura provocadas por cambios en la exposición. Las relaciones designadas de cobertura también se revisan en relación con cualquier requerimiento para discontinuar la contabilidad de coberturas.

Los coeficientes de cobertura objetivo del Grupo Daimler Truck para los flujos de efectivo de operación proyectados en divisas extranjeras se indican mediante un modelo de referencia. Por una parte, el horizonte de cobertura está limitado naturalmente por la incertidumbre con respecto a los flujos de efectivo en un futuro lejano y, por otra parte, también puede verse limitado por el hecho de que no se disponga de contratos en las divisas adecuadas. Este modelo de referencia tiene como objeto limitar riesgos para el Grupo Daimler Truck por movimientos desfavorables en los tipos de cambio preservando al mismo tiempo cierta flexibilidad para participar en acontecimientos favorables. Con base en este modelo de referencia y dependiendo de las perspectivas del mercado, el comité determina el horizonte de cobertura, que por lo general varía de entre uno a cinco años, así como los coeficientes de cobertura promedio. Como un reflejo del carácter de los riesgos implícitos, los coeficientes de cobertura se reducen a medida que los plazos de vencimiento se amplían.

Los riesgos por exposiciones a divisas extranjeras de las operaciones comerciales vehiculares se gestionan principalmente con el uso de contratos forwards de divisas extranjeras. Los instrumentos aplicados dependen de la valuación de las condiciones de mercado. El valor en riesgo se utiliza para medir el riesgo de tipo de cambio inherente a estos instrumentos financieros derivados.

La tabla D 87 muestra el valor en riesgo al cierre del período del riesgo cambiario para las carteras 2022 y 2021 y el inicio de carteras de instrumentos derivados, que se celebraron principalmente en relación con las operaciones del negocio vehicular. Las operaciones de compensación subyacentes a los instrumentos financieros derivados no se encuentran incluidas en la siguiente presentación de valor en riesgo, ya que incluyen, principalmente, flujos de efectivo pronosticados. Ver también la tabla D 83.

D.87

Valor en riesgo por riesgo de tipo de cambio y riesgo de tasa de interés

	2023	2022
	Fin del periodo	Fin del periodo
En millones de euros		
Riesgo de tipo de cambio (por instrumentos financieros derivados)	28	46
Riesgo de tasa de interés (por instrumentos financieros derivados)	28	26

Contabilidad de coberturas. Al designar instrumentos financieros derivados, se aplica un coeficiente de cobertura de 1. Además, el volumen y divisa respectivos de la cobertura y la transacción subyacente, así como las fechas de vencimiento se hacen coincidir.

El Grupo Daimler Truck garantiza una relación económica entre las transacciones subyacentes y la transacción de cobertura garantizando la consistencia de la divisa, su volumen y vencimiento. No se designan primas de opciones ni componentes forward en la relación de cobertura, sino que se difieren los costos de cobertura en otros ingresos integrales y se registran en utilidad o pérdida en la fecha de vencimiento de la transacción subyacente o se registran como ajuste al costo de adquisición de activos no financieros. La efectividad de la cobertura se evalúa al inicio y durante la relación económica. Las posibles fuentes de ineficacia de la relación de cobertura son:

- Los cambios en el riesgo crediticio al valuar el instrumento de cobertura utilizado, que no se reflejan en el cambio del riesgo cambiario cubierto.
- Variaciones en la programación de las transacciones con cobertura.

En 2023, el comportamiento del valor en riesgo por cobertura de divisas extranjeras estuvo impulsado, principalmente, por una fuerte disminución en las volatilidades del tipo de cambio.

Por lo general las inversiones del Grupo Daimler Truck en activos líquidos o actividades de refinanciamiento son seleccionadas para minimizar los posibles riesgos cambiarios. Los riesgos de transacciones que resultan de activos líquidos o cuentas por pagar en divisas extranjeras que se crean por la inversión o por refinanciamientos del Grupo Daimler Truck en los mercados de dinero o capitales por lo general son cubiertos contra riesgo cambiario en el momento de la inversión o del refinanciamiento, de conformidad con los lineamientos internos del Grupo. El Grupo Daimler Truck utiliza instrumentos financieros derivados apropiados (por ejemplo, swaps de tasas de interés de divisas cruzadas) para cubrirse contra el riesgo de divisas.

Puesto que los riesgos cambiarios que resultan de inversión o refinanciamientos del Grupo Daimler Truck en divisas extranjeras y las operaciones de cobertura respectivas se compensan entre sí mayormente, estos instrumentos financieros no se incluyen en el cálculo del valor en riesgo que se presenta.

Efectos del riesgo de conversión de divisas (“Riesgos de Conversión”). Para fines de los Estados Financieros Consolidados del Grupo Mercedes-Benz, los ingresos y gastos y los activos y pasivos de las subsidiarias ubicadas fuera de la zona del euro se convierten a euros. Por lo tanto, las variaciones de un período a otro en los tipos de cambio promedio pueden causar efectos de conversión que tengan un impacto importante, por ejemplo, en los ingresos, los resultados de los segmentos (EBIT) y en los activos y pasivos del Grupo Daimler Truck.

A diferencia del riesgo de transacción por tipos de cambio, el riesgo de conversión por tipos de cambio no necesariamente afecta los flujos de efectivo futuros. La posición de capital del Grupo Daimler Truck refleja estos cambios en los valores contables provocados por los tipos de cambio. Por lo general, el Grupo Daimler Truck no se cubre contra el riesgo de conversión por tipos de cambio.

Riesgo de tasas de interés

El riesgo de tasas de interés es que el riesgo del valor razonable de futuros flujos de efectivo de un instrumento financiero fluctúe debido a cambios en las tasas de interés del mercado. El Grupo Daimler Truck utiliza una variedad de instrumentos financieros sensibles a las tasas de interés para cubrir las necesidades de liquidez del Grupo. Un volumen importante de activos y pasivos sensibles a las tasas de interés resulta de los negocios de arrendamiento y ventas por financiamiento operados por el segmento Financial Services. Las compañías de Financial Services celebran transacciones con clientes que resultan, primordialmente, en cuentas por cobrar a tasa fija. La política general del Grupo Daimler Truck es igualar el financiamiento en términos de vencimientos y tasas de interés cuando resulte viable desde el punto de vista económico. Sin embargo, para una parte limitada de la cartera de cuentas por cobrar en mercados seleccionados y desarrollados, Financial Services no iguala el financiamiento en términos de vencimientos para aprovechar oportunidades de mercado. Como resultado de lo anterior, el Grupo Daimler Truck está expuesto a riesgos debido a cambios en las tasas de interés.

La medición del riesgo de tasas de interés del Grupo Daimler Truck ha sido llevada a cabo a través de un análisis de valor en riesgo.

Un grupo experto del Grupo Daimler Truck, formado por miembros de Tesorería del Grupo, Contraloría de Financial Services representantes de funciones financieras clave en el Grupo Daimler Truck, administra el riesgo de tasa de interés mediante el establecimiento de objetivos para la posición del riesgo de tasa de interés. Tesorería del Grupo y las subsidiarias locales son conjuntamente responsables de la consecución de estos objetivos. Contraloría de Tesorería del Grupo y Contraloría de Financial Services y el departamento de Información monitorean la consecución de objetivos de forma habitual como funciones separadas. Con el fin de alcanzar las posiciones objetivo de riesgo de tasas de interés en términos de vencimientos y de períodos de establecimiento de tasas de interés, el Grupo Daimler Truck también utiliza instrumentos financieros derivados, tales como swaps de tasa de interés. El Grupo Daimler Truck evalúa su posición de riesgo de tasas de interés comparando activos y pasivos en relación con sus vencimientos correspondientes, incluyendo el impacto de los instrumentos financieros derivados relevantes.

Los instrumentos financieros derivados también se usan en conjunción con el refinanciamiento relacionado con los segmentos automotrices y la gestión de la liquidez. El Grupo Daimler Truck dirige las actividades de financiamiento de los negocios automotrices y de servicios financieros a nivel Grupo.

La tabla D 87 muestra el valor en riesgo al final de período del informe para el riesgo de tasas de interés en 2023 y para 2022 para los instrumentos financieros derivados. Los pasivos por arrendamiento no se incluyen en el valor en riesgo del riesgo de tasas de interés. Estos pasivos por arrendamiento tienen una tasa de intereses fija y, por lo tanto, los cambios en las tasas de interés no tienen efecto alguno en la utilidad neta del Grupo Daimler Truck.

Contabilidad de coberturas. Al designar instrumentos financieros derivados, por lo general se aplica un índice de cobertura de 1. Se hacen coincidir los volúmenes, curvas de intereses, divisas y fechas de vencimiento respectivos. En el caso de instrumentos financieros derivados combinados para coberturas de divisas de intereses, el diferencial base de divisa cruzada no se designa en la relación de cobertura, sino que se difiere como costo de cobertura en otros ingresos integrales y se registra en resultados durante la vigencia de la cobertura. El Grupo Daimler Truck garantiza una relación económica entre las transacciones subyacentes y el instrumento de cobertura garantizando la consistencia de las tasas de interés, condiciones de vencimiento e importes nominales. La efectividad de la cobertura se evalúa al inicio y durante la relación económica utilizando el método de derivado hipotético. Las posibles fuentes de ineficacia de la relación de cobertura son:

- Cambios en el riesgo crediticio al valor el instrumento de cobertura en uso que no se reflejan en la variación en el riesgo de tasa de interés cubierto.
- Cambios en los parámetros de las transacciones subyacentes con cobertura.

Riesgo de precios de *commodities*

El Grupo Daimler Truck está expuesto al riesgo de cambios de precios de *commodities* en relación con la adquisición de materias primas y los suministros de fabricación que son utilizados en la producción. El riesgo se limita a través de contratos de suministro a largo plazo. Los comités relevantes del Grupo Daimler Truck revisan los riesgos y emprenden acciones para reducir este riesgo que resulta de la fluctuación en los precios de *commodities*, en caso de ser necesario.

Además, se han cerrado contratos de suministro de electricidad a largo plazo de energías renovables, llamados contratos de compra de electricidad, como cobertura de precios de electricidad y la compra de energía ecológica. El valor razonable de estos contratos corresponde a la diferencia entre el precio de mercado y el precio contractualmente acordado multiplicado por el volumen contractual.

Contabilidad de coberturas. Al 31 de diciembre de 2023, no existían derivados de *commodities*. Por lo tanto, no se lleva a cabo ninguna contabilidad de coberturas. El uso futuro de derivados es posible en principio, tal como se describe anteriormente. Al designar derivados de *commodities*, los volúmenes respectivos y parámetros relevantes para la valuación del artículo cubierto y el instrumento de cobertura, así como las fechas de vencimiento, son empatados. El Grupo Daimler Truck garantiza una relación económica entre el artículo cubierto y el instrumento de cobertura asegurando la consistencia de volúmenes, parámetros relevantes para valuación y plazos de vencimiento. La efectividad se evalúa al momento de la designación inicial y durante la vigencia de la cobertura. Las posibles fuentes de ineficacia de la relación de cobertura son:

- Cambios en el riesgo crediticio en la valuación de los instrumentos derivados utilizados que no se reflejan en la variación del riesgo cubierto de precios de *commodities*.
- Cambios en las programaciones de las transacciones con cobertura.

Al 31 de diciembre de 2023, los valores nominales de derivados no designados en una relación de cobertura fueron por € 1,709 millones por cobertura de riesgos del tipo de cambio (31 de diciembre 2022: € 1,633 millones) y € 97 millones por cobertura de riesgos de tasa de interés (31 de diciembre de 2022: € 0 millones), así como € 78 millones (31 de diciembre 2022: € 0 millones) por cobertura de riesgos de precios de *commodities*.

Riesgo por precio del capital

Principalmente, el Grupo Daimler Truck tiene inversiones en acciones en compañías que se clasifican como inversiones a largo plazo, algunas de las cuales se registran utilizando el método de participación. Estas inversiones no se incluyen en una evaluación del riesgo de mercado por parte del Grupo Daimler Truck.

35. INFORMACIÓN POR SEGMENTOS

Segmentos Sujetos de Información

El Consejo de Administración de Daimler Truck Holding AG, como máximo responsable de la toma de decisiones operativas, asigna recursos a los segmentos operativos del Grupo y evalúa su rendimiento de forma regular. Por lo tanto, la información con base en segmentos operativos refleja de manera retrospectiva la estructura de administración e informes internos del Grupo Daimler Truck.

Los segmentos se organizan y gestionan en gran medida por separado, según las zonas geográficas, la naturaleza de los productos y servicios prestados, las marcas, los canales de distribución y el perfil de los clientes. Las actividades del Grupo Daimler Truck se dividen en los segmentos Trucks North America, Mercedes-Benz, Trucks Asia, Daimler Buses y Financial Services.

El segmento Trucks North America desarrolla, fabrica y vende camiones con las marcas Freightliner y Western Star en América del Norte. La gama de productos del segmento también incluye autobuses de Thomas Built Buses, así como chasis de autobuses.

El segmento Mercedes-Benz desarrolla, fabrica y vende camiones con la marca Mercedes-Benz, incluyendo soluciones fuera de caminos, y también vende camiones con la marca FUSO en Europa y América Latina (excluyendo a México).

El segmento Trucks Asia desarrolla, fabrica y vende camiones y autobuses con las marcas FUSO y BharatBenz, y vende camiones y autobuses con la marca Mercedes-Benz. Trucks Asia también está presente en China a través de Daimler Truck China y su subsidiaria Daimler Trucks and Buses China, a través de la cual se importan camiones Mercedes-Benz a China. Además, se producen camiones bajo la marca Auman como parte del negocio conjunto Beijing Foton Daimler Automotive Co., Ltd. con Foton.

