

DAIMLER TRUCK



Informe Anual 2024

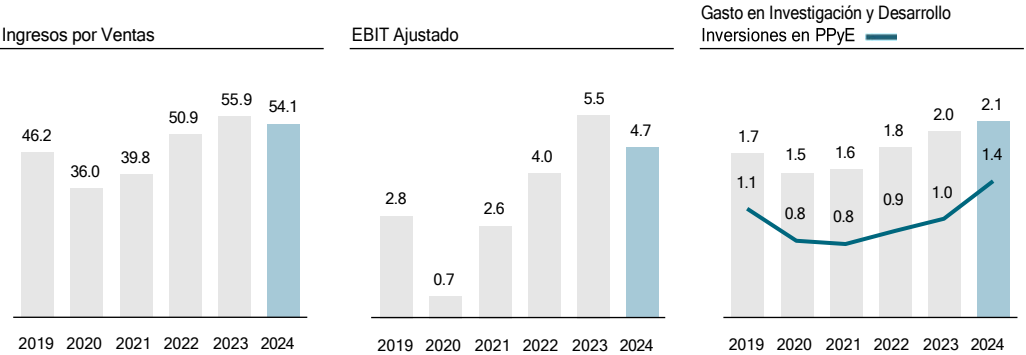
Cifras Clave para el Grupo

	2024	2023	2024/2023
Importes en millones de euros			cambio %
Ventas de Unidades	460,409	526,053	-12
vehículos cero emisiones	4,035	3,443	+17
Ingresos por Ventas	54,077	55,890	-3 ¹
Ingresos por Ventas del Negocio Industrial ²	50,743	53,216	-5
EBIT	3,592	5,183	-31
EBIT del Negocio Industrial	3,487	4,997	-30
EBIT Ajustado	4,667	5,489	-15
EBIT Ajustado del Negocio Industrial	4,534	5,278	-14
Retorno sobre Ventas del Negocio Industrial (en %)	6.9	9.4	-
Retorno sobre Ventas Ajustado del Negocio Industrial (en %)	8.9	9.9	-
Retorno sobre el Capital Empleado del Negocio Industrial (en %)	31.1	44.6	-
Utilidad (pérdida) neta	3,066	3,971	-23
Utilidades por acción (en €)	3.64	4.62	-21
Flujo de efectivo libre del Negocio Industrial	3,152	2,811	+12
Flujo de efectivo libre Ajustado del Negocio Industrial	3,682	3,303	+11
Liquidez Neta del Negocio Industrial (Diciembre 31)	8,558	8,322	+3
Inversiones en propiedades, plantas y equipo	1,417	1,026	+38
Gasto en Investigación y Desarrollo	2,070	1,965	+5
capitalizados	398	208	+91
Fuerza laboral activa ³ (Diciembre 31)	102,895	104,416	-1

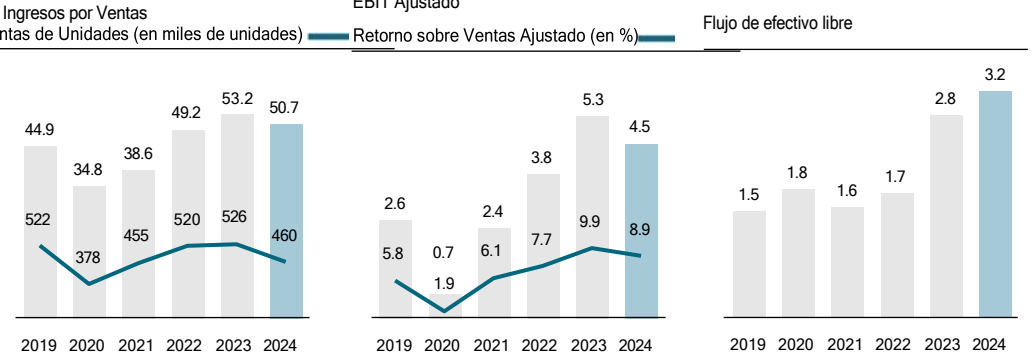


- 1
- Ajustados por los efectos de conversión de divisas, los ingresos por ventas disminuyeron 1%.
- 2
- El Negocio Industrial incluye los segmentos vehiculares: Trucks North America, Mercedes-Benz, Trucks Asia y Daimler Buses, así como la reconciliación.
- 3
- Esto refleja la fuerza laboral activa excluyendo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

Grupo (importes en miles de millones de euros)



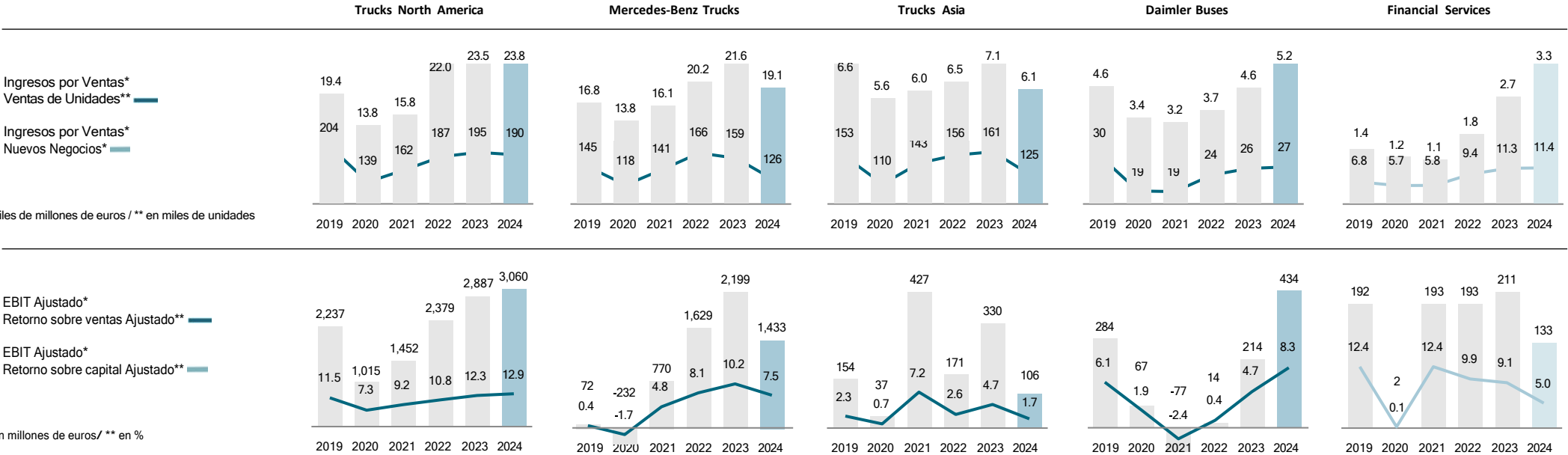
Negocio Industrial (cifras en miles de millones de euros)



Cifras Clave para los Segmentos

	Trucks North America			Mercedes-Benz Trucks			Trucks Asia ⁴			Daimler Buses			Financial Services		
	2024	2023	2024/2023	2024	2023	2024/2023	2024	2023	2024/2023	2024	2023	2024/2023	2024	2023	2024/2023
En millones de euros			cambio %			cambio %			cambio %			cambio %			cambio %
Ventas de unidades	190,428	195,014	-2	126,477	158,511	-20	125,234	161,171	-22	26,646	26,168	+2	-	-	-
Ingresos por ventas	23,781	23,492	+1	19,095	21,638	-12	6,111	7,060	-13	5,247	4,566	+15	3,334	2,674	+25
EBIT	3,008	2,887	+4	1,082	2,038	-47	53	330	-84	427	214	+100	106	186	-43
EBIT Ajustado	3,060	2,887	+6	1,433	2,199	-35	106	330	-68	434	214	+103	133	211	-37
Retorno sobre ventas (en %) ¹	12.6	12.3	-	5.7	9.4	-	0.9	4.7	-	8.1	4.7	-	3.9	8.0	-
Retorno sobre ventas Ajustado (en %) ²	12.9	12.3	-	7.5	10.2	-	1.7	4.7	-	8.3	4.7	-	5.0	9.1	-
Inversiones en propiedades, plantas y equipo	363	235	+54	779	533	+46	139	128	+9	125	115	+8	10	12	-15
Gasto en investigación y desarrollo	721	663	+9	784	801	-2	157	179	-12	193	172	+12	-	-	-
capitalizado	84	24	+250	203	98	+107	5	19	-74	19	6	+197	-	-	-
Nuevos negocios	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	11,387	11,267	+1
Volumen de contratos (31 de diciembre)	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	32,152	28,277	+14
Fuerza laboral activa (31 de diciembre) ³	28,159	28,833	-2	38,429	38,470	-0	15,938	16,823	-5	15,879	15,480	+3	1,851	1,818	+2

1 Retorno sobre el capital para Financial Services. 2 Retorno sobre el capital Ajustado para Financial Services. 3 Esto refleja la fuerza laboral activa excluyendo empleos vacacionales como equivalente a tiempo completo.
4 El resultado del segmento estuvo significativamente impactado por una partida especial de menos € 120 millones por el deterioro total del valor en libros de la inversión registrada con el método de participación de Beijing Foton Daimler Automotive Co., Ltd. (BFDA) en el segundo trimestre de 2024.

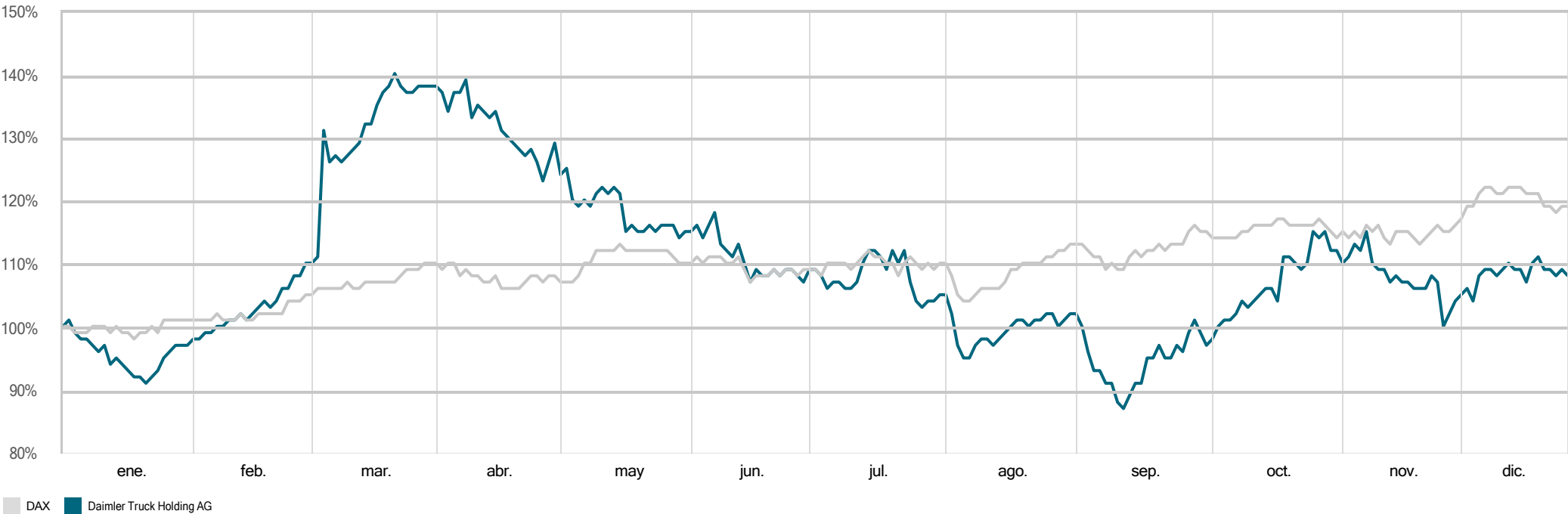


* en miles de millones de euros / ** en miles de unidades

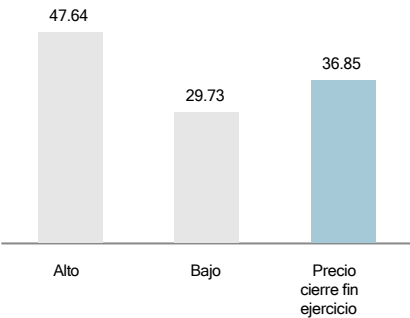
* en millones de euros/ ** en %

Daimler Truck y el mercado de capitales

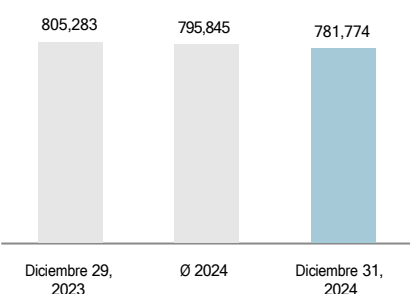
Comportamiento del precio de la acción (indexado) 2024



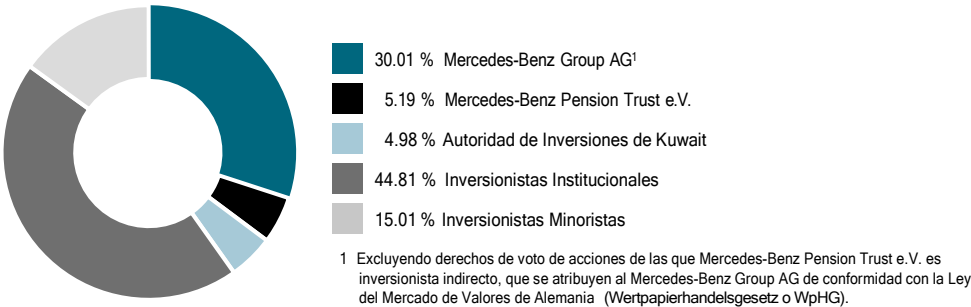
Comportamiento de la Acción Daimler Truck 2024 (en euros)



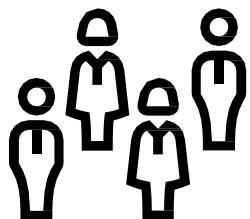
Número de acciones en circulación (en miles)



Acciones por titularidad (en % de conformidad con anuncios de derechos de voto al 31 de diciembre de 2024)



Who we are

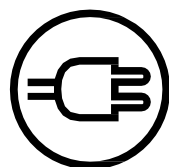


employees from
125 countries



15,269

kilometers driven by the pre-series vehicle of the eActros 600 on the European Testing Tour 2024.²



energy consumption of the eActros 600:

103

kWh/100 km

in the pre-series vehicle as part of the European Testing Tour. Corresponds to an equivalent consumption of around 10 liters of diesel / 100 km.²

128 years of history



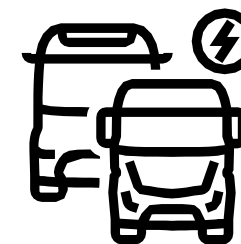
founding fathers Gottlieb Daimler and Carl Benz

DAIMLER TRUCK



42

production sites
on **5** continents



11

zero-emission vehicles
in series production



102,895

employees worldwide¹



DAIMLER
TRUCK
Financial Services

¹ Esto refleja la fuerza laboral activa excluyendo Empleo vacacional como equivalente a tiempo completo al 31 de diciembre de 2024.