El segmento Daimler Buses desarrolla, fabrica y vende autobuses con las marcas Mercedes-Benz y Setra. La gama de productos del segmento también incluye chasis de autobús bajo la marca Mercedes-Benz.

Los segmentos Trucks North America, Mercedes-Benz, Trucks Asia y Daimler Buses conforman los segmentos automotrices.

Los segmentos vehiculares también venden trenes motrices refacciones y accesorios a clientes externos, así como entre sí. El segmento Mercedes-Benz es el principal proveedor de refacciones para los demás segmentos.

El segmento Financial Services apoya las ventas de los camiones y autobuses en todo el mundo. Su cartera de productos comprende principalmente paquetes de financiamiento y arrendamiento a medida para clientes finales y concesionarios, intermediación de seguros para vehículos comerciales y servicios bancarios.

Estructura de administración interna e información

La estructura de administración interna y de información del Grupo Daimler Truck se basa principalmente en las políticas contables que se describen en la Nota 1 – Información General y Principales políticas contables, conforme a las NIIF.

La medición de utilidad o pérdida del Grupo Daimler Truck utilizadas por la estructura de administración e informes del Grupo se conoce como “EBIT”. Las transacciones entre segmentos se eliminan, por lo general, en el respectivo segmento. Las transacciones entre los segmentos por lo general se eliminan dentro de Reconciliación. La eliminación de los efectos relacionados con transferencias entre compañías del Grupo de inversiones de capital se lleva a cabo en los segmentos implicados. Se han efectuado algunas simplificaciones en los informes por segmento en relación con la contabilidad de arrendamientos asociada con transacciones intragrupo. Por ejemplo, los arrendamientos intragrupo se contabilizan como arrendamientos operativos.

Los activos de los segmentos constituyen principalmente todos los activos. Los activos de los segmentos automotrices excluyen los activos por impuesto sobre la renta, activos de planes de pensiones con prestaciones definidas y demás planes de prestaciones posteriores a la jubilación y ciertos activos financieros (incluyendo liquidez). Los pasivos del segmento constituyen principalmente todos los pasivos relacionados con actividades de operación. Los pasivos del segmento automotriz excluyen los correspondientes a pasivos por pago de impuesto sobre la renta, pasivos por planes de pensiones con prestaciones definidas y demás planes de prestaciones posteriores a la jubilación y ciertos pasivos financieros (incluyendo pasivos por financiamiento).

Los riesgos de valor residual relacionados con cuentas por cobrar por arrendamientos operativos y arrendamientos financiero del Grupo Daimler Truck, por lo general son cubiertos por los segmentos automotrices, que fabricaron el equipo en arrendamiento. La participación de riesgos se basa en convenios entre los segmentos automotrices y Financial Services; las condiciones varían por segmento automotriz y región geográfica.

Los gastos de capital por propiedades, plantas y equipo y activos intangibles reflejan los aumentos de efectivo reales a estos activos intangibles y propiedades, plantas y equipo en tanto no se relacionen con costos de empréstitos capitalizados o crédito mercantil.

La depreciación y amortización puede también incluir deterioros, mientras estos no estén relacionados con el deterioro del crédito mercantil de conformidad con la NIC 36 “Deterioro de Activos”.

Reconciliación

La reconciliación incluye otras actividades comerciales e inversiones, específicamente en el área de la conducción autónoma. Además, se incluyen las funciones y servicios prestados por las oficinas centrales del Grupo Daimler Truck, así como por otras compañías del Grupo no asignados a los segmentos. Adicionalmente, la reconciliación incluye proyectos gestionados por la oficina central.

La tabla D 88 presenta información por segmentos en y para los ejercicios fiscales 2023 y 2022.

D.88**Información por segmentos**

	Trucks North America	Mercedes- Benz	Trucks Asia	Daimler Buses	Financial Services	Total Segmentos	Recon- ciliación	Grupo Daimler Truck
En millones de euros								
2023								
Ingresos por ventas externas	23,375	19,121	6,432	4,362	2,600	55,890	-	55,890
Ingresos por ventas entre segmentos	118	2,517	629	204	74	3,541	-3,541	-
Total ingresos por ventas	23,492	21,638	7,060	4,566	2,674	59,431	-3,541	55,890
Utilidad/pérdida del segmento (EBIT)	2,887	2,038	330	214	186	5,655	-471	5,183
Utilidad/pérdida inversiones método participación	4	-8	-57	2	-	-59	-50	-109
utilidad/pérdida por composición y efectos por cambios en tasas de descuento en provisiones para otros riesgos	-43	-51	2	-9	-4	-106	-23	-128
31. Dic. 2023								
Activos del segmento	7,240	15,170	5,605	3,922	29,815	61,752	784	62,536
valores en libros de inversiones método de participación	25	34	272	11	-	343	708	1,051
Pasivos del segmento	6,468	9,395	1,970	2,890	27,353	48,076	-747	47,329
Adiciones a activos no circulantes	347	1,768	347	354	513	3,329	84	3,413
inversiones en activos intangibles	41	123	32	8	15	219	61	280
inversiones en propiedades, plantas y equipo	235	533	128	115	12	1,023	2	1,026
Depreciación y amortización de activos no circulantes	294	977	257	183	30	1,740	10	1,750
amortización de activos intangibles	4	91	31	19	7	152	5	157
depreciación de propiedades, plantas y equipo (incluyendo activos por derecho de uso)	256	438	193	72	11	971	5	976

	Trucks North America	Mercedes- Benz	Trucks Asia	Daimler Buses	Financial Services	Total Segmentos	Recon- ciliación	Grupo Daimler Truck
En millones de euros								
2022								
Ingresos por ventas externas	21,922	17,843	5,915	3,551	1,714	50,945	-	50,945
Ingresos por ventas entre segmentos	117	2,370	584	138	45	3,254	-3,254	-
Total ingresos por ventas	22,039	20,213	6,499	3,689	1,759	54,199	-3,254	50,945
Utilidad/pérdida del segmento (EBIT)	2,376	1,188	161	-52	310	3,983	-487	3,496
utilidad/pérdida inversiones método participación	8	-114	-64	-	-	-170	-56	-226
Utilidad/pérdida por composición y efectos por cambios en tasas de descuento en provisiones para otros riesgos	-16	132	-	15	-3	128	11	139
31. Dec. 2022								
Activos del segmento	7,441	14,415	5,525	3,289	25,545	56,215	891	57,106
utilidad/pérdida inversiones método participación	20	-	353	8	-	381	692	1,073
Pasivos del segmento	6,427	9,120	2,100	2,500	23,327	43,474	-463	43,011
Adiciones a activos no circulantes	355	2,064	305	222	903	3,849	7	3,856
inversiones en activos intangibles	6	161	58	15	19	259	7	266
inversiones en propiedades, plantas y equipo	216	452	153	85	11	917	1	918
Depreciación y amortización de activos no circulantes	282	904	249	179	19	1,633	9	1,642
amortización de activos intangibles	14	120	27	17	4	182	4	186
depreciación de propiedades, plantas y equipo (incluyendo activos por derecho de uso)	241	417	192	69	11	930	5	935

Reconciliación

La reconciliación de los importes por segmento a importes releva para el Grupo Daimler Truck se muestra en la Tabla D 89.

D.89

Reconciliación de segmentos a Estados Financieros del Grupo

	Al 31 diciembre,	
	2023	2022
En millones de euros		
Total utilidad de los segmentos (EBIT)	5,655	3,983
Utilidad/pérdida inversiones método participación	-50	-56
Otras actividades comerciales y partidas corporativas	-399	-364
Eliminaciones	-23	-67
EBIT del Grupo	5,183	3,496
Total activos de segmentos	61,752	56,215
Valor en libros de inversiones por método de participación	708	692
Activos por impuesto sobre la renta ¹	1,776	1,565
Otras actividades comerciales y partidas corporativas	541	458
Eliminaciones	-2,241	-1,824
Activos de los segmentos del Grupo	62,536	57,106
Activos financieros no asignados (incluyendo liquidez) y activos por pensiones y obligaciones similares ¹	8,676	6,863
Total activos del Grupo	71,212	63,969
Total pasivos de los segmentos	48,076	43,474
pasivos por impuesto sobre la renta ¹	152	79
Otras actividades comerciales y partidas corporativas	1,111	1,078
Eliminaciones	-2,010	-1,620
Pasivos de los segmentos del Grupo	47,329	43,011
Pasivos financieros no asignados y pasivos por obligaciones por pensiones y similares ¹	1,659	352
Total capital del Grupo	22,224	20,606
Total capital y pasivos del Grupo	71,212	63,969

¹ Excluyendo asignaciones al segmento de Financial Services.

Otras actividades comerciales y partidas corporativas están principalmente compuestas por gastos de operación por € 172 millones en relación con las actividades comerciales de conducción autónoma del Grupo Daimler Truck (2022: € 191 millones) y gastos por instrumentos de capital valuados a valor razonable a través de resultados por € 39 millones (2022: € 60 millones).

Ingresos por ventas y activos no circulantes por región

En relación con la información sobre regiones geográficas, los ingresos por operaciones continuadas se asignan a los países con base en la ubicación del cliente; los activos no circulantes se presentan de acuerdo con la ubicación física de estos activos.

Los ingresos por ventas generados por clientes externos y activos no circulantes por región se muestran en la tabla D 90.

D.90

Ingresos y activos no circulantes por región

Ingresos por ventas Activos no circulantes¹

En millones de euros			Dic. 31,	Dic. 31,
	2023	2022	2023	2022
Europa	18,426	15,330	8,948	8,868
Alemania	6,845	5,532	6,815	6,824
América del Norte	24,613	22,587	3,296	3,155
Estados Unidos	20,056	19,175	2,735	2,593
Asia	7,172	6,546	2,266	2,300
Japón	3,400	2,864	2,012	2,027
América Latina	3,521	4,587	637	619
Otros mercados	2,158	1,895	239	263
	55,890	50,945	15,386	15,205

¹ Activos no circulantes incluyen activos intangibles, propiedades, plantas y equipo y equipo en arrendamientos operativos.

36. ADMINISTRACIÓN DEL CAPITAL

La administración del capital del grupo Daimler Truck se basa en los activos netos operativos como base de capital para el negocio industrial, así como en el patrimonio como base de capital para los servicios financieros. Los activos y pasivos operativos de los segmentos de acuerdo con las NIIF proporcionan la base para la determinación de los activos netos operativos del Negocio Industrial. Los segmentos del Negocio Industrial son responsables de todos los activos y pasivos de los que son responsables en las operaciones diarias y por tanto les están asignados. Los activos netos operativos del Negocio Industrial también incluyen partidas de conciliación del Grupo que no están asignadas a los segmentos. Los elementos relacionados con liquidez, impuestos sobre la renta y pensiones no forman parte del activo neto operativo. La medición del desempeño en el segmento de Servicios Financieros se realiza sobre una base de equidad, en línea con la práctica habitual en el negocio bancario. La dirección de los Negocios Industriales y Financial Services se basa en la respectiva base de capital promedio del año. Se calcula a partir de las bases de capital promedio de los trimestres, que son los promedios del inicio y final del trimestre respectivo.

Con base en las respectivas bases de capital, calculamos el retorno sobre el capital empleado para el Negocio Industrial y el retorno sobre el patrimonio para Financial Services. Para evaluar la rentabilidad del capital invertido, se comparan los índices de rendimiento con los respectivos costos de capital. Si el índice excede la tasa de costo de capital, esto crea valor para nuestros accionistas. Las tasas de costo de capital del Daimler Truck Group se derivan de las tasas mínimas de rendimiento que los inversionistas esperan de su capital invertido. La tasa de costo de capital del Negocio Industrial se determina a partir de las tasas ponderadas de costo de capital y costo de deuda. De acuerdo con la práctica comercial habitual, la tasa de costo de capital se utiliza como tasa de costo de capital para Financial Services. El cálculo de la tasa de costo de capital se basa en el método CAPM. Para la dirección interna en el año de informe 2023, se utilizó una tasa de costo de capital del 12% antes de impuestos para el Negocio Industrial. Para Financial Services, la tasa de costo de capital aplicada fue del 14% antes de impuestos para 2023.

El objetivo de la administración de capital es optimizar el costo de capital. Esto se logra, por un lado, mediante la administración de activos netos, por ejemplo, optimizando el capital de trabajo, que es responsabilidad operativa de los segmentos.

Además, tomando en cuenta las regulaciones legales, el Grupo Daimler Truck se esfuerza por optimizar los costos y riesgos de la estructura de capital y, por tanto, el costo del capital, considerando debidamente la legislación aplicable. Entre los ejemplos de esto se incluye una relación equilibrada entre capital y pasivos financieros, así como un nivel adecuado de liquidez, orientado hacia los requerimientos de operación.

37. UTILIDADES POR ACCIÓN

El cálculo de las utilidades básicas y diluidas por acción se basa en la utilidad neta atribuible a los accionistas del Grupo Daimler Truck. No existieron efectos de dilución sobre las acciones en 2023 y 2022. La utilidad atribuible a los accionistas del Grupo Daimler Truck (básica y diluida) es por un importe de € 3,775 millones (2022: € 2,665 millones).

El número promedio ponderado de acciones en circulación utilizado para el cálculo de utilidades por acción se calcula después de deducir las acciones de tesorería adquiridas al 31 de diciembre de 2023.

Durante el ejercicio financiero 2023, el número promedio ponderado de acciones en circulación fue 818 millones y para el cuarto trimestre de 2023 806 millones.

La tabla D. 91 muestra el numerador y el denominador para el cálculo de utilidades por acción.

D.91

Utilidades por acción

En millones de euros	2023	2022
Utilidad/pérdida consolidada atribuible a los accionistas	3,775	2,665
en millones de acciones		
Número promedio ponderado de acciones en circulación – básicas y diluidas	818	823
Utilidades por acción – básicas y diluidas	4.62	3.24

38. INFORMACIONES SOBRE PARTES RELACIONADAS**Compañías relacionadas**

En la fecha del informe, las compañías relacionadas incluyen, en particular, el Grupo Mercedes-Benz, así como negocios conjuntos del Grupo Mercedes-Benz debido a la participación accionaria minoritaria el 30.01 % de Mercedes-Benz Group AG en el Grupo Daimler Truck. Por lo tanto, las compañías relacionadas del Grupo Mercedes-Benz incluían a Mercedes-Benz Group AG y a sus subsidiarias directas e indirectas y negocios conjuntos.

Además de las compañías relacionadas del Grupo, las compañías relacionadas también incluyen compañías asociadas, negocios conjuntos y subsidiarias no consolidadas del Grupo Daimler Truck, así como sus asociados.

Los bienes y servicios suministrados entre el Grupo Daimler Truck y las compañías relacionadas se muestran en D. 92.

Transacciones con el Grupo Mercedes-Benz

El Grupo Daimler Truck realizó ventas a compañías del Grupo Mercedes-Benz. Estas ventas se refieren principalmente a camiones, piezas, refacciones y servicios. Además, el Daimler Truck Group compró bienes y servicios a compañías del Grupo Mercedes-Benz. Las compras de bienes y servicios se refieren principalmente a piezas, refacciones y servicios prestados por funciones centrales. Estas funciones centrales del Grupo Mercedes-Benz incluyen servicios como, por ejemplo y sin limitación, servicios contables, TI y de personal.

Participaciones minoritarias en Gamma (1-4) Daimler Truck Grundstücksverwaltung GmbH & Co. OHGs y en Daimler Buses Grundstücksverwaltung GmbH & Co. OHG.

Al 31 de diciembre de 2023, las participaciones minoritarias en Gamma (1-4) Daimler Truck Grundstücksverwaltung GmbH & Co. OHGs y en Daimler Buses Grundstücksverwaltung GmbH & Co. OHG que tenía Mercedes-Benz Grund Services GmbH se contabilizaron como pasivos financieros y ascienden a € 213 millones (31 de diciembre 2022: € 191 millones). Para más información, ver la Nota 1. Información General y principales políticas contables y la Nota 25. Pasivos por financiamiento.

Contratos de arrendamiento con el Grupo Mercedes-Benz

Para la venta de vehículos a empresas del Grupo Mercedes-Benz por las que el Grupo Daimler Truck está obligado a recomprar los vehículos, que se contabilizan como un arrendamiento, los saldos correspondientes de las garantías de valor residual al 31 de diciembre de 2023 fueron por un total de € 1,051 millones (31 de diciembre de 2022: € 1,104 millones). Los ingresos diferidos relacionados al 31 de diciembre de 2023 ascendían a € 640 millones (31 de diciembre de 2022: € 735 millones).

Para las transacciones de arrendamiento en las que Financial Services da en arrendamiento vehículos de pasajeros a clientes terceros, que fueron adquiridos previamente a concesionarios externos, el Grupo Mercedes-Benz emitió garantías de valor residual. Al 31 de diciembre de 2023, las garantías de valor residual emitidas por el Grupo Mercedes-Benz a Financial Services con respecto a automóviles de pasajeros (en arrendamientos a clientes finales de conformidad con arrendamientos operativos) ascendían a € 47 millones (31 de diciembre de 2022: € 66 millones). Las garantías de valor residual emitidas por el Grupo Mercedes-Benz a Financial Services en el caso de automóviles de pasajeros arrendados a clientes finales en régimen de arrendamiento financiero ascendían a € 26 millones al 31 de diciembre de 2023 (31 de diciembre de 2023: € 76 millones).

Además, antes de la escisión, Daimler Truck Business otorgaba a Financial Services parte de las garantías de riesgo crediticio del Grupo Mercedes-Benz, que obligaban al emisor a realizar determinados pagos para reembolsar al titular por una pérdida en la que incurriera debido a que sus clientes no realizaran los pagos a su vencimiento. Los pasivos financieros adeudados a compañías del Grupo Mercedes-Benz al 31 de diciembre de 2023 ascendían a € 1 millón (31 de diciembre de 2021: € 1 millón). Los correspondientes importes fuera de balance general para los pasivos financieros resultantes de las garantías de riesgo crediticio emitidas al Grupo Mercedes-Benz al 31 de diciembre de 2023 ascendían a € 20 millones (31 de diciembre de 2022: € 28 millones).

Los pasivos financieros resultantes de las operaciones con empresas del Grupo Mercedes-Benz incluyen los pasivos financieros de las operaciones de venta y arrendamiento posterior cuando la venta no cumple los requisitos de la NIIF 15.

En las operaciones de arrendamiento en las que el Grupo Daimler Truck es arrendatario, el importe en libros de los activos de derecho de uso ascendía a € 78 millones al 31 de diciembre de 2023 (31 de diciembre de 2022: € 100 millones).

Al 31 de diciembre de 2023, el importe en libros de los pasivos por arrendamiento relacionados fue de € 77 millones (31 de diciembre de 2022: € 98 millones). Las operaciones de arrendamiento incluían bienes inmuebles, equipos informáticos y otras partidas.

Cobertura

El Grupo Daimler Truck cubre los riesgos de interés y cambiarios de forma independiente utilizando sus propios instrumentos de cobertura. El volumen, la naturaleza y la estrategia de estos procedimientos de cobertura se describen detalladamente en la Nota 33. Instrumentos Financieros y en la Nota 34. Gestión de Riesgos Financieros.

Compañías asociadas

En las relaciones comerciales con compañías asociadas, tuvieron lugar importantes ingresos por ventas por la venta de bienes y servicios con compañías asociadas de Mitsubishi Fuso Truck and Bus Corporation ("MFTBC").

Negocios Conjuntos

En relaciones comerciales con negocios conjuntos, se realizaron ventas importantes de bienes y servicios con National Automobile Industry Company Ltd. ("NAI") y Beijing Foton Daimler Auto- motive Co., Ltd ("BFDA").

La Nota 14 – Inversiones registradas con el método de participación - ofrece detalles adicionales sobre las aportaciones de capital y los negocios conjuntos significativos.

Pasivos contingentes y otras obligaciones financieras

La Nota 32. Pasivos contingentes y otras obligaciones financieras contiene información adicional sobre pasivos contingentes y otras obligaciones financieras con partes relacionadas.

Responsabilidad solidaria y conjunta del Grupo Mercedes-Benz por reclamos contra pasivos de Daimler Truck AG por la transferencia de activos de 2019

En 2019, Mercedes-Benz Group AG transfirió partes de sus operaciones comerciales a Daimler Truck AG y a Mercedes-Benz AG. De conformidad con la Sección 133 de la Ley de Transformación de Alemania (UmwG), las tres entidades legales son responsables de forma solidaria y conjunta por la totalidad de los pasivos de Mercedes-Benz Group AG que existieron al momento de la fecha de inscripción de la escisión en el registro comercial.

Por lo tanto, Mercedes-Benz Group AG y Mercedes-Benz AG, son también responsables por los pasivos de Daimler Truck AG que existían antes de que entrara en vigor la escisión por un período de cinco años, comenzando en la fecha del aviso de la inscripción. Para obligaciones de pensiones con base en la Ley de Pensiones de Compañías de Alemania (Betriebsrentengesetz), el período que aquí se menciona es de diez años.

Otras disposiciones relevantes en este contexto, específicamente el procedimiento para regular las liquidaciones internas entre las entidades legales participantes, son reguladas en el acuerdo de transferencia de activos del 25 de marzo de 2019.

De acuerdo con la apreciación actual, es poco probable un reclamo en relación con pasivos posteriores entre las entidades.

Garantías

El Grupo Mercedes-Benz emitió cartas de crédito y garantías a favor del negocio de Daimler Truck y sus clientes.

Al 31 de diciembre de 2023, las garantías emitidas por el Grupo Mercedes-Benz fueron por un importe de € 108 millones (31 de diciembre 2022: € 312 millones).

Las garantías emitidas por el Grupo Daimler Truck en favor del Grupo Mercedes-Benz, así como compañías asociadas y negocios conjuntos y compañías filiales, pero no compañías consolidadas, al 31 de diciembre de 2023, fueron por un importe de € 105 millones (31 de diciembre de 2022: € 88 millones).

Después de la escisión en 2021, no se emitieron nuevas cartas de crédito y garantías sobre obligaciones de las compañías del Grupo Daimler Truck por parte de Mercedes-Benz Group AG o las compañías del Grupo Mercedes-Benz. Las garantías existentes fueron reemplazadas por las garantías correspondientes del Grupo Daimler Truck al grado posible y razonable desde una perspectiva administrativa. Sin embargo, algunas garantías continúan vigentes en la fecha del informe, que se espera sean liquidadas, a más tardar, a fines de la vigencia del contrato.

Aportaciones al plan de activos

Daimler Truck Pension Trust e.V., administra los activos del plan para garantizar obligaciones de pensiones en Alemania sobre una base fiduciaria y, por lo tanto, es una parte relacionada del Grupo Daimler Truck. Daimler Truck AG cubre gastos insignificantes y presta servicios para la compañía.

Durante el ejercicio fiscal 2023, las asignaciones al Daimler Truck Pension Trust e.V., fueron por un importe de € 40 millones (2022: €294 millones, de los cuales € 250 millones se asignaron con base en el acuerdo de separación de 2021).

Pagos basados en acciones

Referirse a la Nota 22. Pago basado en acciones, para conocer información adicional.

Personas Relacionadas

En la fecha del informe, todos los miembros del Consejo de Administración y del Comité de Vigilancia de Daimler Truck Holding AG se consideran personal directivo clave.

Compensación del personal directivo clave

Para más información acerca de la remuneración del personal directivo clave, referirse a la Nota 39. Remuneración de los miembros del Consejo de Administración y del Comité de Vigilancia.

D.92**Transacciones con compañías relacionadas**

	Ventas de bienes y servicios y otros ingresos		Compra de bienes y servicios y otros gastos		Cuentas por cobrar ¹ Al 31 diciembre,		Cuentas por pagar ² Al 31 diciembre,	
	2023	2022	2023	2022	2023	2022	2023	2022
En millones de euros								
Compañías asociadas	166	216	13	13	34	36	2	2
Sociedades participadas MFTBC ³	158	148	13	13	27	21	2	2
Negocios conjuntos	481	546	41	94	343	330	7	2
NAI ⁴	318	241	–	3	88	72	–	–
BFDA ⁵	144	265	5	30	255	254	2	–
Grupo Mercedes-Benz ⁶	2,374	3,205	968	1,308	289	411	1,618	1,826

1 Cuentas por cobrar incluyen partidas del balance general que resultan en entrada de efectivo. Estas incluyen cuentas por cobrar comerciales, préstamos otorgados y otras cuentas por cobrar. Al 31 diciembre, 2023, las cuentas por cobrar no incluyeron ningún deterioro significativo (31 diciembre 2022: € 57 millones).

2 Cuentas por pagar incluyen partidas del balance general que resultaron en posible salida de efectivo futura. Estas incluyeron cuentas por pagar comerciales, garantías de valor residual, riesgos por incumplimiento por garantías, pasivos por financiamiento, pasivos por arrendamiento y otros pasivos.

3 Compañías asociadas de Mitsubishi Fuso Truck and Bus Corporation (MFTBC).

4 National Automobile Industry Company Ltd. (NAI).

5 Beijing Foton Daimler Automotive Co., Ltd. (BFDA).

6 Gastos por servicios recibidos por el Grupo Mercedes-Benz por € 525 millones (2022: €606 millones).

39. REMUNERACIÓN A LOS MIEMBROS DEL CONSEJO DE ADMINISTRACIÓN Y DEL COMITÉ DE VIGILANCIA

Las remuneraciones del personal directivo clave se indican en la Tabla D. 93.

Con la introducción del Sistema de Remuneraciones 2023+ el 1 de enero de 2023, la remuneración variable a largo plazo por el sistema de remuneraciones previo, conocido como el Plan de Acciones de Desempeño Fantasma (PPSP), fue reemplazado con el Plan de Capital Basado en Acciones Virtuales (VSEP). Sin embargo, los tramos en curso del PPSP 2020, 2021 y 2022 no fueron afectados por esto.

Los tramos 2019, 2020 y 2021 de PPSP originalmente emitidos por Mercedes-Benz Group AG (anteriormente Daimler AG) fueron transferidos a Daimler Truck Holding AG en 2021 mediante acuerdos de transferencia y serán continuados. Daimler Truck Holding AG emitió un tramo adicional 2022 PPSP.

Los gastos correspondientes a la remuneración variable con efecto de incentivo a largo plazo, que figuran en la Tabla D. 93, se derivan de la valuación continua a valor razonable en cada fecha de informe de todos los derechos otorgados y aún no vencidos en el marco de los PPSP y, a partir de 2023, VSEP. Referirse a la Nota 22 – Pagos basados en acciones para conocer más información.

Los miembros de los Comités de Vigilancia de Daimler Truck Holding AG reciben únicamente una remuneración fija a corto plazo por sus actividades en los consejos y comités, cuyos importes dependen de sus funciones en los Comités de Vigilancia. A excepción de las remuneraciones abonadas a los miembros representantes de los trabajadores de acuerdo con sus contratos de trabajo, no se ha pagado ninguna remuneración por servicios prestados personalmente más allá de las actividades del Comité y de los comités, en particular por servicios de asesoría o mediación.