² Con un peso total de remolque de 40 toneladas, prototipo cercano a la serie con configuración general de eficiencia maximizada, neumáticos con resistencia a la rodadura optimizada en pruebas (disponibilidad prevista para 2025) y estilo de conducción optimizado para el consumo.

Más información en [W www.daimlertruck.com/en](http://www.daimlertruck.com/en)



Lo que nos impulsa

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

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

Seguimos cumpliendo – por todos los que mantienen al mundo en movimiento.



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



Presentación de los prototipos y rangos de modelo más importantes en la actualidad de Daimler Truck. Los modelos pueden variar de acuerdo con los mercados.

Acercas de este Informe

Acercas de este Informe

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

El informe combinado de la administración resume los informes de 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, 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. La información se basa en la estructura de los segmentos al 31 de diciembre de 2024. En caso de que partes del texto se refieran a la asignación de nuevos segmentos del negocio en China e India de Trucks Asia a Mercedes-Benz Truck efectiva a partir del ejercicio fiscal 2025, esto se declara explícitamente. Podrá encontrar más información en el capítulo **Modelo de Negocios** del informe combinado de la administración.

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 celebrado un compromiso independiente de aseguramiento respecto de la Declaración de Sustentabilidad del Grupo, contenida en esa sección, para obtener 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 www.daimlertruck.com/en/investors/reports/financial-reports y están disponibles para descarga como PDF. El informe en este formato PDF está optimizado para uso en PC y tabletas y contiene elementos interactivos, Índice, encabezados de página y referencias internas y externas al informe vinculadas al contenido correspondiente.

Notas Editoriales

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

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

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

Íconos de Navegación

/ SÍMBOLO / Referencia a una ilustración o tabla en
/ SÍMBOLO / Referencia a información adicional en Internet
/ SÍMBOLO / Referencia dentro del informe

Terminología

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



A

Daimler Truck a Simple Vista

10

B

Informe Combinado de la Administración

30

C

Estados Financieros Consolidados

204

D

Información
Adicional

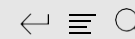
293



Daimler Truck a Simple Vista

Carta de la CEO	11
El Consejo de Administración	15
Informe del Comité de Vigilancia sobre el Ejercicio Fiscal 2024	16
El Comité de Vigilancia	25
Objetivos y Estrategia	27





Estimados accionistas, estimados amigos de Daimler Truck,

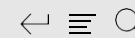
Me complace escribirles por primera vez como CEO de nuestra empresa. Me enorgullece haber asumido este cargo y trabajar con mis más de 100,000 compañeros para construir la mejor empresa de camiones y autobuses del mundo.

He trabajado en la industria de camiones y autobuses durante toda mi carrera, desempeñando diferentes funciones y en distintos países, y no puedo imaginar un sector más emocionante en el que formar parte, donde nuestro trabajo consiste en trabajar para quienes impulsan el mundo. Ya sea entregando alimentos a supermercados, medicamentos a hospitales y componentes a fábricas, o llevando a niños a la escuela y a personas al trabajo.

En retrospectiva, hemos recorrido un largo camino

El año pasado, alcanzamos un EBIT ajustado de 4.7 miles de millones de euros y un retorno sobre ventas ajustado en nuestro negocio industrial del 8.9 %. Esto convierte a 2024 en otro año sólido, y lo veo desde dos perspectivas: estamos orgullosos de lo que hemos logrado y quiero agradecer sinceramente a nuestro equipo global de Daimler Truck por su dedicación y excelente trabajo.

Al mismo tiempo, 2024 presentó variaciones en nuestros segmentos. Trucks North America y Daimler Buses mantuvieron una sólida trayectoria. Mercedes-Benz Trucks tuvo un excelente desempeño en Brasil, pero se vio afectado por la baja demanda en sus principales mercados europeos. Trucks Asia obtuvo sólidos resultados operativos a pesar de la continua debilidad de los mercados. En resumen, estamos convencidos de que podemos mejorar aún más y nos comprometemos a desarrollar aún más nuestro potencial.



La base de nuestro éxito son los clientes satisfechos y los excelentes productos, y en este aspecto hemos logrado mucho en el último año:

Hemos seguido desarrollando nuestros camiones insignia diésel para los mercados estadounidense y europeo. El Freightliner Cascadia de quinta generación y el Mercedes-Benz Actros L mejorado incorporan características de seguridad avanzadas, mejor aerodinámica y aún mejor comodidad para el conductor. La producción en serie de nuestro nuevo Cascadia está prevista para mediados de 2025, mientras que nuestro Actros L ya se fabrica en serie.

Hemos alcanzado un hito importante con nuestros camiones eléctricos de batería y hemos iniciado la producción en serie de nuestro Mercedes-Benz eActros 600. Con una autonomía de unos 500 kilómetros, se dirige al segmento de larga distancia, que representa aproximadamente dos tercios de todas las emisiones de CO₂e del transporte pesado de mercancías por carretera en Europa. Por lo tanto, nuestro eActros 600 puede marcar una diferencia significativa en la descarbonización.

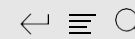
Hemos ampliado aún más nuestra gama de autobuses totalmente eléctricos. En Europa, presentamos un prototipo casi en serie de nuestro autobús interurbano Mercedes-Benz eIntouro, cuyas entregas a clientes comenzarán en 2026. En América Latina, presentamos una variante articulada de nuestro chasis de autobús eO500U. Tiene capacidad para hasta 120 pasajeros y su producción en serie está prevista para 2026.

No solo buscamos descarbonizar el transporte, sino también digitalizarlo, y para ello hemos firmado un acuerdo vinculante para una empresa conjunta con Volvo Group. Juntos, desarrollaremos una plataforma de vehículos definida por software y un sistema operativo específico para camiones. Esto hará que nuestros camiones sean más inteligentes y estén más conectados, y nos permitirá, tanto a nosotros como a nuestros clientes, implementar funciones de software diferenciadoras en nuestros vehículos y optimizarlos constantemente con actualizaciones inalámbricas.



Estamos orgullosos de lo que
hemos logrado. Al mismo
tiempo, estamos convencidos
de que lo podemos hacer
incluso mejor, y estamos
comprometidos a liberar aún
más nuestro potencial.



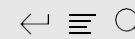


De cara al futuro: mantendremos nuestro buen ritmo

En el momento de escribir esto, el Consejo de Administración está revisando y ajustando nuestra estrategia. Sin embargo, para mantener este buen ritmo, ya hemos tomado medidas importantes. Entre ellas, se incluyen, por ejemplo:

Hemos fusionado nuestros negocios en China e India con Mercedes-Benz Trucks, con efecto a partir del 1 de enero de 2025. Esto permite al segmento recién formado desarrollar todo su potencial mediante la escala y la eficiencia, tanto en tecnología como en producción, y atender a clientes en los cinco continentes de forma cohesionada con una oferta verdaderamente global, a la vez que se mantiene como un socio fiable y cercano en las regiones.

Hemos anunciado nuestra intención de reducir nuestros costos recurrentes anuales en Europa en más de mil millones de euros. Este será un paso importante hacia un modelo operativo eficiente. Aumentará nuestra competitividad y, en vista de la transformación histórica de nuestra industria hacia el transporte sustentable, nos dará mayor margen financiero para invertir en nuevas tecnologías, productos y servicios.



Descarbonizar el transporte en Europa: ¿qué es clave ahora?

En los últimos años, los fabricantes de vehículos comerciales han invertido miles de millones en nuevas tecnologías de propulsión y han logrado importantes logros. Tan solo Daimler Truck cuenta con once modelos de camiones y autobuses eléctricos de batería en producción en serie a nivel mundial.

Así pues, existen vehículos de cero emisiones; lo que falta es la infraestructura de carga. Para alcanzar los objetivos de CO₂e en nuestro sector, se necesitan 35 000 estaciones de carga rápida para camiones y autobuses eléctricos en Europa para 2030. Actualmente, no hay ni siquiera 1000. Por lo tanto, es urgente acelerar el desarrollo de la infraestructura. Y los objetivos de CO₂e deben estar vinculados a la expansión de la infraestructura. De lo contrario, los fabricantes serán penalizados si no cumplen los objetivos, a pesar de haber contribuido con lo que les corresponde.

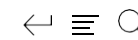
Objetivo claro: impulsar a Daimler Truck hacia adelante

Volviendo a mis inicios: quería ser CEO de esta empresa porque quiero construir la mejor empresa de camiones y autobuses del mundo. Con eso en mente, tanto yo como todo mi equipo trabajamos a diario para seguir impulsando a Daimler Truck hacia adelante, por nuestros clientes, por nuestros empleados y, por supuesto, por todos ustedes, nuestros accionistas.

Leinfelden-Echterdingen, Marzo 2025

Karin Rådström
Presidenta del Consejo de Administración de Daimler Truck Holding AG





El Consejo de Administración



Karl Deppen

Miembro del Consejo de Administración, FUSO y RIZON
Nombrado hasta 2029

John O'Leary

Miembro del Consejo de Administración, Daimler Truck North America
Nombrado hasta 2026

Dr. Andreas Gorbach

Miembro del Consejo de Administración, Truck Technology
Nombrado hasta 2029

Karin Rådström

Presidenta del Consejo de Administración desde el 1 de octubre de 2024, Regiones Europa y América Latina y la marca Mercedes-Benz Trucks hasta el 30 de noviembre de 2024.
Nombrada hasta 2029

Achim Puchert

Miembro del Consejo de Administración desde el 1 de diciembre de 2024, Mercedes-Benz Trucks y BharatBenz
Nombrado hasta 2027

Eva Scherer

Miembro del Consejo de Administración desde el 1 de abril de 2024. CFO
Nombrada hasta 2027

Jürgen Hartwig

Miembro del Consejo de Administración, Recursos Humanos
Nombrado hasta 2026

Cambios en el Consejo de Administración

Martin Daum

Miembro del Consejo de Administración hasta el 31 de diciembre de 2024. Financial Services, IT y Daimler Buses desde el 1 de octubre de 2024 y hasta que se disolvió el área de responsabilidad el 31 de diciembre de 2024. Presidente del Consejo de Administración hasta el 30 de septiembre de 2024. Finanzas y Contraloría hasta el 31 de marzo de 2024.

Stephan Unger

Miembro del Consejo de Administración hasta el 30 de junio de 2024. Financial Services

Informe del Comité de Vigilancia sobre el Ejercicio Fiscal 2024

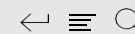
Estimados Accionistas,

El ejercicio fiscal 2024 fue un año tanto formativo como desafiante para su Compañía. Después del año récord 2023, el desempeño económico de la Compañía en el cada vez más difícil ambiente de mercado tuvo una importancia central en el ejercicio fiscal 2024.

Este debilitamiento se hizo especialmente evidente en Europa y, por lo tanto, en Mercedes-Benz Trucks. Tras una economía europea robusta tras la COVID-19, el ejercicio fiscal exterior experimentó un debilitamiento significativo. En el ejercicio fiscal 2024, los efectos en toda la Compañía se vieron compensados, al menos en parte, por un mercado estadounidense relativamente estable y el satisfactorio desarrollo de Daimler Buses. Esto demuestra una vez más las ventajas de la presencia global de su Compañía. Sin embargo, una de las lecciones aprendidas es que necesitamos ser mucho más adaptables al entorno europeo.

Se tomaron medidas importantes para asegurar la dirección estratégica y sustentable de la Compañía. Estas incluyen, en particular, decisiones estratégicas en el ámbito del transporte sin emisiones de CO₂, que se vieron respaldadas de forma destacada por el lanzamiento de productos innovadores.





Con el nombramiento de Karin Rådström como Presidenta del Consejo de Administración y de Eva Scherer como CFO, así como de Achim Puchert como Miembro Responsable del Consejo de Administración y CEO de la marca Mercedes-Benz Trucks, se tomaron decisiones de personal de gran importancia para el futuro de la empresa. Estas decisiones marcan un relevo generacional y, junto con los demás miembros del Consejo de Administración, conforman un equipo sólido para afrontar las principales tareas futuras de Daimler Truck. El Comité de Vigilancia seguirá de cerca la dirección estratégica de Daimler Truck, también bajo la nueva dirección. El Consejo de Administración tiene previsto presentar los nuevos objetivos estratégicos a los inversores y al público en general durante el Día del Mercado de Capitales en julio de 2025.

El ejercicio fiscal 2024 también ha demostrado que, ante los crecientes desafíos que afrontamos, aún tenemos mucho por hacer como empresa con presencia global. Esto incluye, en particular, aumentar la resiliencia y la rentabilidad de Daimler Truck. En este sentido, la satisfacción del cliente, la capacidad de innovación, la productividad y la concentración son prioridades fundamentales. Sin embargo, también se necesita un entorno regulatorio que promueva el desarrollo continuo de la movilidad sustentable y brinde a la industria de vehículos comerciales la oportunidad de seguir operando de forma rentable frente a la competencia. Solo así podremos lograr el objetivo de crear valor sustentable y superior para la sociedad, la Compañía, nuestros empleados y accionistas. Por lo tanto, es importante colaborar con todos los representantes de la cadena de valor, especialmente en la Unión Europea, para promover condiciones justas para los proveedores europeos en la competencia global.

Otra garantía de éxito es el compromiso y la motivación de todos los empleados en un entorno cada vez más complejo y desafiante. Por lo tanto, el Comité de Vigilancia acoge con satisfacción el diálogo constructivo e interactivo entre la dirección de la Empresa y los empleados y sus representantes.

Agradecimiento

El Comité de Vigilancia expresa su agradecimiento a todos los empleados del Grupo Daimler Truck, así como a la dirección y al Consejo de Administración, por su compromiso y dedicación durante el ejercicio 2024 y su activa contribución al éxito de la Empresa. En nombre del Comité de Vigilancia, también quiero agradecerles, estimados accionistas, su lealtad a Daimler Truck.

» Se han sentado bases importantes para garantizar el éxito a largo plazo de su Compañía. «

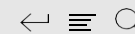
También agradecemos a Roman Zitzelsberger, quien ha prestado servicios excepcionales a Daimler Truck gracias a sus muchos años de compromiso y dedicación con el Comité de Vigilancia y sus comités, y quien se jubiló del Comité de Vigilancia al final del ejercicio fiscal 2024. En su lugar, Barbara Resch fue nombrada miembro del Comité de Vigilancia, con efecto a partir del 1 de enero de 2025.

Quisiera concluir rindiendo homenaje a la impresionante trayectoria de Martin Daum, quien dejó el Consejo de Administración de Daimler Truck al final del ejercicio fiscal 2024 y finalizó su cargo como presidente el 30 de septiembre de 2024. Martin Daum ha moldeado la Compañía en diversas funciones y la ha guiado hacia su futuro como empresa independiente. Daimler Truck también es la obra de su vida. El Comité de Vigilancia desea expresar su profundo agradecimiento a Martin Daum por ello y, en especial, por los muchos años de colaboración constructiva.