D.93**Remuneración de los miembros del Consejo de Administración y el Comité de Vigilancia de DTHAG de acuerdo con la NIC 24.17**

En millones de euros	2023	2022
Remuneración del Consejo de Administración		
Remuneración fija (salario base)	7.0	6.9
Remuneración variable a corto plazo (bono anual)	10.4	5.9
Remuneración variable a mediano plazo (diferimiento)	–	5.9
Remuneración variable con efecto de incentivo a largo plazo (PPSP/VSEP)	9.7	6.4
Prestaciones por jubilación (costo de servicio)	2.1	1.9
	29.2	27.0
Remuneración del Comité de Vigilancia		
	3.7	3.6
	32.9	30.6

Información según el artículo 314, apartado 1, número 6, del Código de Comercio de Alemania (HGB)

La remuneración general concedida a los miembros de (excluyendo compromisos de pensiones) el Consejo de Administración de Daimler Truck Holding AG, resultante de los derechos a prestaciones dentro del significado de la Sección 314, Apartado 1 No. 6 del Código de Comercio de Alemania (“HGB”) para el ejercicio fiscal 2022 se calcula como el total de lo siguiente:

- la remuneración básica fija para 2023
- la mitad del bono anual para 2023, que se abonará en 2024 con valor en la fecha de balance general
- el llamado diferimiento ya no aplica con el sistema de remuneraciones vigente a partir del 1 de enero de 2023
- el valor de concesión de las prestaciones a largo plazo basada en acciones (Plan de Capital basado en Acciones Virtuales – VSEP) en la fecha de otorgamiento en 2023 (para pago en 27) y
- los beneficios no monetarios imponibles en 2023.

Para el componente de la remuneración basada en acciones -PPSP / VSEP de largo plazo, los respectivos importes de pago futuros pueden desviarse significativamente de los valores indicados, en función de la evolución de la acción de Daimler Truck Holding AG y de la consecución de los respectivos parámetros objetivo. La posible desviación al alza está limitada por límites máximos. También es posible un fallo total de ambos componentes

Para 2023, € 7.7 millones (2022: € 7.5 millones) son atribuibles a remuneración fija (es decir, no relacionada con el desempeño), y € 10.4 millones (2022: € 12 millones) a componentes de compensación variable relacionados con el desempeño a corto (2022: corto y mediano) plazo (bono anual/ 2022: incluyendo diferimiento), así como compensación basada en acciones variable a largo plazo (PPSP/VSEP) con valor razonable de € 9.5 millones (2022: € 5.7 millones) y 291,953 acciones virtuales otorgadas (2022: 232,988 acciones). Esto corresponde a un importe total de € 27.6 millones para 2023(2022: € 25.2 millones).

Los pagos efectuados a miembros anteriores del Consejo de Administración y sus dependientes supérstites fueron por un importe de €78 mil (2022: € 0 miles). Las provisiones para pensiones para miembros anteriores del Consejo de Supervisión y sus dependientes supérstites fueron por un importe de € 4.7 millones (2022: € 0 millones).

No se efectuaron ni se redujeron anticipos o préstamos a los miembros actuales o anteriores del Consejo de Administración o a los miembros del Comité de Vigilancia de Daimler Truck Holding AG.

La remuneración del Comité de Vigilancia de Daimler Truck Holding AG asciende a € 3.7 millones (2022: € 3.6 millones).

40. HONORARIOS DEL AUDITOR

Los accionistas de Daimler Truck Holding AG eligieron a KPMG AG Wirtschaftsprüfungsgesellschaft como auditor externo el 21 de junio de 2023. De conformidad con la Sección 314, Apartado 1 No. 9 del Código de Comercio de Alemania (HGB), la tabla D 94 muestra los honorarios pagados por servicios proporcionados por KPMG AG Wirtschaftsprüfungsgesellschaft y la red de compañías de la red mundial de KPMG a Daimler Truck Holding AG y las subsidiarias consolidadas.

Los servicios de Auditoría se relacionan con la auditoría de los Estados Financieros Consolidados del Grupo Daimler Truck y los estados financieros de cierre del ejercicio de las entidades consolidadas del Grupo Daimler Truck, así como los servicios requeridos para la auditoría, incluyendo las revisiones de estados financieros intermedios, la auditoría del sistema de control interno relacionado con la contabilidad, y las revisiones relacionadas con contabilidad de la introducción de sistemas y procesos TI.

Otros servicios de certificación fueron específicamente prestados para auditorías de sistemas TI y la emisión de cartas de conformidad.

Otros servicios principalmente relacionados con contrataciones por consultorías no contables relacionadas con TI y de procesos en relación con aseguramiento de la calidad.

D.94**Honorarios de auditor**

	2023	2022
--	------	------

En millones de euros

Servicios de auditoría	21.8	19.4
KPMG AG Wirtschaftsprüfungsgesellschaft	10.9	8.6
Otros servicios de certificación	1.9	1.6
KPMG AG Wirtschaftsprüfungsgesellschaft	1.7	1.4
Servicios fiscales	–	0.2
KPMG AG Wirtschaftsprüfungsgesellschaft	–	–
Otros servicios	1.7	1.3
KPMG AG Wirtschaftsprüfungsgesellschaft	1.7	1.3
	25.4	22.5

41. EVENTOS POSTERIORES AL FECHA DEL INFORME

En enero de 2024, el Grupo Daimler Truck emitió un bono por € 1.1 miles de millones en el mercado de capitales de EE. UU.

42. INFORMACIÓN ADICIONAL**Código de Gobierno Corporativo de Alemania**

El Consejo de Administración y el Comité de Vigilancia de Daimler Truck Holding AG emitieron una declaración de conformidad con la Sección 161 de la Ley de Sociedades Mercantiles de Alemania (AktG) y la pusieron permanentemente a disposición de sus accionistas en el sitio web de Daimler Truck en

www.daimlertruck.com/en/company/corporategovernance/declarations-reports.

Declaración de inversiones

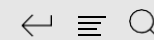
La declaración de inversiones del Grupo Daimler Truck, de conformidad con la Sección 313, Apartado 2 No. 1-6 del Código de Comercio de Alemania (HGB), se presenta en la tabla D 95. La declaración de inversiones muestra la participación de capital directa de conformidad con el HGB y excluye negocios conjuntos sin participación de capital. Adicionalmente, la declaración de inversiones indica qué sociedades consolidadas hacen uso de la excepción de conformidad con la Sección 264 Apartado 3 del HGB y/o Sección 264b del HGB. Los Estados Financieros Consolidados de Daimler Truck Holding AG liberan a dichas subsidiarias de la obligación de cumplir con ese requerimiento de publicar estados financieros anuales que de otra forma sería aplicable.

D.95			
Nombre de la compañía	Domicilio, país/región	Participaciones en el capital en porcentaje ¹	Pie(s) de página
I. Subsidiarias consolidadas			
Atlantis Foundries (Pty.) Ltd.	Atlántida, Sudáfrica	100.00	
Banco Mercedes-Benz do Brasil S.A.	São Bernardo do Campo, Brasil	100.00	
Campo Largo Comercio de Veículos e Peças Ltda.	Campinas, Brasil	100.00	
CharterWay France S.A.S.U.	Montigny-le-Bretonneux, Francia	100.00	
Daimler Buses Austria GmbH	Viena, Austria	100.00	
Daimler Buses Belgium NV	Kobbelegem-Asse, Bélgica	100.00	
Daimler Buses Česká republika s.r.o.	Praga, República Checa	100.00	
Daimler Buses España, S.A.U.	Santander, España	100.00	
Daimler Buses France S.A.S.U.	Sarcelles, Francia	100.00	
Daimler Buses GmbH	Stuttgart, Alemania	100.00	3
Daimler Buses Grundstücksverwaltung GmbH & Co. OHG	Schönefeld, Alemania	89.88	3, 4
Daimler Buses Italia S.p.A.	Bomporto, Italia	100.00	
Daimler Buses Nederland B.V.	Nijkerk, Países Bajos	100.00	
Daimler Buses North America Inc.	Oriskany, Estados Unidos	100.00	
Daimler Buses Polska Sp. z o.o.	Wolica, Polonia	100.00	
Daimler Buses Portugal, S.A.	Sintra, Portugal	100.00	
Daimler Buses Schweiz AG	Winterthur, Suiza	100.00	
Daimler Buses Sverige AB	Vetlanda, Suecia	100.00	
Daimler Buses UK Ltd	Coventry, Reino Unido	100.00	
Daimler Commercial Vehicles South East Asia Pte. Ltd.	Singapur, Singapur	100.00	
Daimler Financial Services, S.A. de C.V., S.O.F.O.M., E.N.R.	Ciudad de México, México	100.00	
Daimler Financial Services México, S. de R.L. de C.V.	Ciudad de México, México	100.00	
Daimler India Commercial Vehicles Private Limited	Chennai, India	100.00	
Daimler Manufactura, S. de R.L. de C.V.	Ciudad de México, México	100.00	
Daimler México, S.A. de C.V.	Ciudad de México, México	100.00	
Daimler Servicios Corporativos México S. de R.L. de C.V.	Ciudad de México, México	100.00	
Daimler Sigorta Aracilik Hizmetleri A.S.	Estambul, Turquía	100.00	
Daimler Truck & Bus Romania S.R.L.	Bucarest, Rumania	100.00	
Daimler Truck & Bus Slovakia s.r.o.	Bratislava, Eslovaquia	100.00	
Daimler Truck AG	Stuttgart, Alemania	100.00	3
Daimler Truck Australia Pacific Pty Ltd	Melbourne, Australia	100.00	
Daimler Truck Austria GmbH	Eugendorf, Austria	100.00	
Daimler Truck Belgium Luxembourg NV/SA	Woluwe-Saint-Lambert, Bélgica	100.00	
Daimler Truck Canada Ltd.	Mississauga, Canadá	100.00	
Daimler Truck China Limited	Beijing, China	100.00	

Nombre de la compañía	Domicilio, país/región	Participaciones en el capital en porcentaje ¹	Pie(s) de página
Daimler Truck Customer Services & Parts s.r.o.	Praga, República Checa	100.00	
Daimler Truck España, S.L.U.	Madrid, España	100.00	
Daimler Truck Finance Canada Inc.	Toronto Canadá	100.00	
Daimler Truck Finance North America LLC	Wilmington, Estados Unidos	100.00	
Daimler Truck Financial Services Asia Co., Ltd.	Tokio, Japón	100.00	
Daimler Truck Financial Services Australia Pty Ltd	Melbourne, Australia	100.00	
Daimler Truck Financial Services Belgium NV	Woluwe-Saint-Lambert, Bélgica	100.00	
Daimler Truck Financial Services Brasil Holding S.A.	São Bernardo do Campo, Brasil	100.00	
Daimler Truck Financial Services Canada Corporation	Vancouver, Canadá	100.00	
Daimler Truck Financial Services Deutschland GmbH	Berlín, Alemania	100.00	
Daimler Truck Financial Services España, E.F.C., S.A.U.	Madrid, España	100.00	
Daimler Truck Financial Services France S.A.	Montigny-le-Bretonneux, Francia	100.00	
Daimler Truck Financial Services GmbH	Stuttgart, Alemania	100.00	3
Daimler Truck Financial Services Italia S.p. A	Roma, Italia	100.00	
Daimler Truck Financial Services Nederland B.V.	Nieuwegein, Países Bajos	100.00	
Daimler Truck Financial Services South Africa (Pty) Ltd	Centurión, Sudáfrica	100.00	
Daimler Truck Financial Services UK Limited	Milton Keynes, Reino Unido	100.00	
Daimler Truck Financial Services USA LLC	Wilmington, Estados Unidos	100.00	
Daimler Truck France S.A.S.U.	Montigny-le-Bretonneux, Francia	100.00	
Daimler Truck Holding Australia Pacific Pty Ltd	Melbourne, Australia	100.00	
Daimler Truck Immobilien Service GmbH	Schönefeld, Alemania	100.00	3
Daimler Truck Insurance Agency LLC	Wilmington, Estados Unidos	100.00	
Daimler Truck International Finance B.V.	Utrecht, Países Bajos	100.00	
Daimler Truck Italia S.r.l.	Roma, Italia	100.00	
Daimler Truck Locações e Serviços Ltda.	São Bernardo do Campo, Brasil	100.00	
Daimler Truck Nederland B.V.	Utrecht, Países Bajos	100.00	
Daimler Truck North America LLC	Portland, Estados Unidos	100.00	
Daimler Truck Polska Sp. z o.o.	Varsovia, Polonia	100.00	
Daimler Truck Portugal, S.A.	Sintra, Portugal	100.00	
Daimler Truck Remarketing Corporation	Portland, Estados Unidos	100.00	
Daimler Truck Renting España, S.A.U.	Madrid, España	100.00	
Daimler Truck Retail Italia S.r.l.	Roma, Italia	100.00	
Daimler Truck Retail Lyon S.A.S.	Génas, Francia	100.00	
Daimler Truck Retail Madrid, S.A.U.	Madrid, España	100.00	
Daimler Truck Retail Paris S.A.S.	Wissous, Francia	100.00	
Daimler Truck Retail Polska Sp. z o.o.	Varsovia, Polonia	100.00	
Daimler Truck Retail Portugal, Unipessoal Lda.	Sintra, Portugal	100.00	
Daimler Truck Schweiz AG	Schlieren, Suiza	100.00	



Nombre de la compañía	Domicilio, país/región	Participaciones en el capital en porcentaje ¹	Pie(s) de página
Daimler Truck Southern Africa Ltd	Centurión, Sudáfrica	100.00	
Daimler Truck Vermögens- und Beteiligungsgesellschaft mbH	Stuttgart, Alemania	100.00	3
Daimler Truck Verwaltungsgesellschaft für Grundbesitz mbH	Schönefeld, Alemania	100.00	3
Daimler Trucks & Buses US Holding LLC	Wilmington, Estados Unidos	100.00	
Daimler Trucks and Buses (China) Ltd.	Beijing, China	100.00	
Daimler Trucks Asia Taiwan Ltd.	Taipéi, Taiwán	51.00	
Daimler Trucks Korea Ltd.	Seúl, Corea del Sur	100.00	
Daimler Trucks Retail Receivables LLC	Wilmington, Estados Unidos	100.00	
Daimler Trucks Retail Trust 2022-1	Wilmington, Estados Unidos	0.00	5
Daimler Trucks Retail Trust 2023-1	Wilmington, Estados Unidos	0.00	5
Daimler Trucks Retail Trust 2023-A	Wilmington, Estados Unidos	0.00	5
Daimler Trucks Retail Trust 2023-B	Wilmington, Estados Unidos	0.00	5
Daimler Vehículos Comerciales México, S. de R.L. de C.V.	Ciudad de México, México	100.00	
Detroit Diesel Corporation	Detroit, Estados Unidos	100.00	
Detroit Diesel Remanufacturing LLC	Detroit, Estados Unidos	100.00	
DTFC Holding GmbH	Stuttgart, Alemania	100.00	3
DTFS Immobilien Holding GmbH	Schönefeld, Alemania	100.00	
Freightliner Custom Chassis Corporation	Gaffney, Estados Unidos	100.00	
Gamma 1 Daimler Truck Grundstücksverwaltung GmbH & Co. OHG	Schönefeld, Alemania	89.90	3, 4
Gamma 2 Daimler Truck Grundstücksverwaltung GmbH & Co. OHG	Schönefeld, Alemania	89.90	3, 4
Gamma 3 Daimler Truck Grundstücksverwaltung GmbH & Co. OHG	Schönefeld, Alemania	89.90	3, 4
Gamma 4 Daimler Truck Grundstücksverwaltung GmbH & Co. OHG	Schönefeld, Alemania	89.90	3, 4
Gamma 5 Daimler Truck Grundstücksverwaltung GmbH & Co. OHG	Schönefeld, Alemania	100.00	3, 4
Gamma 6 Daimler Truck Grundstücksverwaltung GmbH	Schönefeld, Alemania	100.00	
Mercedes-Benz Kamyon Finansman A.S.	Estambul, Turquía	100.00	
Mercedes-Benz Broker Argentina S.A.	Buenos Aires, Argentina	99.00	
Mercedes-Benz Camiones y Buses Argentina S.A.U.	Buenos Aires, Argentina	100.00	
Mercedes-Benz Compañía Financiera Argentina S.A.	Buenos Aires, Argentina	100.00	
Mercedes-Benz Corretora de Seguros Ltda	São Bernardo do Campo, Brasil	100.00	
Mercedes-Benz do Brasil Ltda.	São Bernardo do Campo, Brasil	100.00	
Mercedes-Benz Leasing do Brasil Arrendamento Mercantil S.A.	São Bernardo do Campo, Brasil	100.00	
Mercedes-Benz Servicios S.A.	Buenos Aires, Argentina	100.00	
Daimler Truck Česká republika s.r.o.	Praga, República Checa	100.00	
Mercedes-Benz Trucks Molsheim S.A.S.U.	Molsheim, Francia	100.00	
Mercedes-Benz Trucks UK Limited	Milton Keynes, Reino Unido	100.00	
Mercedes-Benz Türk A.S.	Estambul, Turquía	66.91	
Mitsubishi Fuso Bus Manufacturing Co., Ltd.	Toyama, Japón	100.00	
Mitsubishi Fuso Truck and Bus Corporation	Kawasaki, Japón	89.29	
MITSUBISHI FUSO TRUCK EUROPE - Sociedade Europeia de Automóveis, S.A.	Tramagal, Portugal	100.00	



Nombre de la compañía	Domicilio, país/región	Participaciones en el capital en porcentaje¹	Pie(s) de página
PABCO Co., Ltd.	Ebina, Japón	100.00	
PT Daimler Commercial Vehicles Indonesia	Yakarta, Indonesia	100.00	
PT Daimler Commercial Vehicles Manufacturing Indonesia	Bandera de Indonesia	100.00	
Sandown Motor Holdings (Pty) Ltd	Centurión, Sudáfrica	100.00	
SelecTrucks of America LLC	Portland, Estados Unidos	100.00	
SelecTrucks of Toronto, Inc.	Mississauga, Canadá	100.00	
Sterling Truck Corporation	Portland, Estados Unidos	100.00	
Sumperská správa majetku k.s.	Praga, República Checa	100.00	4
Thomas Built Buses of Canada Limited	Calgary, Canadá	100.00	
Thomas Built Buses, Inc.	High Point, Estados Unidos	100.00	
TORC CND Robotique, Inc.	Montreal Canadá	100.00	
TORC Europe GmbH	Stuttgart, Alemania	100.00	
TORC Robotics, Inc.	Blacksburg, Estados Unidos	91.05	
Ukuvela Holdings Proprietary Limited	Atlantis, Sudáfrica	100.00	
Ukuvela Properties (Pty.) Ltd.	Atlantis, Sudáfrica	100.00	
Western Star Trucks Sales, Inc	Portland, Estados Unidos	100.00	

II. Subsidiarias No Consolidadas^{2*6}

CLOUDGEEKS, UNIPessoal LDA	Lisboa, Portugal	100.00	
Cúspide Daimler Trucks & Buses GmbH	Leinfelden-Echterdingen, Alemania	100.00	
Daimler Automotive de Venezuela C.A.	Valencia, Venezuela	100.00	
Daimler Buses Solutions GmbH	Stuttgart, Alemania	100.00	
Daimler Coaches North America LLC	Wilmington, Estados Unidos	100.00	
Daimler Commercial Vehicles (Thailand) Ltd.	Bangkok, Tailandia	100.00	
Daimler Commercial Vehicles Africa Ltd.	Nairobi, Kenia	100.00	
Daimler Commercial Vehicles MENA FZE	Dubái, Emiratos Árabes Unidos	100.00	
Daimler Truck Gastronomie GmbH	Gaggenau, Alemania	100.00	
Daimler Truck Innovation Center India Private Limited	Bangalore, India	100.00	
Daimler Truck International Assignment Services LLC	Wilmington, Estados Unidos	100.00	
Daimler Truck MENA Holding GmbH	Leinfelden-Echterdingen, Alemania	100.00	
DICV Mobility Solutions Private Limited	Chennai, India	99.99	
DTB Tech & Data Hub, Unipessoal Lda	Tramagal, Portugal	100.00	
EvoBus Reunion S. A.	Le Port, Reunión	100.00	
Fleetboard Logistics GmbH	Volkach, Alemania	100.00	
Mercedes ServiceCard Beteiligungsgesellschaft mbH	Kleinstheim, Alemania	51.00	
MFTA Canada, Inc.	Toronto Canadá	100.00	
Mitsubishi Fuso Truck of America, Inc.	Logan Township, Estados Unidos	100.00	
SelecTrucks Comércio de Veículos Ltda	São Bernardo do Campo, Brasil	100.00	



Nombre de la compañía	Domicilio, país/región	Participaciones en el capital en porcentaje ¹	Pie(s) de página
T.O.C (Schweiz) AG	Schlieren, Suiza	51.00	
WTX Technologies GmbH	Stuttgart, Alemania	85.00	

III. Operaciones conjuntas contabilizadas utilizando el método de participación

North America Fuel Systems Remanufacturing LLC	Kentwood, Estados Unidos	50.00	
--	--------------------------	-------	--

IV. Negocios conjuntos contabilizados utilizando el método de participación

Beijing Foton Daimler Automotive Co., Ltd.	Beijing, China	50.00	
cellcentric GmbH & Co. KG	Kirchheim unter Teck, Alemania	50.00	
Commercial Vehicle Charging Europe B.V.	Ámsterdam, Holanda	33.33	
Greenlane Infrastructure, LLC	Wilmington, Estados Unidos	33.33	
Polomex, S.A. de C.V.	García, México	26.00	

V. Compañías asociadas contabilizadas utilizando el método de participación

FUSO LAND TRANSPORT & Co. Ltd.	Kawasaki, Japón	21.67	
Kanagawa Mitsubishi Fuso Truck & Bus Sales Co., Ltd.	Yokohama, Japón	43.83	
Okayama Mitsubishi Fuso Truck & Bus Sales Co., Ltd.	Okayama, Japón	50.00	
P.T. Krama Yudha Tiga Berlian Motors	Yakarta, Indonesia	30.00	
P.T. Mitsubishi Krama Yudha Motors and Manufacturing	Yakarta, Indonesia	32.28	
Toll4Europe GmbH	Múnich, Alemania	15.00	

VI. Operaciones conjuntas, negocios conjuntos, compañías asociadas y otras inversiones contabilizadas a costo (amortizado)^{21e}

cellcentric Verwaltungsgesellschaft mbH	Kirchheim unter Teck, Alemania	50.00	
Círculo Cerrado S.A. de Ahorro para Fines Determinados	Buenos Aires, Argentina	25.95	
COBUS Industries GmbH	Wiesbaden, Alemania	40.82	
H2 Mobility Deutschland GmbH & Co. KG	Berlín, Alemania	1.70	
Mercedes ServiceCard GmbH & Co. KG	Kleinostheim, Alemania	51.00	
MFTB Taiwan Co., Ltd.	Taipéi, Taiwán	33.40	
National Automobile Industry Company Ltd.	Jeddah, Arabia Saudí	26.00	
Omuta Unso Co., Ltd.	Omuta, Japón	33.51	
TASIAP GmbH	Stuttgart, Alemania	60.00	
Toyo Kotsu Co., Ltd.	Sannoseki, Japón	28.20	
WärmeWerk Wörth GmbH	Wörth am Rhein, Alemania	45.00	

VII. Otras Inversiones significativas contabilizadas a Valor Razonable⁶

Deutz AG	Colonia, Alemania	4.18	
G2VP I, LLC	Dover, Estados Unidos	5.71	



Nombre de la compañía	Domicilio, país/región	Participaciones en el capital en porcentaje ¹	Pie(s) de página
IVU Traffic Technologies AG	Berlín, Alemania	5.25	
Manz AG	Reutlingen, Alemania	9.08	
Trucks Venture Fund 1, LP	Lewes, Estados Unidos	20.76	

1 Participación accionaria de conformidad con la Sección 16 de la Ley de Sociedades Mercantiles de Alemania (AktG).

2 Para la contabilidad de subsidiarias no consolidadas, operaciones conjuntas, negocios conjuntos y compañías asociadas, referirse a la Nota 1. Información general y Principales políticas contables.

3 Cualificación para excepción de conformidad con la Sección 264 Apartado 3 y Sección 264b del Código de Comercio de Alemania (HGB).

4 Daimler Truck Holding AG o una o más subsidiarias consolidadas es/son socia(s) con responsabilidad limitada.

5 Control debido a circunstancias económicas.

6 La información sobre el capital y utilidades e información sobre inversiones de conformidad con la Sección 313 Apartado 2 No. 4 del Código de Comercio de Alemania (HGB) ha sido omitida de conformidad con la Sección 313 Apartado 3 Párrafo 4 del HGB, esa información de poca importancia para una presentación justa de la rentabilidad, liquidez y recursos de capital o situación financiera del Grupo Daimler Truck.

E

Información Adicional

Declaración de Responsabilidad	259
Informe del Auditor Independiente	260
Informe de Aseguramiento Limitado del Auditor Independiente sobre la Declaración No Financiera del Grupo	266
Información Adicional	269



DECLARACIÓN DE RESPONSABILIDAD

De acuerdo con nuestro leal saber y entender, y de conformidad con los principios aplicables de información, los estados financieros consolidados brindan un panorama veraz y adecuado de los activos, pasivos, la situación financiera, flujos de efectivo y utilidades o pérdidas del Grupo Daimler Truck, y el informe de la administración del Grupo Daimler Truck, que se ha combinado con el informe de la administración para Daimler Truck Holding AG, incluye una revisión fiel del comportamiento y desempeño del negocio y la situación del Grupo, junto con una descripción de las principales oportunidades y riesgos relacionados con el desempeño esperado del Grupo Daimler Truck.

Leinfelden – Echterdingen, 29 de febrero de 2024



Martin Daum



Karl Deppen



Dr. Andreas Gorbach



Jürgen Hartwig



John O' Leary



Karin Radström



Stephan Unger

Informe del Auditor Independiente

Para: Daimler Truck Holding AG, Stuttgart

INFORME SOBRE LA AUDITORÍA A LOS ESTADOS FINANCIEROS CONSOLIDADOS Y EL INFORME COMBINADO DE LA ADMINISTRACIÓN.

Opiniones

Hemos auditado los estados financieros consolidados de Daimler Truck Holding AG, Stuttgart, y sus subsidiarias (el Grupo), que incluyen el estado consolidado de situación financiera al 31 de diciembre de 2023 y el estado de resultados consolidado, estado consolidado de resultados integrales, estado consolidado de cambios en el capital, estado consolidado de flujos de efectivo, para el ejercicio fiscal del 1o de enero al 31 de diciembre de 2023 así como las notas a los estados financieros consolidados, incluyendo un resumen de las principales políticas contables. Adicionalmente, hemos auditado el informe sobre la situación de la Compañía y del Grupo (en lo sucesivo “informe combinado de la administración” de Daimler Truck Group AG para el ejercicio fiscal del 1º de enero al 31 de diciembre del 2023

De conformidad con las regulaciones legales de Alemania, no hemos auditado los contenidos de elementos del informe combinado de la administración a los que se hace referencia en la sección “Información Adicional” de nuestro informe de auditor.