Leinfelden-Echterdingen, Marzo 2025

Por el Comité de Vigilancia

Joe Kaeser
Presidente



Informe del Comité de Vigilancia

A continuación, informamos sobre el trabajo del Comité de Vigilancia y sus comités en el ejercicio fiscal 2024. El informe del Comité de Auditoría también se integra al presente informe.

Responsabilidad y métodos de trabajo del Comité de Vigilancia El Comité de Vigilancia de Daimler Truck Holding AG cumplió plenamente con sus funciones durante el ejercicio fiscal 2024. Sus responsabilidades se definen, en particular, en la Ley de Sociedades Mercantiles de Alemania (AktG), los Estatutos Sociales de Daimler Truck Holding AG y el Reglamento Interno del Comité de Vigilancia y sus comités. Además, el Código de Gobierno Corporativo de Alemania (DCGK), en su versión vigente, constituye un importante conjunto de normas, cuyo cumplimiento, como es natural, el Comité de Vigilancia concede gran importancia.

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

Durante el ejercicio fiscal 2024, el Comité de Vigilancia también examinó numerosas transacciones comerciales en virtud de los derechos de aprobación existentes y, tras una amplia consulta, emitió resoluciones sobre cada una de ellas. En muchos casos, estas transacciones comerciales surgieron de la dirección estratégica de Daimler Truck respecto a la transformación continua de la industria de vehículos comerciales e incluyeron proyectos de producto, cuestiones de sustentabilidad, así como proyectos y planes financieros y de inversión.

En el marco de sus responsabilidades legales y tras una minuciosa preparación por parte del Comité de Auditoría, el Comité de Vigilancia también examinó si los estados financieros anuales y los Estados Financieros Consolidados, el Informe Combinado de la Administración, incluyendo la Declaración Integrada de Sustentabilidad del Grupo Daimler Truck, y los demás informes financieros se elaboraron de conformidad con los requisitos aplicables y los cumplieron en todos los aspectos

Durante el ejercicio fiscal 2024, el Comité de Vigilancia también recibió informes periódicos e información del Consejo de Administración sobre la evolución económica significativa del Grupo Daimler Truck y sus segmentos, y debatió su contenido con el Consejo de Administración y los representantes de la dirección. Los informes incluyeron información sobre la política comercial prevista y otras cuestiones fundamentales de la planificación corporativa, como la planificación financiera, de inversiones y de personal, la liquidez y la rentabilidad de la Compañía y del Grupo, la situación de la Compañía y del Grupo, incluyendo sus segmentos, así como información sobre la marcha de los negocios. Los informes del Consejo de Administración también incluyeron actualizaciones sobre los mercados de compras y ventas. Además, en el marco de las conversaciones estratégicas con el Consejo de Administración, se abordaron cuestiones de transformación y sustentabilidad en la industria de vehículos comerciales, así como sus posibles impactos tecnológicos, financieros y económicos en la Compañía

Los miembros del Comité de Vigilancia se prepararon para las asambleas basándose en la documentación que la Compañía puso a su disposición antes de las mismas. La preparación de las asambleas también incluyó conversaciones preliminares por separado entre los representantes de los accionistas y los empleados, algunas de las cuales contaron con la presencia de miembros del Consejo de Administración. Los comités del Comité de Vigilancia se prepararon intensivamente para las asambleas del Comité de Vigilancia, de acuerdo con sus respectivas responsabilidades. En particular, Joe Kaeser, como presidente del Comité de Vigilancia, y Michael Brosnan, como presidente del Comité de Auditoría, asistieron regularmente a asambleas bilaterales con miembros del Consejo de Administración y la dirección de la empresa para intercambiar opiniones. Esto incluyó asambleas periódicas con el Director de Asuntos Jurídicos y de Cumplimiento y el Director de Auditoría Corporativa. Los demás miembros del Comité de Vigilancia aprovecharon esta oportunidad para cada tema.

Temas en el ejercicio fiscal 2024

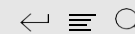
Durante el ejercicio fiscal 2024, el Comité de Vigilancia de Daimler Truck Holding AG sostuvo varias asambleas y aprobó una resolución fuera de asamblea. Puede encontrar información adicional sobre las modalidades de asamblea y la participación de miembros en asamblea en las perspectivas generales al final del presente informe. **A. 01 A. 02 A. 03**

Las asambleas del Comité de Vigilancia se caracterizaron por un intercambio abierto y constructivo. Además del intenso debate sobre las transacciones y medidas comerciales relevantes, el Comité de Vigilancia también se centró en el intercambio de información sobre temas clave en las Sesiones Ejecutivas regulares, celebradas sin la presencia del Consejo de Administración. Los temas tratados incluyeron cuestiones relacionadas con la planificación de la sucesión, así como la evaluación de cuestiones estratégicas de gran importancia y asuntos organizativos.

En una asamblea extraordinaria celebrada el 10 de enero de 2024, el Comité de Vigilancia nombró a Eva Scherer como Directora Financiera del Consejo de Administración, con efecto a partir del 1 de abril de 2024 y por un periodo de tres años, es decir, hasta el 31 de marzo de 2027. Eva Scherer sucedió a Martin Daum, quien había ocupado el cargo de CFO de forma interina desde el trágico fallecimiento de Jochen Goetz en agosto de 2023. El nombramiento de Eva Scherer concluyó el proceso de selección iniciado por el Comité de Vigilancia en 2023, que contó con la participación de una agencia internacional de contratación, para encontrar un sucesor a largo plazo para el importante puesto de CFO del Consejo de Administración, responsable de las áreas de finanzas y control.

En su asamblea del 29 de febrero de 2024, el Comité de Vigilancia abordó la remuneración del Consejo de Administración, los Estados Financieros Consolidados anuales y el Informe Combinado de la Administración, el estado no financiero integrado de Daimler Truck Group y otros informes financieros y de sustentabilidad. Además de la remuneración del Consejo de Administración, que se trata por separado, se trataron cuestiones sobre la estrategia de baterías y la preparación de la Asamblea General Anual del 15 de mayo de 2024. El Comité de Vigilancia también se centró en debatir importantes cuestiones de sustentabilidad y abordó en detalle la elaboración de informes de sustentabilidad al respecto.

En la asamblea del 3 de mayo de 2024, el Comité de Vigilancia analizó el informe intermedio del primer trimestre de 2024 con fines informativos, recibió la actualización financiera correspondiente y analizó los avances en el sector de los camiones propulsados por hidrógeno. Además, el Consejo de Administración decidió renovar el nombramiento de Karl Deppen como miembro del Consejo de Administración con responsabilidad sobre Trucks Asia por cinco años más a partir de la finalización de su nombramiento actual, es decir,



hasta el 30 de noviembre de 2029. En esta asamblea, el Comité de Vigilancia también decidió no extender el nombramiento de Stephan Unger como miembro del Consejo de Administración más allá de su finalización el 30 de junio de 2024. Nos complace que Stephan Unger haya sido persuadido para continuar desempeñando sus funciones como Director del segmento Financial Services dentro de la Compañía.

La asamblea celebrada el 14 de mayo de 2024, víspera de la Asamblea General Anual de Daimler Truck Holding AG, se dedicó a la planificación de la sucesión del Consejo de Administración. En este sentido, el Comité de Vigilancia también abordó cuestiones estratégicas

En la asamblea del 1 de agosto de 2024, la atención se centró en las operaciones del área operativa y las medidas estratégicas, además del debate informativo sobre el informe financiero semestral de 2024. En este sentido, el Comité de Vigilancia abordó en profundidad el desarrollo de camiones autónomos y debatió en detalle el estado actual de la planificación de la sucesión del Consejo de Administración.

En una asamblea extraordinaria el 04 de septiembre de 2024, el Comité de Vigilancia decidió entonces nombrar a Karin Rådström como Presidenta del Consejo de Administración de Daimler Truck Holding AG con efecto a partir del 1 de octubre de 2024 por la duración de su nombramiento, que se extiende hasta el 31 de enero de 2029. De esta manera, sucedió a Martin Daum, quien, después de una carrera única y un servicio sobresaliente a Daimler Truck, de mutuo acuerdo con el Comité de Vigilancia, renunció a su cargo como Presidente del Consejo de Administración el 30 de septiembre de 2024 y como miembro del Consejo de Administración el 31 de diciembre de 2024. Afortunadamente, Martin Daum había acordado apoyar la transición de Karin Rådström entre el 01 de octubre y el 31 de diciembre de 2024 y asumir varias tareas clave de su área de responsabilidad anterior más allá de su renuncia al cargo de Presidente del Consejo de Administración. La decisión del Comité de Vigilancia de hacer un cambio en este puesto crucial en la Compañía fue precedida por un proceso de selección integral, que fue coordinado en gran medida por el Comité de Presidencia y de Remuneraciones con la participación de una agencia de reclutamiento internacional y con informes periódicos al Comité de Vigilancia.

Mediante resolución del 10 de noviembre de 2024, el Comité de Vigilancia nombró a Achim Puchert, anteriormente Director de Mercedes-Benz do Brasil y

América Latina, como miembro del Consejo de Administración de la Compañía, responsable de las regiones de Europa y América Latina y de la marca Mercedes-Benz Trucks, con efecto a partir del 1 de diciembre de 2024, por un período de tres años, hasta el 30 de noviembre de 2027. Achim Puchert asumió así el área de responsabilidad que anteriormente ocupaba Karin Rådström, incluso después de su nombramiento como Presidenta del Consejo de Administración.

Por último, la asamblea del Comité de Vigilancia del 6 de diciembre de 2024 abordó en particular cuestiones relacionadas con la remuneración del Consejo de Administración, la planificación corporativa y el gobierno corporativo, cada una de las cuales se informa por separado, así como la información sobre cuestiones estratégicas significativas, incluyendo el ámbito de la conducción autónoma. El Comité de Vigilancia también decidió prorrogar el nombramiento 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 hasta el 31 de diciembre de 2026, como máximo. Además, el Comité de Vigilancia abordó la asignación de responsabilidades dentro del Consejo de Administración y aprobó los ajustes previstos para el ejercicio 2025. La designación de responsabilidades aplicable a partir del ejercicio 2025 se puede consultar en la sección E **Consejo de Administración**.

Gobierno Corporativo, Declaración de Cumplimiento (con el Código de Gobierno Corporativos 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 durante el ejercicio fiscal 2024, contando con el apoyo, en particular, del Comité de Presidencia y del Comité de Remuneraciones. El Comité de Vigilancia también intercambió opiniones sobre estos temas, en particular con el Director Jurídico y de Cumplimiento de la Compañía.

En su asamblea del 6 de diciembre de 2024, el Comité de Vigilancia abordó en profundidad cuestiones de gobierno corporativo y, en particular, el borrador de la Declaración de Cumplimiento de 2024 con el DCGK. En este contexto, el Comité de Vigilancia también debatió la implementación de las recomendaciones clave del DCGK y, en particular, la independencia de los representantes de los accionistas en el sentido del DCGK. La Declaración de Cumplimiento de la DCGK 2024 de conformidad con el artículo 161 de la AktG (Ley de Sociedades Mercantiles de Alemania) se adoptó el 6 de diciembre de 2024. Con las excepciones allí justificadas, se cumplen todas las recomendaciones del Código.

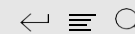
En aras del buen gobierno corporativo, los miembros del Comité de Vigilancia de la Compañía están obligados a informar a la totalidad del Comité de Vigilancia sobre cualquier conflicto de intereses. Dichos conflictos de intereses pueden surgir, en particular, de cargos de asesoría o de consejo de administración con clientes, proveedores o prestamistas de la Compañía u otros terceros. No se registraron conflictos de intereses de este tipo durante el período del informe.

En vista de la positiva experiencia laboral, el Comité de Vigilancia decidió realizar únicamente ajustes menores al Reglamento Interno del Comité de Vigilancia y sus comités. El Comité de Vigilancia aprobó estos ajustes en su asamblea del 6 de diciembre de 2024.

En su asamblea del 6 de diciembre de 2024, el Comité de Vigilancia también debatió los perfiles de requisitos para el Consejo de Administración y el Comité de Vigilancia y determinó si se habían cumplido. La integración del Consejo de Administración y del Comité de Vigilancia de Daimler Truck Holding AG se basa, en particular, en criterios de diversidad en aspectos como la formación académica y profesional, el género y la edad. El Comité de Vigilancia ha integrado estos criterios de diversidad con los requisitos de la Ley de Igualdad de Participación de Mujeres y Hombres en Puestos Directivos (Ley de Segundos Puestos Directivos o FüPoG) y otros requisitos de competencias para los miembros de los órganos ejecutivos en los perfiles generales de requisitos para el Consejo de Administración y el Comité de Vigilancia. Tras la experiencia positiva con los requisitos de conocimientos y experiencia de los miembros del Comité de Vigilancia, ampliados recientemente en 2023, el Comité de Vigilancia decidió centrarse en ampliar las competencias pertinentes y no realizar cambios significativos

Con base en los perfiles de requisitos del Consejo de Administración y del Comité de Vigilancia, este último elaboró matrices de calificación que reflejan su respectivo estado de implementación y debatió su estructura y su publicación prevista en la **Declaración sobre Gobierno Corporativo** en su asamblea del 6 de diciembre de 2024.

En la misma asamblea, el Comité de Vigilancia también determinó el cumplimiento del perfil de requisitos del Consejo de Administración aplicable durante el período del informe para la integración actual del mismo.



De acuerdo con el artículo 96, apartado 2, de la Ley de Sociedades Mercantiles (AktG), el Comité de Vigilancia de las sociedades cotizadas sujetas a codeterminación debe estar compuesto por al menos un 30 % de mujeres y un 30 % de hombres. Esta cuota debe ser cubierta por el Comité de Vigilancia en su conjunto. Si los representantes de los accionistas o de los empleados se oponen al cumplimiento general ante el presidente del Comité de Vigilancia antes de la elección, la cuota mínima para esta elección debe ser cubierta por separado por los representantes de los accionistas y de los empleados. Dado que no se objetó el cumplimiento general, la cuota de género debe ser cubierta por el Comité de Vigilancia en su conjunto.

El 31 de diciembre de 2024, el Comité de Vigilancia de Daimler Truck Holding AG estaba compuesto por seis mujeres (tres de ellas, de lado de los accionistas y tres del lado de los empleados) y catorce hombres (siete del lado de los accionistas y siete del lado de los empleados). A pesar del cumplimiento general, tanto del lado de los accionistas como de los empleados también se cumplió con el requisito mínimo para sus respectivas partes durante el ejercicio fiscal 2024. Tras el nombramiento judicial de Barbara Resch como miembro del Comité de Vigilancia, con efecto a partir del 1 de enero de 2025, la parte de los empleados superó la cuota mínima.

Remuneración del Consejo de Administración

El sistema de remuneración de los miembros del Consejo de Administración aplicable al ejercicio fiscal 2024 (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 diciembre de 2023. Sobre esta base, el Comité de Vigilancia estableció los objetivos para el ejercicio fiscal 2024 en su asamblea del 29 de febrero de 2024, por recomendación del Comité de Presidencia y de Remuneraciones. El Comité de Vigilancia también determinó el logro de los objetivos para el ejercicio fiscal 2023. En su asamblea del 6 de diciembre de 2024, el Comité de Vigilancia volvió a tratar con más detalle el sistema de remuneración de los miembros del Consejo de Administración tras la preparación del Comité de Presidencia y Remuneraciones y preparó las decisiones que se tomarán en 2025 para fijar las metas para 2025 y el cumplimiento de las metas para 2024. Se pueden ver más detalles en la descripción del sistema de remuneración publicada en el sitio web de la Compañía en www.daimlertruck.com/en/company/corporate-governance/board-of-management/remuneration-of-the-board-of-management.