En nuestra opinión, con base en el conocimiento obtenido a partir de la auditoría:

- los estados financieros consolidados adjuntos, cumplen, en todo sentido material, con las Normas Internacionales de Información Financiera (IFRS, por sus siglas en inglés), tal como han sido adoptadas por la UE, y con los requerimientos adicionales de la ley Comercial de Alemania, de conformidad con el la Sección 315e, párrafo 1 del HGB y, en cumplimiento con estos requerimientos, proporcionan un punto de vista veraz y fiel de los activos, pasivos y la situación financiera del Grupo al 31 de diciembre de 2023 así como de su desempeño financiero para el ejercicio fiscal del 1º de enero al 31 de diciembre de 2023; y

- el informe combinado de la administración que se adjunta, en su totalidad, ofrece un punto de vista adecuado de la situación del Grupo. En todo sentido material, este informe combinado de la administración es consistente con los estados financieros consolidados, cumple con los requerimientos legales alemanes y presenta de forma adecuada las oportunidades y riesgos del futuro desempeño. Nuestra opinión sobre el informe combinado de la administración no cubre los elementos del informe combinado de la administración a los que se hace referencia en la sección “Información Adicional” de nuestro informe de auditor.

De conformidad con la Sección 322 párrafo 3, párrafo 1 de la HGB [Handelsgesetzbuch; Código de Comercio de Alemania], declaramos que nuestra auditoría no ha conllevado a ninguna reserva en relación con el cumplimiento legal de los estados financieros consolidados y del informe combinado de la administración.

Fundamento de las Opiniones

Realizamos nuestra auditoría a los estados financieros consolidados y al informe combinado de la administración de conformidad con la Sección 317 de HGB y la Regulación de Auditoría de la UE No. 537/2014 (a la que se hace referencia en lo sucesivo, como la “Regulación de Auditoría UE”), y de conformidad con las Normas Alemanas Generalmente Aceptadas para Auditorías de Estados Financieros promulgadas por el Instituto de Auditores Públicos de Alemania (IDW, por las siglas en alemán del *Institut der Wirtschaftsprüfer*). Realizamos la auditoría de los estados financieros consolidados cumpliendo adicionalmente con las Normas Internacionales de Auditoría (ISA, por las siglas en inglés de *International Standards on Auditing*). Nuestras responsabilidades de conformidad con dichos requerimientos, principios y normas se describen con mayor detalle en la sección de “Responsabilidades del Auditor para la Auditoría de los Estados Financieros Consolidados y del Informe Combinado de la Administración” de nuestro informe de auditor. Somos independientes del grupo de entidades de conformidad con los requerimientos de la ley europea y las leyes comerciales y profesionales de Alemania, y hemos cumplido con nuestras demás responsabilidades profesionales alemanas de conformidad con estos requerimientos.

Adicionalmente, de conformidad con el Artículo 10, párrafo 2, letra f) de la Regulación de Auditoría de UE, declaramos que no hemos prestado servicios distintos a los de auditoría que están prohibidos de conformidad con el Artículo 5, párrafo 1 de la Regulación de Auditoría UE. Creemos que las evidencias que hemos obtenido son suficientes y adecuadas para proporcionar el fundamento de nuestras opiniones sobre los estados financieros consolidados y el informe combinado de la administración.

Aspectos Clave de Auditoría en la Auditoría de los Estados Financieros Consolidados

Los aspectos clave de auditoría son aquellos asuntos que, de acuerdo con nuestro criterio profesional, son los de mayor importancia en nuestra auditoría a los estados financieros consolidados para el ejercicio fiscal que va del 1º de enero al 31 de diciembre de 2023. Estos aspectos se abordaron como un todo en el contexto de nuestra auditoría a los estados financieros consolidados, y, para formar nuestra opinión al respecto, no proporcionamos una opinión separada sobre estos aspectos.

Reservas Por Pérdidas Para Cuentas por Cobrar por Servicios Financieros

Favor de hacer referencia, en relación con las políticas y métodos contables aplicados, a la Nota 1 “Información General y Principales políticas contables”, Nota 2 “Estimaciones contables y criterios de la administración”, Nota 15 “Cuentas por Cobrar por servicios financieros”, Nota 34 “Gestión de Riesgos Financieros” y al Informe Combinado de la Administración en el capítulo “Informe de Riesgos y Oportunidades en la Sección “Riesgos y Oportunidades Financieros”.

El Riesgo para los Estados Financieros Consolidados

Las cuentas por cobrar por servicios financieros (€ 26,738 millones) resultantes de las actividades de financiamiento y arrendamiento del Grupo, incluyen cuentas por cobrar por financiamiento de ventas con clientes, cuentas por cobrar por ventas por financiamiento con distribuidores y cuentas por cobrar por contratos de arrendamiento financiero. Las reservas por pérdidas para estas cuentas por cobrar fueron, en la fecha del informe, por un importe de € 524 millones.

El cálculo de las reservas por pérdidas se basa en pérdidas crediticias anticipadas y, por lo tanto, también incluye expectativas relacionadas con el futuro. El registro de las pérdidas crediticias anticipadas se lleva a cabo mediante un procedimiento de tres parámetros para la determinación de reservas para pérdidas. Al mismo tiempo, diversos factores que determinan el valor, tales como la determinación de las probabilidades estadísticas de incumplimiento e índices de pérdidas, el posible importe por cobrar en caso de incumplimiento, los criterios de transferencia de parámetros que están relacionados con un cambio significativo en el riesgo de incumplimiento de deudores, y el cálculo de flujos de efectivo futuros. Además, en el cálculo fluyen escenarios macroeconómicos (escenarios base, optimistas y pesimistas), cuya identificación, en gran medida, incluye incertidumbres y valoraciones discrecionales.

El riesgo para los estados financieros es que exista una apreciación incorrecta en cuanto a la solvencia crediticia de los clientes y los importes de las fechas de pago de flujos de efectivo futuros o que el cálculo del parámetro de la provisión para riesgos sea incorrecto de tal forma que no se reconozcan reservas para pérdidas o que estas sean insuficientes.

Nuestro Enfoque de Auditoría

Logramos una comprensión integral del comportamiento de las carteras, los riesgos relacionados de incumplimiento de contrapartes y el proceso para la identificación, administración, monitoreo y medición de riesgos crediticios, mediante la revisión de informes de riesgo y análisis, y a través de cuestionamientos y la revisión de lineamientos e instrucciones de trabajo, así como la revisión de métodos definidos y su implementación y la revisión y comprensión del proceso de validación y los informes de validación individuales.

Auditamos la idoneidad y efectividad del sistema de control interno en relación con el proceso de calificación de riesgos y modelos de riesgo y la identificación de los factores que determinan el valor y las reservas para deuda, revisando nuevamente también los cálculos. En este sentido, también evaluamos los sistemas TI relevantes y los procedimientos internos. Además de la auditoría por parte de nuestros especialistas en TI en relación con la idoneidad de los sistemas afectados y las interfaces relacionadas para garantizar la integridad y exactitud de la información, la auditoría también incluyó la auditoría de controles automáticos para la captura de datos y el procesamiento de datos.

El énfasis principal de nuestra auditoría fue la evaluación del enfoque metódico en la determinación de categorías de riesgo, probabilidades de incumplimiento e índices de pérdida que se derivan de información histórica. Logramos una comprensión de lo anterior con base en la selección orientada a riesgos de carteras crediticias. Estamos convencidos de la idoneidad de los parámetros significativos de riesgos con base en los resultados de una validación realizada por Daimler Truck Financial Services y evaluamos los ajustes de los parámetros a la actual situación de mercado. En este contexto, auditamos la información que soporta las validaciones en base a muestra consciente.

Nuestras Observaciones

El enfoque metódico, los procedimientos y los procesos para calcular las pérdidas por deterioro y las suposiciones y parámetros de riesgo en la medición son adecuados para la oportuna identificación de riesgos crediticios y para determinar el reconocimiento de pérdidas por deterioro adecuadas.

Valuación de la Provisión para Garantías de Producto

Favor de hacer referencia, en relación con las políticas contables aplicadas a las notas a los estados financieros combinados en la Nota 1 “Información General y Principales Políticas Contables”, la Nota 2 “Estimaciones contables y criterios de la administración”, Nota 24 “Provisiones para otros riesgos” y en el informe combinado de la administración, en el capítulo “Informe de Riesgos y Oportunidades” en la sección sobre “Riesgos y Oportunidades Legales y Fiscales”.

El Riesgo para los Estados Financieros Consolidados

La provisión para garantías de producto y costos de crédito mercantil es por un importe de € 1,952 millones y está incluida en las provisiones para otros riesgos.

El Grupo Daimler Truck se enfrenta a diversos reclamos de conformidad con garantías de producto u otorga varios tipos de garantías de producto, que se ejecutan en relación con el funcionamiento libre de errores de un producto vendido o servicio prestado por el Grupo Daimler Truck durante un período de tiempo definido. Con el fin de confirmar o reexaminar gastos futuros por garantía y crédito mercantil, se registra y analiza continuamente información actualizada sobre la naturaleza y volumen y la solución de fallas que ha ocurrido a nivel de unidad de negocios, serie de modelo, clave de daño y año de ventas.

Surge una importante incertidumbre para el cálculo de la provisión en relación con el número de casos de daño que ocurren y los gastos requeridos para rectificar el daño. El riesgo para los estados financieros consolidados es que la provisión no sea valuada de forma adecuada.

[DaimlerTruck a Simple Vista](#)

Informe Combinado de la Administración con Declaración No Financiera del Grupo
Gobierno Corporativo
Estados Financieros Consolidados
Información Adicional

[> Informe del Auditor Independiente](#)**Nuestro Enfoque de Auditoría**

Nuestros procedimientos de auditoría incluyeron, entre otras cosas, la evaluación del proceso para calcular la provisión de garantías de productos y la evaluación de las suposiciones relevantes y su derivación para la valuación de la provisión. Estas incluyen principalmente suposiciones sobre la susceptibilidad esperada a, y el curso del daño, y además el valor monetario del daño por vehículo con base en las pérdidas reales por garantía, garantía y crédito mercantil. Con base en análisis históricos, evaluamos la precisión de los pronósticos de costos anteriores de garantía, garantía y crédito mercantil. También examinamos si las evaluaciones actualizadas de procedimientos y costos futuros de reparaciones fueron tomadas en cuenta. Logramos una comprensión en cuanto a los números subyacentes de vehículos a través de las ventas reales de unidades.

Nuestras Observaciones

Los métodos de cálculo y las suposiciones realizadas son adecuados.

Riesgos por procedimientos antimonopolio de la UE

Favor de hacer referencia, en relación con las políticas contables aplicadas a las notas a los estados financieros consolidados en la Nota 2 “Estimaciones Contables y Criterios de la Administración”. En la Nota 24 “Provisiones para otros riesgos” y en la Nota 31 “Procedimientos legales” y al informe combinado de la administración en el capítulo “Informe de Riesgos y Oportunidades” en la Sección “Riesgos y Oportunidades Legales y Fiscales”.

El Riesgo para los Estados Financieros Consolidados

El Grupo Daimler Truck está expuesto a un gran número de reclamos por daños y perjuicios en varios países en relación con los procedimientos antimonopolio de la UE. Los clientes de camiones presentan reclamos por daños y perjuicios por precios potencialmente excesivos en relación con la participación de Mercedes-Benz Group AG y otros fabricantes de camiones en comportamiento anticompetitivo. En julio de 2016, la Comisión Europea impuso una multa de € 1.09 miles de millones a Mercedes-Benz Group AG en este contexto, la cual se pagó íntegramente en 2016.

El riesgo para los estados financieros consolidados es que el registro de cualquier reclamo futuro por daños y perjuicios en relación con estos procedimientos antimonopolio de la UE contra el Grupo Daimler Truck no se valúe completa o correctamente.

Nuestro Enfoque de Auditoría

Con el fin de auditar la provisión para reclamos por daños y perjuicios en relación con el procedimiento antimonopolio de la UE contra el Grupo Daimler Truck, hemos interrogado, entre otros, al Presidente del Comité de Vigilancia, a los representantes legales y a nuestros interlocutores en las áreas financiera y legal. Además, obtuvimos información de los abogados y asesores externos que actúan para el Grupo Daimler Truck y evaluamos los documentos subyacentes.

Las evaluaciones escritas de los representantes legales fueron puestas a nuestra disposición por la Compañía. A la fecha del informe, se disponía de las evaluaciones de los abogados externos para la evaluación de los riesgos en relación con los procedimientos antimonopolio contra el Grupo Daimler Truck, que respaldan la evaluación de los riesgos por parte de los representantes legales.

Por último, hemos evaluado la idoneidad de la descripción de los citados procedimientos legales en las notas a los estados financieros consolidados.

Nuestras Observaciones

Las evaluaciones discrecionales y las suposiciones de los representantes legales son adecuadas.

Información Adicional

Los representantes legales y el Comité de Vigilancia son responsables de la información adicional. La información adicional comprende los siguientes elementos del informe combinado de la administración, cuyo contenido no hemos auditado

- la declaración no financiera del Grupo, que se incluye en la sección del informe combinado de la administración titulada "Sustentabilidad en Daimler Truck",
- la declaración combinada de la Compañía y del Grupo sobre la gestión corporativa, a la que se hace referencia en el informe combinado de la administración; y
- las divulgaciones incluidas en el informe combinado de la administración marcadas como ajenas a los informes de la administración y no auditadas.

La información adicional también incluye las demás partes del informe anual. La información adicional no incluye los estados financieros consolidados, los datos auditados del informe combinado de la administración ni nuestro informe de auditoría correspondiente.

Nuestras opiniones sobre los estados financieros consolidados y sobre el informe combinado de la administración no abarcan la información adicional y, por lo tanto, no expresamos una opinión ni ninguna otra forma de conclusión de aseguramiento sobre la misma.

En relación con nuestra auditoría, nuestra responsabilidad es leer la información adicional y, al hacerlo, considerar si la información adicional

- es sustancialmente inconsistente con los estados financieros consolidados, con la información del informe combinado de la administración auditado por su contenido o con nuestro conocimiento obtenido en la auditoría, o
- parece ser materialmente errónea.

Si, basándonos en el trabajo que hemos realizado, llegamos a la conclusión de que existe una incorrección material en esta información adicional, estamos obligados a informar de ello. No tenemos nada que informar en este sentido.

Responsabilidades de los Representantes Legales y el Comité de Vigilancia en relación con los Estados Financieros Consolidados y el Informe Combinado de la Administración

Los representantes legales son responsables de la preparación de los estados financieros consolidados que cumplan, en todo aspecto sustancial, con las Normas Internacionales de Información Financiera (IFRS, por sus siglas en inglés), tal como se adoptaron en la UE y los requerimientos adicionales de la ley de comercio de Alemania de conformidad con la Sección 315e, párrafo 1 del Código de Comercio Alemán (HGB), y de que los estados financieros consolidados, en cumplimiento con estos requerimientos, ofrezcan una visión veraz y fiel de los activos, pasivos, situación financiera y desempeño financiero del Grupo. Además, los representantes legales son responsables del control interno que determinen necesario para permitir la preparación de los estados financieros consolidados los cuales están libres de error sustancial, ya sea debido a fraude (es decir, información financiera fraudulenta y malversación de activos) o error.

En la preparación de los estados financieros consolidados, los representantes legales son responsables de evaluar la capacidad del Grupo para continuar como empresa en funcionamiento. También tiene la responsabilidad de revelar, tal como resulte aplicable, los asuntos relacionados con la empresa en funcionamiento. Además, son responsables de los informes financieros con base en el fundamento contable de empresa en funcionamiento salvo cuando exista la intención de liquidar el Grupo o de suspender operaciones, o cuando no exista alternativa realista distinta a hacer eso.

Adicionalmente, los representantes legales son responsables de la preparación del informe combinado de la administración que, en su totalidad, ofrezca una perspectiva adecuada de la situación del Grupo y que sea, en todo aspecto material, consistente con los estados financieros consolidados, que cumpla con los requerimientos legales alemanes y que presente de forma adecuada los riesgos y oportunidades del comportamiento futuro. Además, los representantes legales son responsables de los arreglos y medidas (sistemas) que hayan considerado necesarios para permitir la preparación de un informe combinado de la administración que sea de conformidad con los requerimientos legales de Alemania, y sea capaz de ofrecer evidencia adecuada para las afirmaciones que se plasman en el informe combinado de la administración.

El Comité de Vigilancia es responsable de la vigilancia del proceso de información financiera del Grupo para la preparación de los estados financieros consolidados y del informe combinado de la administración.

Responsabilidades del Auditor en relación con la Auditoría de los Estados Financieros Consolidados y el Informe Combinado de la Administración

Nuestros objetivos son obtener un aseguramiento razonable sobre, si los estados financieros consolidados, en su totalidad, están libres de declaraciones erróneas sustanciales, ya sea debido a fraude o a error, y si el informe combinado de la administración, en su totalidad, ofrece una perspectiva adecuada de la situación del Grupo y, si en todo aspecto sustancial, es consistente con los estados financieros consolidados y, si el conocimiento obtenido en la auditoría, cumple con los requerimientos legales alemanes y presenta adecuadamente las oportunidades y riesgos del futuro comportamiento, así como emitir un informe de auditor que incluya nuestras opiniones sobre los estados financieros consolidados y sobre el informe combinado de la administración.

Un aseguramiento razonable es un alto nivel de seguridad, pero no es una garantía en cuanto a que una auditoría realizada de conformidad con la Sección 317 del HGB y la Regulación de Auditoría de la UE y en cumplimiento con las Normas Alemanas Generalmente Aceptadas para las Auditorías de Estados Financieros promulgadas por el *Institut der Wirtschaftsprüfer* (Instituto de Contadores Públicos en Alemania) (IDW) y cumplimiento adicional con ISAs, detectará siempre una declaración errónea sustancial. Las declaraciones erróneas pueden resultar de fraude o error y se consideran sustanciales si puede esperarse razonablemente que, de forma individual o en su conjunto, podrían ejercer influencia sobre las decisiones económicas que toman los usuarios con base en estos estados financieros consolidados y en el informe combinado de la administración.

A lo largo de la auditoría, nosotros ejercemos nuestro criterio profesional y mantenemos escepticismo profesional. Nosotros también:

- Identificamos y evaluamos los riesgos de declaraciones erróneas sustanciales en los estados financieros consolidados y en el informe combinado de la administración, ya sea debido a fraude o a error, diseñamos y llevamos a cabo procedimientos de auditoría atentos a estos riesgos y obtenemos evidencia de auditoría suficiente y adecuada para integrar las bases de nuestras opiniones. El riesgo de no detectar una declaración errónea sustancial resultante de fraude es mayor que el de una declaración errónea resultante de un error, ya que el fraude puede implicar colusión, falsificación, omisiones intencionales, tergiversaciones o la invalidación de controles internos.
- Logramos el entendimiento del control interno relevante a la auditoría de los estados financieros consolidados y de arreglos y medidas (sistemas) relevantes a la auditoría del informe combinado de la administración para diseñar procedimientos de auditoría adecuados para las circunstancias, pero no para fines de expresar una opinión sobre la efectividad de estos sistemas.

- Evaluamos la idoneidad de las políticas contables utilizadas por la administración y la racionalidad de estimaciones realizadas por los representantes legales y los informes relacionados.
- Llegamos a conclusiones sobre la idoneidad del uso, por parte de los representantes legales, de la base contable de empresa en funcionamiento y, con base en la evidencia obtenida a partir de la auditoría, si existe incertidumbre sustancial en relación con eventos o condiciones que puedan provocar una duda importante sobre la capacidad del Grupo para continuar como empresa en funcionamiento. En caso de que lleguemos a la conclusión de que existe incertidumbre sustancial, nosotros estamos obligados a atraer la atención, en el informe del auditor, a los informes relacionados en los estados financieros consolidados y en el informe combinado de la administración o, en caso de que dichos informes sean inadecuados, a modificar nuestras respectivas opiniones. Nuestras consideraciones se basan en la evidencia de auditoría obtenida hasta la fecha de nuestro informe de auditor. Sin embargo, los eventos o condiciones futuros pueden provocar que el Grupo ya no sea capaz de continuar como empresa en funcionamiento.
- Evaluamos la presentación general, la estructura y el contenido de los estados financieros consolidados, incluyendo los informes, y si los estados financieros consolidados presentan o no presentan las transacciones y eventos subyacentes de forma tal que los estados financieros consolidados ofrezcan una perspectiva real e imparcial sobre los activos, pasivos, situación y desempeño financieros del Grupo de conformidad con los Principios Contables Legalmente Requeridos de Alemania.
- Obtenemos evidencia de auditoría que sea suficiente y adecuada en relación con la información financiera de las entidades o actividades comerciales dentro del Grupo para expresar opiniones sobre los estados financieros consolidados y sobre el informe combinado de la administración del grupo. Nosotros somos responsables de la dirección, supervisión y ejecución de la auditoría del grupo. Continuamos siendo exclusivamente responsables de nuestras opiniones.
- Evaluamos la consistencia del informe combinado de la administración con los estados financieros consolidados, su conformidad con la ley (Alemania), y la perspectiva de la situación del Grupo que esto ofrece.

- Llevamos a cabo procedimientos de auditoría sobre la información prospectiva presentada por los representantes legales en el informe combinado de la administración. Con base en evidencia adecuada y suficiente de auditoría nosotros evaluamos, específicamente, las hipótesis importantes utilizadas por la administración como base para la información prospectiva, y evaluamos la derivación adecuada de la información prospectiva a partir de estas hipótesis. Nosotros no expresamos una opinión por separado sobre la información prospectiva y sobre las hipótesis utilizadas como base. Existe un riesgo sustancial inevitable en cuanto a que los eventos futuros sean materialmente distintos a la información prospectiva.

Nosotros mantenemos comunicación con los encargados del gobierno en relación con, entre otros asuntos, el alcance y programación planeados de la auditoría y las determinaciones importantes resultantes de la auditoría, incluyendo cualquier deficiencia sustancial que identifiquemos en el control interno durante nuestra auditoría.

También ofrecemos a los encargados del gobierno, una declaración en cuanto a que hemos cumplido con los requerimientos relevantes de independencia, y mantenemos comunicaciones con ellos sobre las relaciones y otros asuntos que, de forma razonable pueda pensarse que, tienen incidencia en nuestra independencia y, cuando resulte aplicable, las acciones emprendidas o salvaguardas aplicadas para eliminar amenazas a la independencia.

A partir de los asuntos sobre los cuales se sostuvieron comunicaciones con los encargados del gobierno, nosotros determinamos aquellos asuntos que fueron los más importantes para la auditoría de los estados financieros consolidados del período actual y, por lo tanto, los asuntos clave de la auditoría. Describimos estos aspectos en nuestro informe de auditor, salvo cuando la ley o las regulaciones impidan la divulgación pública en relación con el asunto.

Otros Requerimientos Legales y Regulatorios

Informe sobre el Aseguramiento sobre la Presentación Electrónica de Estados Financieros Consolidados y el Informe Combinado de la Administración Preparados para Fines de Publicación de conformidad con la Sección 317 párrafo 3a del HGB

Hemos realizado trabajos de aseguramiento de acuerdo con la Sección 317 párrafo 3a del HGB para obtener una seguridad razonable sobre si la presentación de los estados financieros consolidados y el informe combinado de la administración (en adelante, los »Documentos ESEF«) contenidos en el archivo que puede ser descargado por el emisor desde el portal electrónico del cliente con protección de acceso “dthag-2023-12-31-de.zip” (vínculo de internet) puestos a disposición y preparados para fines de publicación cumplen en todos los aspectos materiales con los requisitos de la sección 328 (1) del HGB para el formato de informes electrónicos (“Formato ESEF”). De acuerdo con los requisitos legales de Alemania, este trabajo de aseguramiento solo se extiende a la conversión de la información contenida en los estados financieros consolidados y el informe combinado de la administración al formato ESEF y, por lo tanto, no se refiere ni a la información contenida en estas presentaciones ni a ninguna información adicional contenida en el archivo que se identifica con anterioridad.

En nuestra opinión, la presentación de los estados financieros consolidados y el informe combinado de la administración contenido en el archivo electrónico mencionado anteriormente y puesto a disposición para fines de publicación cumple en todos los aspectos materiales con los requisitos de la sección 328 párrafo 1 del HGB para el formato de informe electrónico. Más allá de esta opinión de aseguramiento y nuestra opinión de auditoría sobre los estados financieros consolidados adjuntos y el informe combinado de la administración adjunto para el ejercicio fiscal del 1º de enero al 31 de diciembre de 2023 incluido en el “Informe Sobre la Auditoría de los Estados Financieros Consolidados y el Informe Combinado de la Administración” anteriores, no expresamos ninguna opinión de aseguramiento sobre la información contenida dentro de estas presentaciones o sobre la información adicional contenida en el archivo que se identifica con anterioridad.

Llevamos a cabo nuestro trabajo de aseguramiento sobre la presentación de los estados financieros consolidados y el informe combinado de la Administración contenido en el archivo e identificado de conformidad con la Sección 317 párrafo 3a del HGB y de la Norma de Aseguramiento IDW: Trabajo de Aseguramiento Sobre la Presentación Electrónica de Estados Financieros e Informes de la Administración Preparados para Fines de Publicación de conformidad con la Sección 317 párrafo 3a del HGB y la Norma de Aseguramiento del IDW;

Trabajo de Aseguramiento sobre la Presentación Electrónica de Estados Financieros e Informes de la Administración Preparados para Fines de Publicación de conformidad con la Sección 317 párrafo 3ª del HGB (IDW PS 410 (06.2022) propicio para la comprensión del informe a nivel internacional y la Norma Internacional Sobre Compromisos de Aseguramiento 3000 (Revisada). Nuestras responsabilidades de conformidad con lo anterior se describen con más detalle a continuación. Nuestro despacho de auditoría ha aplicado la Norma sobre Gestión de la Calidad del IDW: Requisitos para la Gestión de la Calidad en las Empresas de Auditoría (IDW QMS 1 (09.2022).

Los Representantes Legales de la Compañía son responsables de la preparación de los documentos ESEF, incluida la presentación electrónica de los estados financieros consolidados y el informe combinado de la administración de acuerdo con la Sección 328 párrafo 1, oración 4, numeral 1 del HGB y del etiquetado de los estados financieros consolidados de acuerdo con la Sección 328 párrafo 1 oración 4, numeral 2 del HGB.

Además, los representantes legales de la Compañía son responsables del control interno que consideren necesario para la preparación de los documentos ESEF que están libres de incumplimiento sustancial intencional o no intencional con los requerimientos de la Sección 328, párrafo 1 del HGB, para el formato de informes electrónicos.

El Comité de Vigilancia es responsable de supervisar la preparación de los documentos ESEF como parte del proceso de presentación de informes financieros.

Nuestro objetivo es obtener aseguramiento razonable sobre si los documentos ESEF están libres de incumplimientos sustanciales intencionales o no intencionales en relación con los requerimientos de la Sección 328 párrafo 1 del HGB. Ejercemos criterio profesional y conservamos escepticismo profesional durante la totalidad del trabajo de aseguramiento. Nosotros también:

- identificamos y evaluamos los riesgos de incumplimiento sustancial intencional o no intencional en relación con los requerimientos de la Sección 328 párrafo 1 del HGB, diseñamos y ejecutamos procedimientos de aseguramiento en respuesta a esos riesgos, y obtenemos evidencia de aseguramiento suficiente y adecuada para servir como la base para nuestra opinión de aseguramiento.
- logramos un entendimiento de control interno relevante para el aseguramiento de los documentos ESEF con el fin de diseñar procedimientos de aseguramiento que sean adecuados en las circunstancias, pero no para fines de expresar una opinión de aseguramiento en relación sobre la efectividad de estos controles.