Abordando la dirección estratégica de la Compañía

Durante el ejercicio fiscal 2024, el Comité de Vigilancia también abordó en profundidad, en varias ocasiones, la dirección estratégica del Grupo Daimler Truck, incluyendo la estrategia de negocio sustentable. Junto con los representantes responsables de la dirección del Grupo Daimler Truck, y en particular con los miembros del Consejo de Administración, el Comité de Vigilancia analiza periódicamente y en detalle la planificación empresarial para la futura dirección estratégica y los sucesos económicos previstos para el Grupo. Otro enfoque especial se centra en la dirección estratégica de Daimler Truck en el ámbito del transporte eléctrico de batería e hidrógeno. Recientemente, el Comité de Vigilancia abordó la dirección estratégica de la Compañía en su asamblea del 6 de diciembre de 2024. El Comité de Vigilancia tiene previsto celebrar una asamblea estratégica específica en el primer semestre de 2025 junto con el Consejo de Administración, presidido por la nueva presidenta, Karin Rådström.

Autoevaluación del Comité de Vigilancia

De acuerdo con la recomendación correspondiente del DCGK, el Comité de Vigilancia realizó su última autoevaluación en el ejercicio fiscal 2023. Los resultados importantes de esta medida también se incorporaron al trabajo del Comité de Vigilancia en el ejercicio fiscal 2024. La próxima autoevaluación está prevista para el ejercicio fiscal 2025.

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

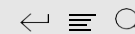
En su asamblea del 6 de diciembre de 2024, el Comité de Vigilancia debatió y aprobó la planeación corporativa, la Planeación Comercial de Daimler Truck. Para ello, el Comité de Vigilancia contó con la documentación pertinente, que también tuvo en cuenta aspectos relacionados con la sustentabilidad, como las ventas unitarias de vehículos de cero emisiones. A lo largo del ejercicio fiscal 2024, el Comité de Vigilancia abordó en profundidad cuestiones de planificación y, en particular, los criterios de competencia. 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 compuesto por veinte miembros. De conformidad con las disposiciones de la Ley de Codeterminación de Alemania, estará compuesto por diez representantes de los empleados 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 de los representantes de los empleados elegidos por la plantilla en noviembre de 2022 finaliza en 2027, y un representante de los empleados será nombrado por el tribunal en octubre de 2023 y otro en enero de 2025. De acuerdo con esto, el Comité de Vigilancia tiene una composición equitativa. El Comité de Vigilancia de Daimler Truck Holding AG ha establecido y nombrado 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 contaron con el siguiente personal en el ejercicio fiscal 2024:

Comité de Presidencia y Remuneraciones

De conformidad con el Reglamento, Joe Kaeser, como Presidente del Comité de Vigilancia, también preside el Comité de Presidencia y Remuneraciones, y Michael Brecht, como Vicepresidente del Comité de Vigilancia, también es Vicepresidente del Comité de Presidencia y Remuneraciones 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. Después de que Roman Zitzelsberger renunció al Comité de Vigilancia con efecto a partir del 31 de diciembre de 2024, el Comité de Vigilancia eligió a Barbara Resch, quien había sido nombrada por el tribunal con efecto a partir del 1 de enero de 2025, como miembro del Comité de Presidencia y Remuneraciones.

**Comité de Auditoría**

Michael Brosnan, Akihiro Eto, Harald Wilhelm, Michael Brecht, Jörg Köhlinger y Thomas Zwick fueron elegidos para el Comité de Auditoría en 2022. El Comité de Auditoría eligió a Michael Brosnan como presidente y a Michael Brecht como vicepresidente. Como presidente del Comité de Auditoría, Michael Brosnan es independiente de Daimler Truck Holding AG y de su Consejo de Administración, de conformidad con la recomendación correspondiente de la DCGK. Junto con Harald Wilhelm y Michael Brosnan, el Comité de Auditoría cuenta con dos miembros con experiencia financiera, de conformidad con el artículo 100, apartado 5, de la Ley de Sociedades Mercantiles de Alemania (AktG) y la recomendación correspondiente de la DCGK.

Comité de Nombramientos

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

Comité de Mediación

El Comité de Vigilancia constituyó un Comité de Mediación por primera vez en 2022 y eligió a Marie Wieck y Roman Zitzelsberger como nuevos miembros del Comité de Mediación. De conformidad con el Reglamento Interno, Joe Kaeser, como presidente del Comité de Vigilancia, también preside el Comité de Mediación, y Michael Brecht, como vicepresidente del Comité de Vigilancia, también es vicepresidente del Comité de Mediación. Por acuerdo de los representantes de los empleados en el Comité de Vigilancia, Barbara Resch fue elegida miembro del Comité de Mediación en sustitución de Roman Zitzelsberger, con efecto a partir del 1 de enero de 2025.

Cambios al Consejo de Administración y el Comité de Vigilancia

La integración del Comité de Vigilancia no cambió en el ejercicio fiscal 2024. Roman Zitzelsberger renunció a su mandato como miembro del Comité de Vigilancia por motivos personales con efecto a partir del 31 de diciembre de 2024. Posteriormente, a solicitud del Consejo de Administración, Barbara Resch fue nombrada representante de los empleados del Comité de Vigilancia por el Tribunal de Distrito de Stuttgart con efecto a partir del 1 de enero de 2025. En el ejercicio 2025, Andrea Reith renunció a su mandato con efecto a partir del 30 de junio de 2025. Se inició un nombramiento judicial de un sucesor.

En una asamblea extraordinaria celebrada el 10 de enero de 2024, el Comité de Vigilancia nombró a Eva Scherer CFO del Consejo de Administración, con efecto a partir del 1 de abril de 2024, por un periodo de tres años, es decir, hasta el 31 de marzo de 2027.

En su asamblea del 3 de mayo de 2024, por recomendación del Comité de Presidencia y Remuneraciones, el Comité de Vigilancia renovó el nombramiento de Karl Deppen, responsable de Trucks Asia, como miembro del Consejo de Administración por un periodo adicional de cinco años, a partir del 1 de diciembre de 2024, es decir, hasta el 30 de noviembre de 2029.

De igual forma, en esta asamblea, el Comité de Vigilancia decidió no prorrogar el nombramiento de Stephan Unger como miembro del Consejo de Administración, que vencía el 30 de junio de 2024, y aprobó la continuación de las funciones de Stephan Unger en el ámbito de responsabilidad del Presidente del Consejo de Administración.

En una asamblea extraordinaria celebrada el 4 de septiembre de 2024, el Comité de Vigilancia resolvió el nombramiento de Karin Rådström como presidenta del Consejo de Administración de Daimler Truck Holding AG, previamente mencionado, con efecto a partir del 1 de octubre de 2024, como sucesora de Martin Daum, quien dejó el Consejo de Administración el 31 de diciembre de 2024.

Mediante resolución del 10 de noviembre de 2024, el Comité de Vigilancia nombró a Achim Puchert miembro del Consejo de Administración, responsable de las regiones de Europa y América Latina y de la marca Mercedes-Benz Trucks, por un periodo de tres años, a partir del 1 de diciembre de 2024 y, por lo tanto, hasta el 30 de noviembre de 2027. En su asamblea del 6 de diciembre de 2024, el Comité de Vigilancia resolvió además prorrogar el nombramiento de John O'Leary como miembro del Consejo de Administración, responsable de la región de Norteamérica y de las marcas Freightliner, Western Star y Thomas Built Buses, hasta el 31 de diciembre de 2026, a más tardar.

No hubo ningún cambio adicional al Consejo de Administración durante el ejercicio fiscal 2024.

Trabajo del Comité de Auditoría

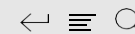
El Comité de Auditoría sostuvo un total de seis asambleas en el ejercicio fiscal 2024 y aprobó una resolución fuera de asamblea.

En cumplimiento con los requisitos legales y de otra índole pertinentes, el miembro del Consejo de Administración responsable de Finanzas y Contraloría, y en particular los representantes del auditor asistieron a las reuniones como invitados habituales. El Comité de Auditoría consultó periódicamente con el auditor sin la presencia del Consejo de Administración.

Representantes de la dirección también asistieron a las reuniones sobre temas específicos del orden del día. El Presidente del Comité de Auditoría celebró reuniones individuales periódicas con los miembros del Comité, el miembro del Consejo de Administración responsable de Finanzas y Contraloría, y los representantes de la dirección del Grupo Daimler Truck antes mencionados, en particular para preparar y dar seguimiento a las reuniones. Michael Brosnan también intercambió información periódicamente con los representantes del auditor sobre cuestiones importantes relacionadas con la auditoría e informó a los miembros del Comité al respecto.

Durante el ejercicio 2024, el Comité de Auditoría analizó los Estados Financieros Consolidados anuales, el Informe Combinado de la Administración y los resultados de las respectivas auditorías, los informes financieros intermedios y los resultados de las respectivas revisiones de auditoría antes de su publicación con el miembro responsable del Consejo de Administración, el Director de Contabilidad y representantes del auditor. Los informes de los departamentos de Auditoría Corporativa, Cumplimiento y Asuntos Jurídicos también complementaron el contenido habitual de las reuniones. El Comité de Auditoría recibió informes periódicos sobre los procedimientos legales en curso, la situación de los riesgos legales, el sistema de gestión de cumplimiento e información sobre las denuncias internas y externas recibidas en el sistema interno de denuncias del Grupo, «*SpeakUp*» (anteriormente Oficina de Prácticas Comerciales, BPO), y las medidas adoptadas para gestionarlas. Otro punto de especial interés del trabajo del Comité de Auditoría durante el ejercicio 2024 fue la preparación de la Compañía para cumplir con los requisitos de información de sustentabilidad de conformidad con la Directiva de la UE sobre Información de Sustentabilidad Corporativa (CSRD).

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, examinó y discutió intensivamente los Estados Financieros Consolidados anuales y el Informe Combinado de la Administración, cada uno auditado con una opinión de auditor sin salvedades, incluyendo el estado no financiero del Grupo auditado con seguridad limitada y



y el informe de sustentabilidad adicional para el ejercicio 2023, la Declaración sobre Gobierno Corporativo y la propuesta a la Asamblea General Anual para la aplicación de utilidades y el informe de remuneraciones. Los representantes del auditor informaron en detalle sobre los resultados de la auditoría y en este informe abordaron en particular las áreas de enfoque de auditoría, los "Asuntos Clave de Auditoría" y los respectivos procedimientos de auditoría, incluyendo las conclusiones extraídas en cada caso, y estuvieron a disposición del Comité para responder preguntas y proporcionar información adicional. Los informes de auditoría sobre los estados financieros anuales y consolidados (incluyendo las cuestiones de auditoría especialmente relevantes en las opiniones emitidas), sobre el sistema de control interno y sobre las transacciones significativas relacionadas con los estados financieros se analizaron con los representantes del auditor. Además, el Comité de Auditoría también abordó el sistema de gestión de riesgos de la Compañía. Tras un examen y debate exhaustivos, el Comité de Auditoría recomendó al Comité de Vigilancia la aprobación de los estados financieros preparados, el Informe Combinado de la Administración, que incluye la declaración no financiera del Grupo y la información adicional sobre sustentabilidad, la Declaración de Gobierno Corporativo y la propuesta de aplicación de beneficios a la Asamblea General Anual. El Comité de Auditoría también aprobó su informe sobre el ejercicio fiscal 2023.

Con respecto al auditor de la Compañía, el Comité de Auditoría abordó particularmente su independencia. Tras analizar la calidad de la auditoría, el Comité de Auditoría también dirigió la recomendación al Comité de Vigilancia con respecto a la propuesta a la Asamblea General Anual para nombrar a KPMG AG Wirtschaftsprüfungsgesellschaft, Berlín, como auditor, auditor del Grupo y auditor para la revisión de los informes financieros intermedios para el ejercicio fiscal 2024 y para los informes financieros intermedios para el ejercicio fiscal 2025 en el período hasta la siguiente Asamblea General Anual General en el ejercicio fiscal 2025. Después de la Asamblea General Anual del 15 de mayo de 2024, tras el nombramiento de la Asamblea General Anual, el Comité de Auditoría asignó a KPMG AG Wirtschaftsprüfungsgesellschaft, Berlín, la auditoría de los Estados Financieros Consolidados anuales, los sistemas de control interno y la revisión de auditoría de los informes financieros intermedios para el ejercicio fiscal 2024 y autorizó a Michael Brosnan a firmar las cartas de compromiso correspondientes y el acuerdo de honorarios.

En el ejercicio fiscal 2024, el Comité de Auditoría decidió preparar un cambio de auditor a partir del ejercicio 2027 e iniciar el proceso de selección necesario mediante una licitación de auditoría. El inicio de este proceso se hizo necesario debido a

un anuncio de la autoridad alemana responsable sobre el reconocimiento de las auditorías realizadas en el antiguo Grupo Daimler antes de la creación de Daimler Truck Holding AG.

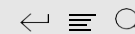
Trabajo en los otros comités

El **Comité de Presidencia y Remuneraciones** se reunió diez veces durante el ejercicio fiscal 2024. El trabajo del Comité se enfocó en temas sobre gobierno corporativo y la remuneración del Consejo de Administración.

Otro enfoque específico fue la planeación de sucesión para el Consejo de Administración, sobre la que el Comité de Presidencia y Remuneraciones emitió recomendaciones al Comité de Vigilancia. El Comité de Presidencia y Remuneraciones también apoyó al Presidente del Comité de Vigilancia en su trabajo y abordó la asunción de mandatos externos y otros mandatos por parte de miembros del Consejo de Administración, asuntos de personal y seguros de directivos y funcionarios (Seguros D&O).



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



El **Comité de Nombramientos** se reunió una vez durante el ejercicio fiscal 2024. El objetivo de esta asamblea fue abordar el perfil de requerimientos generales para la integración del Comité de Vigilancia y la duración de los puestos de los representantes de accionistas en el Comité de Vigilancia. En este sentido, el Comité de Nombramientos también abordó las siguientes elecciones de los representantes de accionistas por parte de la Asamblea General Anual en el ejercicio fiscal 2026.

No hubo motive para convocar al **Comité de Mediación** en el ejercicio fiscal 2024.

Auditoría de los Estados Financieros Consolidados y anuales para el ejercicio fiscal 2024

Los estados financieros anuales de Daimler Truck Holding AG y el Informe Combinado de la Administración correspondientes al ejercicio 2024, tanto para Daimler Truck Holding AG como para el Grupo, han sido debidamente auditados por KPMG AG Wirtschaftsprüfungsgesellschaft, Berlín, y han recibido una opinión de auditoría sin salvedades. Esto también aplica a los Estados Financieros Consolidados de 2024, elaborados de conformidad con las NIIF, al Informe Combinado de la Administración, que incluye la Declaración de Sustentabilidad del Grupo Daimler Truck.