- evaluamos la validez técnica de los documentos ESEF, es decir, si el archivo electrónico puesto a disposición que contiene los documentos ESEF cumple con los requerimientos de la Regulación Delegada (UE) 2019/815 sobre la especificación técnica para este archivo electrónico.
- evaluamos si los documentos ESEF permiten una presentación en XHTML con contenido equivalente a los estados financieros consolidados auditados y el informe combinado de la administración auditado.
- evaluamos si el etiquetado de los documentos ESEF con tecnología Inline XBRL (iXBRL) de conformidad con los requerimientos de los Artículos 4 y 6 de la Regulación Delegada (UE) 2019/815, con sus respectivas enmiendas en la fecha del informe, permite la obtención de una copia XBRL adecuada, completa y legible por una máquina de la presentación XHTML.

Información Adicional de conformidad con el Artículo 10 de la Regulación de Auditoría de la UE.

En la Asamblea Anual de Accionistas celebrada el 21 de junio de 2023, fuimos seleccionados como auditor del Grupo. Fuimos contratados por el Comité de Vigilancia el 24 de junio de 2023. Nosotros hemos sido el auditor de grupo de Daimler Truck Holding AG, sin interrupción, desde el ejercicio fiscal 2021.

Declaramos que, las opiniones expresadas en el presente informe del auditor son consistentes con el informe adicional al comité de auditoría de conformidad con el Artículo 11 de la Regulación de Auditoría de la UE (formato extendido del informe de auditoría).

Otro Asunto – Uso del Informe del Auditor

Nuestro informe del auditor siempre debe leerse junto con los estados financieros consolidados auditados y el informe combinado de la administración auditado, así como con los documentos ESEF examinados. Los estados financieros consolidados y el informe combinado de la administración convertidos a formato ESEF – incluyendo las versiones que se registrarán en el registro de la compañía – son exclusivamente presentaciones electrónicas de los estados financieros consolidados auditados y del informe de la administración del grupo auditado y no los reemplazan. Específicamente, el informe ESEF y nuestra opinión de aseguramiento contenida en dicho informe, deben utilizarse exclusivamente junto con los documentos ESEF examinados puestos a disposición en formato electrónico.

Auditor Público Alemán Responsable del Compromiso

El Auditor Público Alemán responsable de la contratación es Marcus Rohrbach.

Stuttgart, 29 de febrero de 2024

KPMG AG
Wirtschaftsprüfungsgesellschaft
(Versión original en alemán firmada por)

Pritzer	Rohrbach
Wirtschaftsprüfer	Wirtschaftsprüfer
(Auditor Público de Alemania)	(Auditor Público de Alemania)

Informe de Aseguramiento Limitado sobre la Declaración NO Financiera del Grupo

Al Comité de Vigilancia de Daimler Truck Holding AG, Stuttgart

Hemos realizado un compromiso de aseguramiento limitado sobre el Declaración No Financiera del Grupo de Daimler Truck Holding AG, Stuttgart (en adelante, la "Compañía" o "Daimler Truck") en el informe combinado de la administración en la sección "Sustentabilidad en Daimler Truck", así como sobre las secciones "Modelo de negocios" e "Informe sobre riesgos y oportunidades" en el informe combinado de la administración que se califica como parte de esta declaración (en adelante, "Declaración No Financiera del Grupo") para el período comprendido entre el 1 de enero y el 31 de diciembre de 2023. El contenido de la declaración no financiera del Grupo en la Sección "Sustentabilidad en Daimler Truck" está marcado con los siguientes símbolos: / símbolo /

Responsabilidad de la Administración

Los representantes legales de la Compañía son responsables de la elaboración del Declaración No Financiera del Grupo de conformidad con los artículos 315c en relación con los artículos 289c a 289e del HGB ["Handelsegesetzbuch"; Código de Comercio de Alemania] y con el artículo 8 del REGLAMENTO (UE) 2020/852 DEL PARLAMENTO EUROPEO Y DEL CONSEJO de 18 de junio de 2020 relativo al establecimiento de un marco para facilitar las inversiones sostenibles, y por el que se modifica el Reglamento (UE) 2019/2088 (en lo sucesivo, "Reglamento sobre la taxonomía de la UE") y los actos delegados complementarios, así como por hacer su propia interpretación de los términos contenidos en el Reglamento sobre la taxonomía de la UE y en los actos delegados complementarios por parte de la Compañía, tal como se indica en la sección "Taxonomía de la UE" del Declaración No Financiera del Grupo.

Esta responsabilidad incluye la selección y la aplicación de métodos apropiados para preparar el Declaración No Financiera del Grupo y el uso de hipótesis y estimaciones para las revelaciones individuales que sean razonables en las circunstancias dadas. Además, la administración es responsable de los controles internos que consideren necesarios para la elaboración del Declaración No Financiera del Grupo que esté libre de errores materiales, ya sea debido a fraude (manipulación de la declaración no financiera del Grupo) o error.

El Reglamento sobre la Taxonomía de la UE y los Actos Delegados que lo complementan contienen redacción y términos que todavía están sujetos a importantes incertidumbres en cuanto a su interpretación y sobre los que todavía no se han publicado todas las aclaraciones. Por lo tanto, la administración ha incluido su interpretación en la sección "Taxonomía de la UE" del Declaración No Financiera del Grupo. Esta es responsable de la sustentabilidad de su interpretación. Debido al riesgo inminente de que términos legales vagos puedan ser interpretados de forma distinta, la conformidad jurídica de estas interpretaciones está sujeta a incertidumbres.

Independencia y Aseguramiento de la Calidad por parte del despacho del Practicante de Aseguramiento

Hemos cumplido con los requerimientos de independencia y aseguramiento de la calidad que se establecen en las provisiones legales nacionales y pronunciamientos profesionales, específicamente en el Código Profesional para Auditores Públicos y Auditores Colegiados de Alemania (en Alemania) y la norma de aseguramiento de la calidad del Instituto de Auditores Públicos de Alemania (*Institut der Wirtschaftsprüfer, IDW*) en relación con los requerimientos de aseguramiento de la calidad en la práctica de auditorías (IDW QMS 1 (09.2022)).

Responsabilidad del Practicante del Aseguramiento

Es nuestra responsabilidad expresar una conclusión con aseguramiento limitado sobre la Declaración No Financiera del Grupo basada en nuestro compromiso de aseguramiento.

Hemos llevado a cabo nuestro compromiso de aseguramiento de conformidad con la Norma Internacional sobre Encargos de Aseguramiento (ISAE) 3000 (Revisada): "Compromisos de aseguramiento distintos de las auditorías o revisiones de información financiera histórica" emitida por el IAASB. Esta norma exige que planifiquemos y realicemos el trabajo de aseguramiento con el fin de obtener un aseguramiento limitado sobre si hemos tenido conocimiento de algún asunto que nos haga creer que la declaración no financiera de la Compañía no está preparada, en todos sus aspectos significativos, de conformidad con los artículos 315c en relación con 289c a 289e del HGB y el Reglamento sobre Taxonomía de la UE y los Actos Delegados emitidos en virtud del mismo, así como la interpretación de la administración que figura en la sección "Taxonomía de la UE" de la declaración no financiera del Grupo.

En un compromiso de aseguramiento limitado, los procedimientos que se llevan a cabo son menos extensivos que en un compromiso de aseguramiento razonable y, por lo tanto, se obtiene un nivel mucho menor de aseguramiento. La selección de los procedimientos de aseguramiento está sujeta al criterio profesional del practicante del aseguramiento.

En el curso de nuestro compromiso de aseguramiento hemos, entre otras cosas, llevado a cabo los siguientes procedimientos de aseguramiento y demás actividades:

- Consultas al personal del grupo responsable del análisis de materialidad para entender los procesos de determinación de los temas materiales y los respectivos límites de información de Daimler Truck Holding AG.
- Un análisis de riesgos, que incluye la investigación de los medios de comunicación, para identificar la información relevante sobre el desempeño de la sostenibilidad de Daimler Truck Holding AG en el período del informe.
- Revisión de la idoneidad de los criterios de información desarrollados internamente
- Evaluación del diseño y la implementación de sistemas y procesos para la recopilación, el procesamiento y la supervisión de las divulgaciones, incluida la consolidación de datos, sobre asuntos medioambientales, sociales y de los empleados, el respeto de los derechos humanos, la lucha contra la corrupción y el soborno, así como los indicadores del Reglamento sobre Taxonomía de la UE
- Investigaciones del personal a nivel de grupo que es responsable de determinar las divulgaciones sobre conceptos, procesos de diligencia debida, resultados y riesgos, realizando funciones de control interno y consolidando las divulgaciones
- Inspección de documentos internos y externos seleccionados
- Procedimientos analíticos para la evaluación de los datos y de las tendencias de las revelaciones cuantitativas comunicadas a nivel de grupo por todos los centros

- Evaluación de los procesos de recolección e información de datos locales y la fiabilidad de los datos informados mediante muestreo en Wörth am Rhein (Alemania) y Estambul (Turquía).
- Evaluación de la presentación general de la información
- Evaluación del proceso de identificación de las actividades económicas admisibles para taxonomía y alineadas con taxonomía y de las correspondientes divulgaciones en el estado no financiero del Grupo

En la determinación de las divulgaciones de conformidad con el artículo 8 del Reglamento sobre Taxonomía de la UE, la administración está obligada a interpretar términos legales no definidos. Debido al riesgo innato de interpretaciones divergentes de conceptos jurídicos imprecisos, la conformidad jurídica de estas interpretaciones y, en consecuencia, nuestro compromiso de aseguramiento en ese sentido está sujetos a incertidumbre.

Opinión sobre Aseguramiento

Sobre la base de los procedimientos de aseguramiento aplicados y de las pruebas obtenidas, no ha llegado a nuestro conocimiento nada que nos haga pensar que la declaración no financiera del Grupo de Daimler Truck Holding AG correspondiente al período comprendido entre el 1 de enero y el 31 de diciembre de 2023 no haya sido elaborada, en todos los aspectos significativos, de conformidad con los artículos 315c en relación con los artículos 289c a 289e del HGB y con el Reglamento sobre Taxonomía de la UE y los Actos Delegados emitidos de conformidad con los anteriores, así como con la interpretación por parte de la administración, tal como se informa en la sección "Taxonomía de la UE " de la declaración no financiera del Grupo.

Restricciones de Uso / Términos Generales de Contratación

El presente informe de aseguramiento está dirigido exclusivamente al Comité de Vigilancia de Daimler Truck Holding AG, Stuttgart.

Nuestro compromiso ante el Daimler Truck Holding AG, Stuttgart, y la responsabilidad profesional se han regido por las Condiciones Generales de Contratación para Wirtschaftsprüfer (Auditores Públicos de Alemania) y Wirtschaftsprüfungsgesellschaften (Despachos de Auditores Públicos de Alemania) (Allgemeine Auftragsbedingungen für Wirtschaftsprüfer und Wirtschaftsprüfungsgesellschaften) en su versión del 1 de enero de 2017 (https://www.kpmg.de/bescheinigungen/lib/aab_english.pdf). Al leer y utilizar la información contenida en este informe de aseguramiento, cada destinatario confirma la notificación de las disposiciones de los Términos Generales de Contratación (incluida la limitación de nuestra responsabilidad según lo estipulado en el Número 9) y acepta la validez de las Condiciones Generales de Contratación con respecto a nosotros.

Stuttgart, 29 de febrero de 2024

KPMG AG

Wirtschaftsprüfungsgesellschaft

Rohrbach

Herold

Wirtschaftsprüfer

[Auditor Público Alemán]

Información Adicional

Publicación para el ejercicio fiscal 2023

Además del presente Informe Anual, existen otros documentos, tales como Factbook, Presentación de Mercado de Capital e Informe de Remuneraciones para el ejercicio fiscal, disponibles en [W www.daimlertruck.com/en](http://www.daimlertruck.com/en).

DaimlerTruckHoldingAG

70771 Leinfelden-Echterdingen
Tel. +49 711 8485 0

[W www.daimlertruck.com/en](http://www.daimlertruck.com/en)

Relaciones con Inversionistas

[M ir@daimlertruck.com](mailto:ir@daimlertruck.com)


[W www.daimlertruck.com/en/investors](http://www.daimlertruck.com/en/investors)

Prensa

[M com@daimlertruck.com](mailto:com@daimlertruck.com)

[W www.daimlertruck.com/en/newsroom](http://www.daimlertruck.com/en/newsroom)

in Daimler Truck AG
Freightliner
Western Star
Mercedes-Benz Trucks
FUSO
Bharat Benz
Daimler Buses
Thomas Built Buses
Financial Services

 Daimler Truck AG
Freightliner
Western Star
Mercedes-Benz Trucks
FUSO
Bharat Benz
RIZON
Thomas Built Buses
Daimler Truck Career

Nuestro Código de Conducta

Solo quienes actúan de forma responsable tendrán éxito en el largo plazo. Nuestro Código de Conducta Daimler Truck, nuestra directriz para hacer lo correcto, nos orienta en nuestras acciones: La política establece claramente las reglas que aplican a cada uno de nosotros y los principios que seguimos. En resumen, nos ayuda a tomar las decisiones correctas.

[W www.daimlertruck.com/en/company/compliance/daimler-truck-code-of-conduct](http://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
FUSO
Bharat Benz
Thomas Built Buses

 Daimler Truck AG
Freightliner
Western Star
FUSO
Bharat Benz
Daimler Buses

Ciudad de México, 26 de marzo de 2024.

El anterior documento, traducción al español, que consta de 269 páginas escritas solo por el anverso, es, a mi leal saber y entender, la traducción fiel y correcta de su original en el idioma inglés que consta de 269 páginas.



ANA GABRIELA VELÁZQUEZ ROCH

Perito Traductor, nombrada por el Tribunal Superior de Justicia del Distrito Federal, de acuerdo con las listas publicadas en el Diario Oficial del 1° de Junio de 2009 y cada una de las listas publicadas posteriormente hasta la fecha.