En su asamblea del 13 de marzo de 2025, el Comité de Vigilancia examinó los Estados Financieros Consolidados anuales y el Informe Combinado de la Administración, ambos auditados con una opinión de auditoría sin salvedades, incluyendo la Declaración de Sustentabilidad del Grupo Daimler Truck, auditada con seguridad limitada, la Declaración de Gobierno Corporativo, la propuesta a la Asamblea General Anual para la aplicación de beneficios y el informe de remuneraciones.

Los miembros del Comité de Vigilancia recibieron amplios borradores de documentos para su preparación, incluyendo el informe anual, los Estados Financieros Consolidados preparados de conformidad con las NIIF, el Informe Combinado de la Administración, la Declaración de Sustentabilidad del Grupo Daimler Truck Group para ser auditada por el auditor con aseguramiento limitado, así como la Declaración sobre Gobierno Corporativo, los estados financieros anuales de Daimler Truck Holding AG, la propuesta del Consejo de Administración para la aplicación de beneficios, 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 incluyendo el Informe Combinado de la

Administración y el informe sobre el sistema de control interno relacionado con la contabilidad, así como el borrador del informe del Comité de Vigilancia y las recomendaciones del Comité de Auditoría, que también había tratado en profundidad los temas antes mencionados.

El Comité de Auditoría y el Comité de Vigilancia analizaron estos documentos en detalle y en presencia del auditor, quien informó sobre los resultados de su auditoría y, en particular, abordó los asuntos clave y los respectivos procedimientos de auditoría, incluyendo las conclusiones extraídas, y estuvo disponible para responder preguntas e información adicional. Tras el resultado final del examen del Comité de Auditoría y su propio examen, el Comité de Vigilancia ratificó el resultado de la auditoría del auditor, determinó que no se debían plantear objeciones y aprobó los estados financieros preparados por el Consejo de Administración y el Informe Combinado de la Administración, incluyendo la Declaración de Sustentabilidad del Grupo Daimler Truck, auditada con seguridad limitada. Por lo tanto, se aprobaron los estados financieros anuales de la Compañía para 2024. Sobre esta base, el Comité de Vigilancia ratificó la propuesta del Consejo de Administración para la aplicación de beneficios. Además, el Comité de Vigilancia ratificó la determinación del Comité de Auditoría de que no existían 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, inadecuados o ineficaces.

El Comité de Vigilancia también aprobó su informe, la Declaración sobre Gobierno Corporativo y el informe de remuneraciones elaborado en colaboración con el Consejo de Administración, de conformidad con el artículo 162 de la Ley de Sociedades Mercantiles de Alemania (AktG).

Asamblea General Anual 2024 y preparativos para la Asamblea General Anual 2025

La Asamblea General Anual de Daimler Truck Holding AG se celebró virtualmente, de conformidad con las disposiciones pertinentes de la Ley de Sociedades Mercantiles, el 15 de mayo de 2024 en Stuttgart.

En su asamblea del 29 de febrero de 2024, el Comité de Vigilancia aprobó el orden del día y las propuestas de resolución para la Asamblea General Anual. En el período previo a la Asamblea General Anual, el presidente del Comité de Vigilancia mantuvo conversaciones exhaustivas con inversionistas y asesoró a sus representantes en el marco de las denominadas jornadas de Gobierno. Estas asambleas proporcionaron información valiosa sobre las

expectativas de los accionistas y sobre las posibles mejoras en la interacción con los propietarios de la Compañía

En la Asamblea General Anual, las propuestas de resolución de la dirección fueron aprobadas por amplia mayoría. Estas incluyeron, en particular, la aprobación de la gestión de los miembros del Comité de Vigilancia y del Consejo de Administración para el ejercicio 2023.

En su asamblea del 13 de marzo de 2025, el Comité de Vigilancia también aprobó el orden del día y las propuestas de resolución para la Asamblea General Anual de 2025.

Leinfelden-Echterdingen, Marzo 2025

Por el Comité de Vigilancia

Joe Kaeser
Presidente

Por el Comité de Auditoría

Michael Brosnan
Presidente



A. 01

Información individualizada sobre la participación en asambleas por parte de los miembros del Comité de Vigilancia de Daimler Truck Holding AG en el ejercicio fiscal 20204 - Comité de Vigilancia

	Participación	Asistencia (%)
2024		
Comité de Vigilancia		
Joe Kaeser (Presidente)	7/7	100
Michael Brecht (Vicepresidente)*	7/7	100
Michael Brosnan	7/7	100
Bruno Buschbacher*	7/7	100
Jacques Esculier	7/7	100
Akihiro Eto	7/7	100
Laura Ipsen	7/7	100
Renata Juno Brüngger	7/7	100
Carmen Klitzsch-Müller*	7/7	100
Jörg Köhlinger*	7/7	100
John Krafcik	6/7	86
Jörg Lorz*	7/7	100
Andrea Reith*	7/7	100
Martin H. Richenhagen	7/7	100
Andrea Seidel*	7/7	100
Shintaro Suzuki*	7/7	100
Marie Wieck	7/7	100
Harald Wilhelm	7/7	100
Roman Zitzelsberger*	7/7	100
Thomas Zwick*	7/7	100

*Representante de empleados

A. 02

Información individualizada sobre la participación en asambleas por parte de los miembros del Comité de Vigilancia de Daimler Truck Holding AG en el ejercicio fiscal 20204 -Comités del Comité de Vigilancia

	Participación	Asistencia (%)
2024		
Comité de Presidencia y Remuneraciones		
Joe Kaeser (Presidente)	10/10	100
Michael Brecht*	10/10	100
Marie Wieck	10/10	100
Roman Zitzelsberger*	10/10	100
Comité de Auditoría		
Michael Brosnan (Presidente)	6/6	100
Michael Brecht*	6/6	100
Akihiro Eto	6/6	100
Jörg Köhlinger*	6/6	100
Harald Wilhelm	6/6	100
Thomas Zwick*	6/6	100
Comité de Nombramientos		
Joe Kaeser (Presidente)	1/1	100
Renata Jungo Brüngger	1/1	100
Marie Wieck	1/1	100
Comité de Mediación		
Joe Kaeser (Presidente)	0/0	/
Michael Brecht*	0/0	/
Marie Wieck	0/0	/
Roman Zitzelsberger*	0/0	/

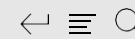
*Representante de empleados

A. 03

Información sobre la modalidad de sesión

	Número de asambleas	presenciales ¹	conferencias telefónicas o videoconferencias
2024			
Comité de Vigilancia	7	4	3
Comité de Presidencia y Remuneraciones	10	4	6
Comité de Auditoría	6	4	2
Comité de Nombramientos	1	1	0
Comité de Mediación	0	0	0

1 Una asamblea presencias es una asamblea a la que han sido invitados a participar en sitio los miembros del Comité de Vigilancia. Sin embargo, durante una asamblea presencial también es posible la asistencia mediante enlace de video o teléfono.



El Comité de Vigilancia



Joe Kaeser

Presidente del Comité de Vigilancia - representante de accionistas.
Presidente del Comité de Presidencia y Remuneraciones, el Comité de Nombramientos y el Comité de Mediación.
Presidente del Comité de Vigilancia de Siemens Energy AG.



Michael Brecht

Vicepresidente del Comité de Vigilancia - representante de empleados.
Vicepresidente del Comité de Presidencia y Remuneraciones, el Comité de Auditoría y el Comité de Mediación.
Presidente del Comité de Empresa General y del Grupo de Daimler Truck AG.
Presidente del Comité de Empresa de la planta de Mercedes-Benz en Gaggenau.



Michael Brosnan

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



Bruno Buschbacher

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



Jacques Esculier

Representante de accionistas.
Ex presidente del Consejo de Administración y CEO de WABCO Holdings Inc.



Akihiro Eto

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



Laura Ipsen

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



Renata Jungo Brüngger

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



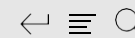
Carmen Klitzsch-Müller

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



Jörg Köhlinger

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

**John Krafcik**

Representante de accionistas.
Ex- CEO Waymo LLC.

**Jörg Lorz**

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

**Andrea Reith**

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

**Barbara Resch**

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

**Martin H. Richenhagen**

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

**Andrea Seidel**

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

**Shintaro Suzuki**

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

**Marie Wieck**

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

**Harald Wilhelm**

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

**Thomas Zwick**

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

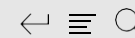
Roman Zitzelsberger renunció al Comité de Vigilancia con efecto a partir del 31 de diciembre de 2024.
Andrea Reith renunció a su mandato con efecto a partir del 30 de junio de 2025.

Todos los representantes de accionistas del Comité de Vigilancia están electos hasta 2026.

Todos los representantes de empleados del Comité de Vigilancia están electos hasta 2027, con excepción de Shintaro Suzuki y Barbara Resch cuyo nombramiento es judicial.

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

Podrá encontrar información detallada sobre los miembros del Comité de Vigilancia, sus puestos en otros Comités de Vigilancia o consejos de monitoreo comprables y sus currículum vitae, así como información sobre los comités del Comité de Vigilancia y sus miembros, en www.daimlertruck.com/en/company/corporate-governance/supervisory-board.

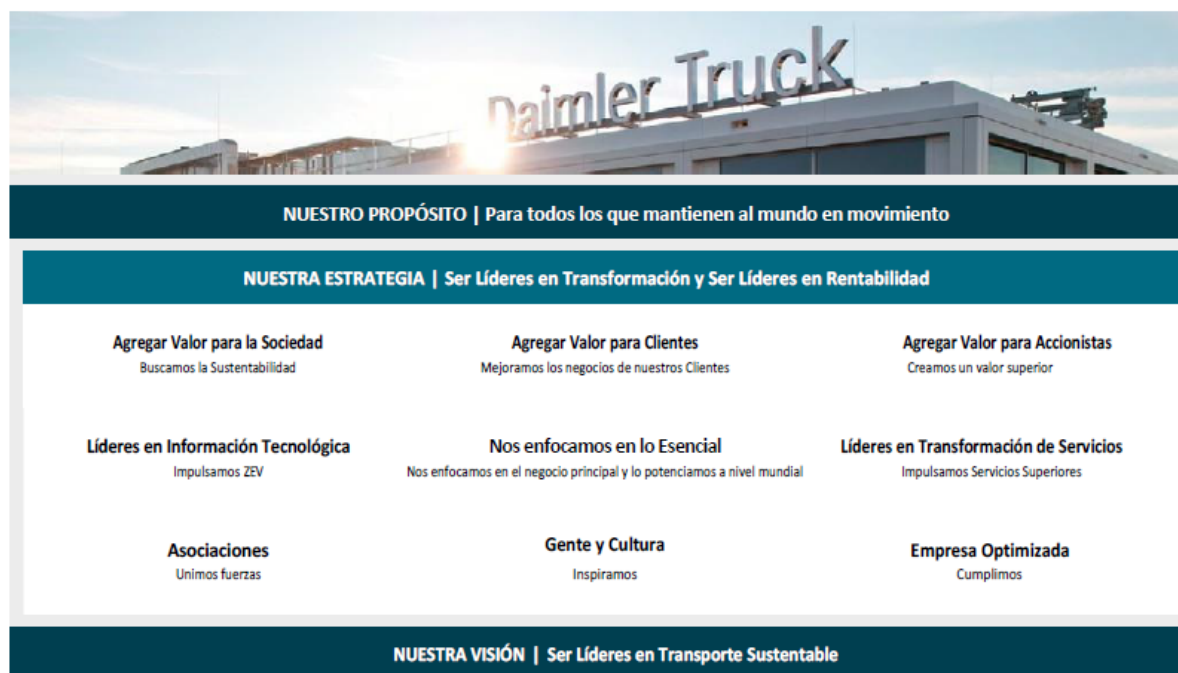


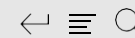
Objetivos y Estrategia

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.

El sector del transporte se encuentra en plena transformación fundamental. En el camino hacia la descarbonización, los vehículos diésel seguirán siendo necesarios para la transición, pero estamos convencidos de dos cosas: primero, en el futuro, todos los camiones y autobuses serán vehículos de cero emisiones; y segundo, se requerirá una combinación de tecnologías de propulsión basadas en baterías eléctricas e hidrógeno para asegurar el futuro del transporte y ofrecer soluciones óptimas a los clientes. Por ello, seguimos una doble estrategia: aprovechamos nuestra presencia global y establecemos alianzas estratégicas para posicionarnos eficientemente ante las inversiones necesarias. Este enfoque nos permite adaptarnos continuamente a diferentes ritmos y escenarios de transformación. En 2024, como parte de la implementación de esta estrategia, fundamos el negocio conjunto Amplify Cell Technologies LLC con Cummins y PACCAR (cada una con el 30% de las acciones) y EVE Energy como socio tecnológico (10% de las acciones) para producir conjuntamente celdas de batería. Además, firmamos un acuerdo vinculante con el Grupo Volvo para desarrollar conjuntamente una plataforma de vehículos definida por software y un sistema operativo específico para camiones. Porque el futuro del transporte por carretera no solo es libre de CO₂e a nivel local, sino que también se basa en software.

Nos esforzamos por seguir mejorando nuestra resiliencia y por llevar nuestra rentabilidad a niveles de referencia para cerrar la brecha con nuestros mejores competidores. Para ello, el Consejo de Administración está trabajando en el perfeccionamiento de la estrategia de Daimler Truck, sobre la cual Karin Rådström, Presidenta del Consejo de Administración de Daimler Truck Holding AG, presentó una primera visión de sus prioridades para los primeros 100 días en el marco del informe financiero del tercer trimestre de 2024: Daimler Truck quiere impulsar la industria en su camino hacia la sustentabilidad, ser un socio fiel para sus clientes y ayudarles a mejorar su negocio. Durante 2025, el Consejo de Administración compartirá más detalles de la estrategia actualizada. El Consejo de Administración tiene previsto anunciar los objetivos estratégicos actualizados en el Día del Mercado de Capitales en julio de 2025.

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 hacer lo que nos toca para permitir un transporte neutro en emisiones de CO₂ en los caminos para 2050. Con este propósito, ofreceremos camiones y autobuses accionados por baterías eléctricas e hidrógeno que sean neutros en CO₂ al estar en operación ("tank-to-wheel").

También nos estamos centrando en la digitalización en los vehículos y en el *backend*, así como en la conducción autónoma.

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

Debemos priorizar en qué áreas enfocaremos nuestras capacidades de ingeniería y nuestras inversiones. 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 el potencial adicional 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 cartera completa 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

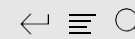
En tiempos de transformación masiva en nuestra industria, el uso eficiente de los recursos es esencial. Seguiremos apostando por una organización ágil y sencilla, con estructuras y procesos altamente eficientes.

¿Qué significa para nosotros Sustentabilidad?

La sustentabilidad es parte integral de nuestro negocio principal y de nuestras actividades empresariales. Queremos descarbonizar el transporte y el transporte de pasajeros e impulsar la transformación de toda la industria. Para ello, actuamos y asumimos nuestra responsabilidad en beneficio del medio ambiente, las personas y la sociedad, basándonos en un gobierno corporativo responsable.

Para lograr esta meta, concentramos nuestros esfuerzos en tres áreas:

- Medio ambiente: Estamos claramente comprometidos con el Acuerdo de París. Queremos que el transporte sustentable y el transporte de pasajeros sean un éxito y, por lo tanto, contribuyamos a la protección del clima y el medio ambiente.
- Social: Asumimos nuestra responsabilidad con la sociedad y nuestros empleados. Siempre que podemos mejorar, lo hacemos.



- **Gobierno Corporativo Responsable:** Cumplimos con las normas de gobierno corporativo e integramos la sustentabilidad en nuestras decisiones a corto y largo plazo. Abordamos y gestionamos proactivamente el cumplimiento de los sistemas estandarizados. Nos esforzamos por contribuir a la sociedad y a las comunidades que nos rodean.

Nuestro objetivo es garantizar que el éxito empresarial, el desarrollo del potencial de rentabilidad y las iniciativas de sustentabilidad vayan de la mano. Esto también significa que queremos ofrecer a nuestros clientes los mejores productos posibles y a nuestros accionistas una inversión que valga la pena. Creamos empleos sustentables y un entorno laboral atractivo para nuestros empleados. Para la sociedad, somos un socio industrial fiable que cumple con sus responsabilidades.

Solo tendremos éxito a largo plazo si actuamos de forma sustentable. Y eso es exactamente lo que estamos haciendo: queremos liderar el transporte sustentable para todos los que impulsan el mundo.

Cómo están implementando nuestros segmentos la estrategia de Daimler Truck

Trucks North America Ofrece una amplia gama de camiones y autobuses eléctricos de batería, tanto medianos como pesados, y colabora con diversos socios para impulsar la expansión de la infraestructura de carga y reabastecimiento de combustible para vehículos comerciales eléctricos de batería e hidrógeno en EE. UU. En el ámbito de la tecnología de baterías, Daimler Trucks & Buses US Holding LLC, Accelera by Cummins y PACCAR colaboran con el socio tecnológico EVE Energy para acelerar y localizar la producción de celdas de batería y la cadena de suministro de baterías en Estados Unidos. Al mismo tiempo, Trucks North America continúa trabajando con socios tecnológicos en el ámbito de la conducción autónoma para poner en circulación un camión autónomo Freightliner Cascadia de producción en serie (SAE Nivel 4) para finales de la década.

Mercedes-Benz Trucks está acelerando la descarbonización del transporte: Los modelos de serie del eActros 300/400 y el eEconic ya se entregan a clientes en Europa desde 2022. El camión pesado eléctrico de batería para largas distancias, el eActros 600, se produce en serie desde finales de 2024. La prensa especializada europea en vehículos comerciales lo ha nombrado "Camión Internacional del Año 2025". Todos los servicios actuales y futuros relacionados con la infraestructura

eléctrica y la carga de camiones eléctricos (asesoría, infraestructura y operación) se agrupan bajo la nueva marca TruckCharge en Europa. Paralelamente, está en marcha el desarrollo del camión de celda de combustible GenH2 Truck, cuya producción en serie está prevista para finales de la década. Cinco clientes ya están utilizando los prototipos del GenH2 Truck en las primeras pruebas con clientes, para que los ingenieros puedan aprender de su uso práctico. Mercedes-Benz Trucks colabora con diversos socios para impulsar el desarrollo de la infraestructura de carga y recarga de combustible para vehículos eléctricos de batería e hidrógeno en Europa.

A partir del 1 de enero de 2025, el negocio en China e India, anteriormente parte de Trucks Asia, se integró en Mercedes-Benz Trucks Europe and Latin America. El objetivo del nuevo segmento de Mercedes-Benz Trucks es aprovechar los recursos y la experiencia de todas las regiones, aprovechar mejor las oportunidades del mercado y responder con mayor eficacia a la dinámica competitiva.

En los últimos años, el segmento de Mercedes-Benz Trucks ha trabajado para aumentar la eficiencia de su negocio en Europa y reducir costos. Dado que las medidas adoptadas hasta la fecha no han sido suficientes, el proceso de evaluación para implementar medidas de reestructuración y eficiencia está en curso. El programa "Cost Down Europe" se inició con este fin en enero de 2025.

Trucks Asia impulsa el transporte local sin CO_{2e} con su marca FUSO y el eCanter de nueva generación totalmente eléctrico. Además de Europa, Japón y Australia, el nuevo modelo se está introduciendo en mercados asiáticos como Indonesia, Hong Kong, Singapur y, próximamente, India. Asimismo, se han iniciado las ventas de camiones eléctricos en EE. UU. y Canadá bajo la nueva marca RIZON. Los camiones RIZON han recibido la certificación de la Junta de Recursos del Aire de California (CARB) y la Agencia de Protección Ambiental (EPA). En India, los vehículos pesados de Daimler Trucks tienen una demanda similar. Allí, la marca BharatBenz está aprovechando el rápido crecimiento de la infraestructura del país y ha ampliado su red de concesionarios a más de 360 puntos de venta y servicio en todo el país.

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

El autobús urbano Mercedes-Benz eCitaro, totalmente eléctrico, se fabrica en serie desde 2018. Desde 2023, el vehículo también se ofrece con una celda de combustible de hidrógeno como extensor de autonomía. El Mercedes-Benz eIntouro, también eléctrico, está previsto para 2026. Además, Daimler Buses prevé incorporar autobuses de pasajeros eléctricos a su catálogo para finales de la década. De este modo, Daimler Buses aspira a ofrecer modelos locales sin emisiones de CO₂, basados en baterías o hidrógeno, en todos los segmentos del mercado para 2030. El enfoque inicial se centra en los mercados principales de Europa y América Latina. Para 2039, se prevé la venta de vehículos nuevos exclusivamente libres de CO₂ en el mercado principal europeo. En el segmento de autobuses urbanos, esto debería ser así en Europa a partir de 2030. Además, Daimler Buses apoya a las empresas de transporte en la transición a autobuses eléctricos: su subsidiaria propiedad total Daimler Buses Solutions GmbH está totalmente especializada en el diseño y desarrollo de infraestructura eléctrica llave en mano para autobuses. El segmento también se centra en el crecimiento en mercados rentables y está entrando en el mercado estadounidense con un autobús de pasajeros adaptado a las necesidades locales: el Mercedes-Benz Tourliner.

Financial Services contribuye significativamente al crecimiento de los servicios de Daimler Truck. El segmento planea aumentar su participación en el negocio principal de leasing y financiamiento hasta aproximadamente el 30% de todos los camiones y autobuses vendidos por Daimler Truck a medio plazo. El área de Financial Services también ha iniciado un proyecto para abrir nuevos mercados en Europa del Este. El área de Financial Services también apoya a los clientes en su camino hacia soluciones de transporte sostenible con nuevos productos y servicios. Por ejemplo, con Charging o FUSO Green Lease, ofrecemos un ecosistema de eMobility a nuestros clientes de eCanter en Japón que incluye contratos de arrendamiento y mantenimiento, soluciones para infraestructura de carga que incluyen sistemas de gestión de carga, opciones de garantía de batería, ofertas de conectividad y muchos otros servicios.



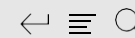
B

Informe Combinado de la Administración

Perfil Corporativo	31
Condiciones Económicas y Desempeño Comercial	43
Rentabilidad, Liquidez y Recursos de Capital, Situación Financiera	46
Daimler Truck Holding AG (estados financieros anuales de conformidad con el Código de Comercio de Alemania)	61
Sustentabilidad en Daimler Truck ¹	65
Gobierno Corporativo	163
Adquisición-Información Relevante y Explicación	163
Declaración sobre Gobierno Corporativo ²	167
Informe de Riesgos y Oportunidades	186
Perspectivas	199

1 El contenido de esta sección corresponde a nuestra Declaración de Sustentabilidad del Grupo. Nuestro auditor, KPMG AG, Berlín ha llevado a cabo un trabajo de verificación independiente sobre esta Declaración de Sustentabilidad del Grupo para obtener un aseguramiento limitado.

2 El contenido de esta sección no se presentó para auditoría en el contexto de la auditoría obligatoria de nuestro Informe Combinado de la Administración.



Perfil Corporativo

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 confiable, puntual y segura a sus destinos y hacen que las personas puedan moverse. La Compañía proporciona las tecnologías, productos y servicios necesarios para este propósito, incluida la transición a vehículos comerciales libres de 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 presente informe combinado de la administración corresponde al ejercicio fiscal 2024. Los informes de la administración para Daimler Truck Holding AG y para el Grupo han sido combinados en este informe. El informe combinado de la administración incluye el capítulo **Sustentabilidad en Daimler Truck**, que corresponde a la Declaración de Sustentabilidad del Grupo y la **Declaración sobre Gobierno Corporativo**.

Modelo de Negocios

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

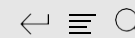
El Grupo Daimler Truck reúne ocho marcas de vehículos bajo su paraguas: Freightliner, Thomas Built Buses, Western Star, Mercedes-Benz, FUSO, BharatBenz, RIZON y Setra. Su gama de productos de camiones incluye camiones ligeros, medios y pesados para aplicaciones de larga distancia, distribución y construcción,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

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

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

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

A partir del 1 de enero de 2025, Daimler Truck integró sus negocios en China e India del segmento Trucks Asia en el segmento Mercedes-Benz. Esto formó un segmento global Mercedes-Benz Trucks. Todas las demás actividades del segmento Trucks Asia no se ven afectadas por esta reorganización, y tampoco las de los segmentos Truck North America, Daimler Buses y Financial Services. La información se basa en la integración del segmento al 31 de diciembre de 2024. En caso de que porciones del texto se refieran a la nueva asignación de segmento de los negocios en China e India, esto se especifica explícitamente.



Actividades de los segmentos

Trucks North America es el fabricante número uno en términos de ventas de unidades de camiones pesados para transporte de larga distancia en América del Norte (Clase 8) y ocupa el segundo lugar en el mercado profesional, que comprende vehículos de construcción y especiales. Trucks North America diseña, gestiona, fabrica y comercializa vehículos comerciales y chasis bajo las marcas Freightliner, Western Star, Thomas Built Buses, Freightliner Custom Chassis Corp., y Detroit. La red de producción del segmento (vehículo, tren motriz y remanufactura) incluye 16 sitios de manufactura, 12 en EE. UU., tres en México y un sitio en Sudáfrica.

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

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

Trucks Asia combina las operaciones comerciales de Mitsubishi Fuso Truck and Bus Corporation (MFTBC) con sede en Japón y Daimler India Commercial Vehicles (DICV) en India. El segmento mantiene una posición sólida en Japón, Indonesia, India y otros mercados importantes del mundo. Desarrolla,

fabrica y vende camiones y autobuses con las marcas FUSO, BharatBenz y RIZON. También distribuye camiones y autobuses Mercedes-Benz en numerosos mercados asiáticos. Mitsubishi Fuso Truck and Bus Corporation también fabrica motores industriales. En mayo de 2023, Daimler Truck, MFTBC, Hino Motors y Toyota Motor Corporation firmaron un memorando de entendimiento para acelerar el desarrollo de tecnologías avanzadas y fusionar Mitsubishi Fuso e Hino Motors. Continúan las negociaciones para concluir los contratos finales.

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

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

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

El segmento **Financial Services** es uno de los mayores proveedores de servicios financieros del mundo en el sector de los vehículos comerciales y apoya las ventas de las marcas de camiones y autobuses del Grupo con servicios financieros personalizados. Estos incluyen ofertas de renta, arrendamiento y financiamiento para vehículos e infraestructura de carga, corretaje de seguros, servicios de pago e integrados para vehículos libres de emisiones.

Los servicios financieros integrados juegan un papel cada vez más importante para los clientes del Grupo, ya que facilitan el uso y mantenimiento de sus vehículos en condiciones predecibles y flexibles. Financial Services tiene el claro objetivo de incrementar la lealtad de los clientes, apoyar la transformación al transporte neutro en CO₂e y contribuir al éxito financiero del 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, EE. UU 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 2024, Daimler Truck ya tenía once modelos locales libres de 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 y sistemas de combustible de hidrógeno. En colaboración con Accelera, una unidad de negocios de Cummins, y PACCAR (participación del 30% cada una) y EVE Energy como socio en tecnología (participación del 10%), el negocio conjunto Amplify Cell Technologies LLC se fundó en 2024 para camiones pesados en EE. UU.

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 transporte. En el futuro, habrá una mayor disponibilidad de servicios financieros a la medida para tecnologías de propulsión alternas.



B. 01

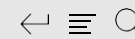
Estructura de Grupo de Daimler Truck¹

DAIMLER TRUCK				
Trucks North America	Mercedes-Benz Trucks	Trucks Asia	Daimler Buses	Financial Services
23.8² / 28,159³	19.1² / 38,429³	6.1² / 15,938³	5.2² / 15,879³	3.3² / 1,851³
  	 	  BHARATBENZ   RIZON	 	DAIMLER TRUCK Financial Services

1 Presentación de las principales marcas por segmento al 31 de diciembre de 2024.

2 Ingresos por venta en el ejercicio fiscal 2024, en miles de millones de euros.

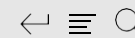
3 Fuerza laboral active al 31 de diciembre de 2024. Esto refleja la fuerza laboral active excluyendo empleo vacacional como equivalente a tiempo completo.



Eventos Importantes

En 2024, el equipo global de Daimler Truck trabajó con gran dedicación para todos los que mantienen al mundo en movimiento. Enfocamos nuestra estrategia en el liderazgo en el transporte neutral en CO_{2e} del futuro así como en incrementar nuestra rentabilidad, y lo estamos implementando consistentemente paso a paso. En las siguientes páginas podrá revisar el año anterior en Daimler Truck junto con los hitos más importantes.





Eva Scherer nueva CFO de Daimler Truck

El Comité de Vigilancia de Daimler Truck nombró a Eva Scherer como CFO (Directora Financiera) y, por lo tanto, como nuevo miembro del Consejo de Administración de Daimler Truck Holding AG a partir del 1 de abril de 2024. El nombramiento es para tres años hasta el 31 de marzo de 2027.

Selección de Mississippi para la producción de celdas de batería

Accelera by Cummins, Daimler Truck y PACCAR (con un 30 % de las acciones cada una), junto con el socio tecnológico EVE Energy (10 % de las acciones), para su negocio conjunto Amplify Cell Technologies LLC, han seleccionado el condado de Marshall, Mississippi, como la futura sede de la producción avanzada de celdas de batería. Este negocio conjunto localizará la producción de celdas de batería para vehículos eléctricos comerciales y se espera que cree más de 2000 empleos en el sector manufacturero de EE. UU. La ceremonia de colocación de la primera piedra tuvo lugar en julio de 2024. Está previsto que la fábrica de 21 gigavatios hora comience a producir celdas de batería en 2027. El sitio de aproximadamente 200 hectáreas albergará una instalación de eficiencia energética de más de 185,000 metros cuadrados con una capacidad de producción anual de 21 gigavatios hora para la producción de celdas de batería de fosfato de hierro y litio (LFP).

60° aniversario de la planta Fuso en Portugal

Daimler Truck anunció el 60.º aniversario de su planta de producción en Tramagal, Portugal. La planta de Mitsubishi Fuso Truck Europe S.A. es una de las mayores generadoras de empleo de la región y el tercer mayor fabricante de automóviles de Portugal. La planta de Tramagal produce el FUSO Canter y el FUSO eCanter, totalmente eléctrico, para el mercado europeo.

Primeras entregas de camiones RIZON a clientes

Los primeros camiones RIZON totalmente eléctricos se entregaron a clientes en California. Estos camiones, totalmente eléctricos de clase 4 y 5 en EE. UU., abordan una amplia gama de casos de uso y refuerzan el compromiso de Daimler Truck con la descarbonización de su cartera de productos

Opciones para el suministro de hidrógeno líquido ecológico a Europa

Daimler Truck y Masdar han firmado un memorando de entendimiento para explorar la viabilidad de opciones de suministro de hidrógeno líquido ecológico desde Abu Dabi a Europa. La iniciativa tiene un potencial significativo para facilitar el transporte de mercancías por carretera descarbonizado en Europa. El acuerdo respalda la ambición de los Emiratos Árabes Unidos de convertirse en un productor y proveedor líder en el mercado de hidrógeno bajo en carbono para 2031, así como los objetivos de reducción de emisiones del Pacto Verde Europeo.

Nuevo estándar para la tecnología de recarga de hidrógeno líquido

Daimler Truck y Linde Engineering han presentado sLH2, una tecnología de repostaje desarrollada conjuntamente para hidrógeno líquido subenfriado. En comparación con el hidrógeno gaseoso, esta tecnología permite una mayor densidad de almacenamiento, mayor autonomía, un repostaje más rápido, menores costos y una eficiencia energética superior. La primera estación de servicio pública de sLH2 se inauguró en Wörth am Rhein y, desde mediados de 2024, clientes logísticos seleccionados utilizan el camión Mercedes-Benz GenH2 para realizar pruebas iniciales.

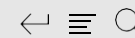
Nuevo negocio de alquiler en Brasil

Daimler Truck Financial Services lanzó el negocio de alquiler de camiones y autobuses en Brasil. Ofrece contratos de alquiler para Mercedes-Benz Actros, Atego y Accelo con plazos de 36, 48 y 60 meses. El paquete incluye mantenimiento preventivo, gestión de flotas, documentación, seguros y servicios de conectividad, y está disponible en más de 180 concesionarios

Entrega número 1,000 del autobús escolar eléctrico a batería Jouley

El modelo de autobús escolar eléctrico de la cartera de productos de Thomas Built Buses se presentó en 2017, abriendo camino hacia el transporte escolar totalmente eléctrico. El Saf-T-Liner C2 Jouley número 1000 formó parte de un pedido mayor y se destinó a un distrito escolar del estado de Georgia, EE. UU.





Nueva línea de crédito a medida

Daimler Truck AG ha firmado una nueva línea de crédito revolvente por valor de € 5.0 miles de millones de euros. La compañía, aprovechando las atractivas condiciones del mercado crediticio en ese momento, sustituyó la línea de crédito sindicada vigente desde su escisión de Mercedes-Benz Group AG (anteriormente Daimler AG) por el mismo importe antes de su vencimiento.

El nuevo Actros L de Mercedes-Benz Trucks

La cabina ProCabin, de diseño futurista, anuncia una nueva era para la serie de modelos Actros. El frontal 80 milímetros más largo y las medidas aerodinámicas adicionales permiten un ahorro de combustible de hasta un tres por ciento. El nuevo Actros L está disponible para pedidos desde abril de 2024. La producción comenzó en diciembre de 2024.

Greenlane Joint Venture: Anuncio de un corredor de estaciones de carga para vehículos comerciales eléctricos de batería en EE. UU.

Daimler Truck AG anunció el primer corredor de carga de 451 km (280 millas) para vehículos comerciales eléctricos de batería. Greenlane, un negocio conjunto entre Daimler Truck North America LLC, NextEra Energy Resources, LLC y BlackRock, tiene como objetivo diseñar, desarrollar, instalar y operar una red pública de carga y recarga de hidrógeno de alto rendimiento para vehículos comerciales medianos y pesados eléctricos de batería y de celda de combustible de hidrógeno en Estados Unidos

Lanzamiento al mercado de RIZON en Canadá

La nueva marca de Daimler Truck anunció el lanzamiento al mercado en Canadá de sus camiones eléctricos de batería Clase 4-5. La marca RIZON se presentó por primera vez en Canadá en la Truck World de Toronto en abril. Los vehículos están disponibles para pedidos de clientes canadienses desde junio de 2024. Las primeras entregas a clientes se han realizado desde diciembre de 2024.

Los desarrolladores de Mercedes-Benz Trucks prueban con éxito la carga eléctrica a 1,000 kilovatios

Los desarrolladores de Mercedes-Benz Trucks han cargado con éxito por primera vez un prototipo del eActros 600, presentado en 2023, en una estación de carga de un megavatio en el centro de desarrollo y pruebas interno de Wörth am Rhein. Mercedes-Benz Trucks participa activamente en el desarrollo del nuevo estándar de carga MCS, que se aplica a toda la industria. MCS desempeña un papel fundamental, especialmente en la carga pública a lo largo de importantes corredores de transporte.

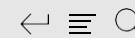
Un millón de Freightliner Cascadia producidos

Daimler Truck celebra el importante hito de haber producido un millón de camiones pesados Freightliner Cascadia desde 2007. El Cascadia, el camión más vendido, es el primer camión Clase 8 en Norteamérica en alcanzar esta marca de siete cifras. En América del Norte, el vehículo se vende a través de una red de concesionarios que comprende casi 500 ubicaciones.

Asociación Estratégica para autobuses eléctricos más eficientes

Daimler Buses y BMZ Polonia, empresa experta en sistemas de baterías, han acordado una alianza estratégica para el desarrollo y suministro de la próxima generación de baterías para autobuses eléctricos. BMZ, junto con Daimler Buses, seguirá desarrollando la tecnología de baterías existente específicamente para las necesidades de los autobuses eléctricos. La nueva generación de baterías NMC4 está programada para combinar una alta densidad energética, lo que permite una mayor autonomía para los autobuses eléctricos, con una larga vida útil. Se espera que los clientes de Daimler Buses se beneficien de las nuevas baterías a partir de 2026



**Ceremonia del Primer Premio Green Mover**

El 24 de abril de 2024, Daimler Truck presentó por primera vez su premio ambiental interno, el "Green Mover Award". Este premio reconoce proyectos e iniciativas destacados en el ámbito de la protección y la responsabilidad ambiental.

Presentación del primer Freightliner eCascadia autónomo

Daimler Truck combinó por primera vez la propulsión eléctrica por batería y la conducción autónoma en una única plataforma tecnológica. El camión se basa en el modelo de producción norteamericano del Freightliner eCascadia y está equipado con el software de conducción autónoma de TORC Robotics, así como con tecnología informática y de sensores de última generación. Según lo previsto, estos componentes permitirán en el futuro que la plataforma tecnológica se conduzca de forma autónoma según la norma SAE Nivel 4. TORC Robotics, Inc. es una filial de Daimler Truck especializada en tecnología de conducción autónoma.

Ampliación de la cartera de defensa de Mercedes-Benz Special Trucks

Con el nuevo camión Mercedes-Benz Zetros 8x8, Mercedes-Benz Special Trucks completa la familia de productos Zetros. El vehículo estará disponible con dos, tres o cuatro ejes y, si se desea, también con cabina protegida de un solo proveedor. Con el nuevo Zetros 8x8 y la nueva cabina protegida de fábrica, Mercedes-Benz Special Trucks amplía su cartera de vehículos de logística y apoyo militar. Se fabricarán 1500 camiones logísticos Zetros para un importante pedido del Ministerio de Defensa canadiense, incluyendo alrededor de 500 vehículos de cuatro ejes con tracción total y 8x8

Daimler Truck recibe una mejora de calificación según la agencia de calificación S&P

La agencia de calificación Standard & Poors Global Ratings (S&P) anunció que ha elevado la calificación a largo plazo de Daimler Truck de BBB+ a A-. Esto se debe a la estabilidad de los ingresos, la sólida rentabilidad y un flujo de efectivo favorable. La perspectiva de S&P para Daimler Truck es estable.

Estudio para mejorar las cadenas de suministro de hidrógeno líquido

Daimler Truck y Kawasaki Heavy Industries firmaron un memorando de entendimiento para estudiar conjuntamente opciones mejoradas de suministro de hidrógeno líquido para la descarbonización del transporte de mercancías por carretera en Europa. La iniciativa abarca elementos clave de toda la cadena de suministro y tiene un potencial significativo para reducir los costos del hidrógeno líquido.

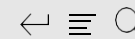
Inicio de las pruebas orientadas al cliente de los camiones Mercedes-Benz GenH2

En su camino hacia la descarbonización del transporte, Daimler Truck inició la siguiente fase de desarrollo de sus camiones de celda de combustible. Tras intensas pruebas en pista y en la vía pública, los camiones Mercedes-Benz GenH2 se encuentran ahora en una fase avanzada de desarrollo, lo que significa que pueden incorporarse a las pruebas orientadas al cliente en las operaciones logísticas diarias en diversas aplicaciones. Los resultados de la fase de pruebas, de aproximadamente un año de duración, se tendrán en cuenta para el desarrollo de la producción en serie.

La prueba de conducción más extensa en la historia de Mercedes-Benz Trucks

Durante la "eActros 600 European Testing Tour 2024", dos prototipos casi de producción del nuevo buque insignia eléctrico eActros 600 recorrieron más de 15.000 kilómetros. Recorrieron más de 20 países europeos, cada uno con un peso total de remolque de 40 toneladas. Los puntos culminantes del viaje de estos camiones eléctricos de larga distancia incluyeron los puntos más septentrionales y meridionales de Europa continental: el Cabo Norte en Noruega y Tarifa en España.





Daimler Truck Financial Services se encamina a convertirse en un proveedor integral de servicios para la electromovilidad

El segmento está desarrollando nuevos servicios que impulsan la introducción de vehículos de cero emisiones. Daimler Truck Financial Services no solo proporciona financiamiento para camiones y autobuses, sino que también ofrece a sus clientes un ecosistema integral para vehículos e infraestructura de carga, todo ello en colaboración con Daimler Truck. Esta transformación en un proveedor integral de servicios implica nuevas oportunidades de crecimiento con nuevos productos y modelos de negocio que van más allá del arrendamiento y la financiamiento tradicionales para camiones y autobuses.

Primer tramo del programa de recompra de acciones de 2023 finalizado

El 2 de agosto de 2023, Daimler Truck Holding AG inició un programa de recompra de acciones por un valor total de hasta € 2.0 miles de millones (sin incluir los costos de adquisición adicionales), con una duración de hasta 24 meses. El primero de los dos tramos de este programa se completó con éxito el 30 de agosto de 2024. Se recompraron un total de 31,083,593 acciones, con un valor total de € 1,032 millones. Las acciones recompradas se cancelaron según lo anunciado y el capital social se redujo en consecuencia. El 17 de septiembre de 2024 se lanzó un segundo tramo del programa de recompra de acciones, cuya finalización está prevista para el 1 de agosto de 2025.

Relevo generacional en la cúpula de la Compañía

El Comité de Vigilancia de Daimler Truck Holding AG ha nombrado a Karin Rådström nueva CEO de la Compañía, con efecto a partir del 1 de octubre de 2024, cargo que ocupará hasta el 31 de enero de 2029. Rådström sucedió a Martin Daum, quien dimitió como Director Ejecutivo, allanando el camino para la siguiente etapa de la transformación de la empresa. Martin Daum permaneció como miembro de pleno derecho del Consejo de Administración hasta el 31 de diciembre de 2024 para facilitar un traspaso de mando sin contratiempos. El Comité de Vigilancia agradece a Martin Daum su esfuerzo y sus logros a lo largo de su carrera.

Ceremonia de inicio de la primera estación de carga para vehículos comerciales eléctricos de batería en California

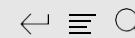
Greenlane, una empresa conjunta entre Daimler Truck North America LLC, NextEra Energy Resources, LLC y BlackRock, ha puesto la primera piedra de su primera estación de carga en Colton, California, lo que marca el inicio de la construcción del primer corredor de carga comercial de la compañía, que se extenderá sustancialmente desde las áreas metropolitanas de Los Ángeles hasta Las Vegas a lo largo de la Interestatal 15. Una vez construida, se prevé que la planta de Colton incluya más de 60 puntos de carga para vehículos comerciales eléctricos de batería (pesados, medianos y ligeros).

Transporte de larga distancia con emisiones de CO₂ neutras, tema central de la IAA Transportation 2024

En septiembre, Daimler Truck presentó su camino hacia el transporte sustentable en la feria IAA Transportation 2024 de Hannover. El enfoque se centró en la descarbonización y la digitalización. El camión Mercedes-Benz eActros 600, el camión eléctrico de batería fue el protagonista de la feria. Su nuevo buque insignia eléctrico pretende contribuir de forma tangible a la descarbonización del transporte de larga distancia, que representa dos tercios y, por lo tanto, la mayor parte de las emisiones locales de CO₂ en el tráfico de camiones.

El nuevo Mercedes-Benz eCitaro K: movilidad eléctrica en formato compacto

Daimler Buses amplía la gama de modelos del Mercedes-Benz eCitaro y ahora ofrece una versión reducida del popular autobús de piso bajo totalmente eléctrico, el Mercedes-Benz eCitaro K de 10,6 metros de largo, junto con el eCitaro de 12.1 metros de largo y el eCitaro G de 18.1 metros de largo. Con un radio de giro de tan solo 17.3 metros, el nuevo eCitaro K se adapta a la perfección a rutas estrechas y sinuosas en suburbios y centros históricos.



Camión Internacional del Año 2025

Periodistas especializados en vehículos comerciales de 24 países europeos han elegido al Mercedes-Benz eActros 600 eléctrico de batería como el "Camión Internacional del Año 2025". El nuevo modelo insignia eléctrico de Mercedes-Benz Trucks destaca por su aerodinámica avanzada, su motor de alto rendimiento y una autonomía de aproximadamente 500 kilómetros con una sola carga de batería.

Presentación de la quinta generación del Freightliner Cascadia

Freightliner, la marca Daimler Truck, fabricante líder de camiones medianos y pesados y división de Daimler Truck North America (DTNA), presentó la quinta generación de su modelo de servicio pesado Cascadia. La nueva generación del camión Clase 8 en el mercado norteamericano aporta mejoras en seguridad, eficiencia y rentabilidad.

Negocio conjunto entre Daimler Truck y Volvo Group para una plataforma de vehículos definidos por software

Daimler Truck y Volvo Group han firmado un acuerdo vinculante para establecer un nuevo negocio conjunto al 50% para desarrollar una plataforma de vehículos definidos por software para vehículos pesados e impulsar la transformación del sector. El objetivo común de los socios es desarrollar un sistema operativo para camiones y ofrecer los productos versátiles, independientes de la aplicación y de la marca, de esta empresa conjunta a otros fabricantes de equipos originales (OEM) de vehículos comerciales

Achim Puchert, nuevo CEO de Mercedes-Benz Trucks

El Comité de Vigilancia de Daimler Trucks ha nombrado a Achim Puchert miembro del Consejo de Administración de la compañía, responsable de las regiones de Europa y Latinoamérica, y de la marca Mercedes-Benz Trucks, con vigencia desde el 1 de diciembre de 2024 hasta el 30 de noviembre de 2027. Anteriormente, Achim Puchert fue CEO y presidente de Mercedes-Benz do Brasil y Latinoamérica. Sucedió a Karin Rådström, quien a su vez fue nombrada presidenta del Consejo de Administración.

Daimler Truck Cares:

Otra donación para la población de Ucrania

Como muestra de solidaridad continua, Daimler Truck continúa apoyando a la población de Ucrania y ha donado una vez más un millón de euros a organizaciones locales de ayuda. La Compañía es consciente de su responsabilidad con la sociedad, el medio ambiente y las comunidades cercanas a sus instalaciones. En el marco del programa "Daimler Truck Cares", iniciado en julio de 2024, la Compañía integra su compromiso global de ciudadanía corporativa en las áreas de donaciones corporativas (donaciones en efectivo y en especie) y voluntariado corporativo (compromiso voluntario de los empleados durante su jornada laboral).

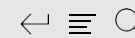
Electrificación del transporte en autobús entre zonas urbanas y rurales

Daimler Buses ha presentado su primer autobús interurbano eléctrico de batería, el Mercedes-Benz eIntouro, como prototipo casi en serie. Con ello, el fabricante electrifica el transporte público local entre zonas urbanas y rurales. El vehículo ofrecerá una autonomía de hasta 500 kilómetros y, por lo tanto, es adecuado para distancias más largas y velocidades medias más altas, por ejemplo, en carreteras rurales, en comparación con un autobús urbano eléctrico. El autobús está equipado con la misma tecnología de baterías que el camión de larga distancia Mercedes-Benz eActros 600: baterías LFP (fosfato de hierro y litio).

Inicio de la producción en serie del Mercedes-Benz eActros 600

La electrificación de la gama de productos de Daimler Truck avanza: la compañía celebró el lanzamiento en serie del Mercedes-Benz eActros 600 para el transporte de larga distancia en la planta de Mercedes-Benz en Wörth en noviembre. La alta capacidad de la batería, de más de 600 kilovatios hora, y un nuevo eje de propulsión eléctrica, especialmente eficiente y de desarrollo propio, permiten que el camión eléctrico alcance una autonomía de unos 500 kilómetros sin necesidad de carga intermedia.





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 de Rendimiento Financiero

Ingresos por Ventas

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

EBIT

El EBIT se utiliza como medida de la utilidad de operación para el Grupo, el Negocio Industrial y los segmentos. Como utilidad antes de intereses e impuestos, el EBIT refleja la responsabilidad de 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 el EBIT como utilidad de operación, teniendo en cuenta los gastos de venta, los gastos generales de administración, los costos de investigación y desarrollo no capitalizados y otros ingresos y gastos. El EBIT del Negocio Industrial incluye además otras partidas de reconciliación del Grupo que no pueden asignarse a los segmentos. El EBIT de Financial Services ya incluye los intereses resultantes por las actividades de operación, que son típicos en el sector de servicios financieros.

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

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 2024, el índice de costo del capital para el Negocio Industrial es del 12 % antes de impuestos.

Activos netos de operación (Negocio Industrial)

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

Flujo de Efectivo Libre (Negocio Industrial)

El principal indicador de la solidez financiera del Daimler Truck Group es el flujo de efectivo libre del Negocio Industrial. Además de los flujos de efectivo procedentes de las actividades de operación, también se incluyen los flujos de efectivo procedentes de las actividades de inversión del Negocio Industrial. Los flujos de efectivo procedentes de la compra y venta de títulos de deuda negociables e inversiones en efectivo similares incluidos en los flujos de efectivo procedentes de actividades de inversión se eliminan, ya que estos valores se clasifican como efectivo y equivalentes de efectivo y, por tanto, su variación no forma parte del flujo de efectivo libre del Negocio Industrial. Por otra parte, los efectos relacionados con el reconocimiento de los derechos de uso resultantes de la contabilidad de los arrendatarios, que son principalmente no efectivos, se incluyen en el flujo de efectivo libre del Negocio Industrial. El flujo de efectivo libre del Negocio Industrial también incluye otras partidas de reconciliación no atribuibles a los segmentos.

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

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



Liquidez Neta (Negocio Industrial)

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

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.

Gastos de Investigación y desarrollo

Los gastos de investigación y desarrollo del Grupo son otro indicador clave de nuestro rendimiento para la preservación de nuestra viabilidad futura. Este indicador se utiliza para apoyar la toma de decisiones sobre actividades futuras en relación con los retos tecnológicos que se avecinan y, de este modo, seguir reforzando la posición competitiva de Daimler Truck. Además de los gastos de investigación y desarrollo no capitalizados, también se incluyen los gastos de desarrollo 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 2024 es 14 %. Con base en el EBIT ajustado, también informamos un retorno ajustado sobre el capital para Financial Services.

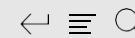
Nuevos negocios (Financial Services)

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 de Rendimiento Financiero





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 2024, las ventas de vehículos libres de emisiones, la reducción de emisiones de CO_{2e} de nuestros sitios de producción del Grupo 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, redondeados a un decimal.

El mercado general, así como las ventas de unidades y los ingresos por ventas de Daimler Truck; al igual que el volumen de contratos y nuevos negocios de Financial Services, 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 superior a +2.0 % y +7.5 %, nos referimos a un ligero descenso o un ligero 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 significativo o disminución significativa.

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 en un intervalo superior a +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 significativo o disminución significativa.

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 significativo o disminución significativa.

Indicadores clave del rendimiento

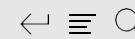
Los indicadores clave del rendimiento del Grupo Daimler Truck en el sentido de la Norma Contable Alemana nº 20 (Deutscher Rechnungslegungs Standard o DRS) para 2024 incluyen las siguientes medidas de rendimiento a nivel del Grupo: ingresos por ventas, EBIT y EBIT ajustado. Los más importantes para el 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.

Para el año 2025, los ingresos a nivel de Grupo ya no se clasificarán por separado como indicador clave de rendimiento, ya que se ven principalmente influenciados y controlados por los ingresos del Negocio Industrial. Por lo tanto, para el año 2025, no se prevén ingresos a nivel de Grupo. En su lugar, los ingresos del Negocio Industrial se clasificarán como nuevo indicador clave de rendimiento para 2025.

Además, para el año 2025, el EBIT a nivel de Grupo ya no se clasificará por separado como indicador clave de rendimiento, dado que los cambios al respecto ya se reflejan en el indicador clave de rendimiento del EBIT ajustado. Por lo tanto, para el año 2025, no se prevén nuevas perspectivas de EBIT a nivel de Grupo.

Además, para el año 2025, los nuevos negocios del segmento de Financial Services ya no se clasificarán por separado como indicador clave de rendimiento (KPI), ya que la gestión se basa principalmente en el KPI ajustado de dicho segmento. Por lo tanto, para el año 2025, no se prevén nuevos negocios en 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.



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 la crisis geopolítica en curso, el desarrollo de la economía mundial se mantuvo estable durante el año del informe. Las tasas de inflación continuaron disminuyendo en comparación con 2023, lo que condujo a los primeros recortes de las tasas de interés por parte de los principales bancos centrales. La inflación mundial promedió alrededor del 4.5 % en 2024. El producto interior bruto (PIB) mundial aumentó aproximadamente un 2.5 % durante el último año del informe.

La economía estadounidense se comportó ligeramente mejor de lo previsto en 2024. Un mercado laboral robusto y un consumo privado vigoroso impulsaron un crecimiento del PIB del 2.8 % en el año del informe, a pesar de los altos tipos de interés. Además, la disminución de la presión sobre los precios a lo largo del año permitió a la Reserva Federal (Fed) realizar sus primeros recortes de las tasas de interés. El aumento medio de los precios al consumidor fue del 2.9 % el año anterior.

En la eurozona, la inflación se acercó al valor objetivo del Banco Central Europeo (BCE) a lo largo del año, aunque las tasas volvieron a subir ligeramente hacia finales de año. Para el año 2024, la tasa de inflación fue del 2.4 %. En consonancia con esto, el BCE inició su primer recorte de tasas de interés en junio y mantuvo esta tendencia hasta el final del período. En diciembre, la tasa de interés de depósito se situó en el 3.0 %. A pesar de este cambio en la política monetaria, el crecimiento económico en la eurozona se mantuvo débil en 2024: el PIB creció un 0.7 % con respecto al año anterior, muy por debajo del promedio a largo plazo. Mientras que el PIB en Francia aumentó un 1.1 % y en España incluso un 3.2 %, la producción económica en Alemania volvió a descender (-0.2 %). La producción industrial en la eurozona, un importante motor de la demanda de transporte de mercancías cayó un 3.0 % en 2024 con respecto al año anterior.

En Japón, el PIB se mantuvo prácticamente sin cambios en 2024 (+0.1 %). La economía china creció un 5.0 %, un crecimiento superior al previsto. El sólido consumo privado y un fuerte aumento de la inversión impulsaron un crecimiento económico de alrededor del 3.0 % en Brasil.

En este contexto, los tipos de cambio se mantuvieron volátiles. El tipo de cambio del dólar estadounidense frente al euro osciló entre 1.03 y 1.12 durante el año. Al cierre del año, el euro se depreció un 6 % con respecto a finales de 2023. El yen japonés fluctuó frente al euro entre 155 y 175. A finales de año, el euro se apreció más de un 4 %. El euro se apreció alrededor de un 20 % frente al real brasileño.

El mercado de vehículos comerciales

Los principales mercados de camiones disminuyeron según lo previsto. En América del Norte, el mercado de camiones pesados (Clase 8) cayó un 7%, alcanzando las 308 mil unidades. Las matriculaciones de camiones pesados en la región UE-30 (Unión Europea, Reino Unido, Suiza y Noruega) también disminuyeron. El volumen del mercado se redujo un 8%, alcanzando las 315 mil unidades en el año del informe. El mercado brasileño de camiones pesados se recuperó significativamente, creciendo un 19% en comparación con el año anterior. En Japón, el volumen del mercado de camiones pesados aumentó un 11%, mientras que en China cayó un 3%.

En contraste, los mercados clave de venta de autobuses pesados tuvieron un buen desempeño en el año del informe. Si bien el volumen del mercado en la región EU30 siguió manteniéndose por debajo del nivel previo a la pandemia, registró un crecimiento del 4 % en comparación con el año anterior. El mercado brasileño de autobuses pesados continuó su tendencia a la alza en 2024, con un crecimiento del 10%.



Desempeño Comercial

Ventas de unidades significativamente por debajo del nivel del año anterior

En 2024, el Grupo Daimler Truck Group (en adelante, también denominado “Daimler Truck” o “Grupo”) vendió 460,409 vehículos (2023: 526,053) en todo el mundo. La cuota de vehículos de cero emisiones aumentó significativamente hasta alcanzar las 4,035 unidades (2023: 3,443). El comportamiento de las ventas de unidades se muestra en la tabla B. 03 y se explica a continuación por segmento.

El segmento **Trucks North America** registró una ligera caída en las ventas de unidades en 2024 con 190,428 (2023: 195,014) vehículos. En un entorno de mercado en declive, el segmento pudo aumentar las ventas de unidades en el mercado vocacional, el área de construcción y vehículos especiales, ampliando la cartera de productos y amortiguando así la caída general de las ventas de unidades. Registramos una ligera disminución en las ventas de unidades en EE. UU., con 156,187 unidades (-4%), y en Canadá, con 15,608 unidades (-5%), en comparación con el año anterior. En contraste, las ventas de unidades en México aumentaron significativamente un 26%, alcanzando las 17,461 unidades.

En 2024, el segmento **Mercedes-Benz Trucks** registró una disminución significativa en las ventas de unidades, con 126,477 vehículos (2023: 158,511). Las ventas de unidades en la región EU30 disminuyeron significativamente un 35%, alcanzando las 60,767 unidades, debido principalmente a los débiles comportamientos del mercado en los mercados principales. Por el contrario, las ventas de unidades en Brasil, nuestro principal mercado en Latinoamérica, aumentaron significativamente un 55%, alcanzando las 27,054 unidades. Este aumento en las ventas de unidades se debe principalmente a la recuperación tras la introducción de la norma de emisiones Euro VI en 2023.

Las ventas de unidades en el segmento **Trucks Asia** disminuyeron significativamente, hasta los 125,234 vehículos (2023: 161,171). Este aumento se debió principalmente a una menor demanda en India, Indonesia y otros mercados asiáticos. En comparación con el año anterior, registramos una disminución significativa en las ventas de unidades en India, con 21.434 unidades (-16 %) y en Japón, con 34.197 unidades (-12 %). La disminución significativa en las ventas de unidades en Indonesia, hasta las 22.584 unidades (-36 %), se debió a la disminución del desarrollo del mercado debido a las elecciones

presidenciales.

Las ventas de unidades de nuestro negocio conjunto china Beijing Foton Daimler Automotive Co., Ltd. (BFDA), al que contribuyen los camiones de la marca Auman, disminuyeron significativamente hasta las 56,648 unidades (2023: 70,078). El comportamiento de las ventas de unidades se debió principalmente al continuo y complejo entorno del mercado chino.

Las ventas de unidades en el segmento **Daimler Buses** en 2024 se mantuvieron en el nivel del año anterior, con 26,646 unidades (+2%). En América del Norte, las ventas de unidades aumentaron significativamente un 11%, hasta las 4,241 unidades, en particular debido al comportamiento positivo en México. Las ventas de unidades en la región EU30 se mantuvieron en el nivel del año anterior, con 7,820 unidades, y en Brasil, nuestro principal mercado en Latinoamérica, en 9,488 unidades.

En el ejercicio 2024, el segmento **Financial Services** arrendó o financió más de uno de cada cinco vehículos nuevos del Grupo Daimler Truck en 16 mercados. A finales de 2024, el segmento registró un volumen total de contratos de € 32.2 miles de millones (+14%). Por un lado, este crecimiento se debió a la solidez de la actividad operativa en América del Norte. Por otro lado, el crecimiento se caracterizó por el repunte de la actividad operativa en Alemania. Ajustado a los tipos de cambio, esto representó un crecimiento del 15%. Durante el año, Financial Services cerró nuevos contratos de financiamiento y arrendamiento en todo el mundo por un valor total de € 11.4 miles de millones (+1%).

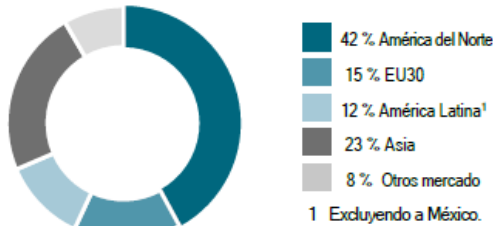
B.03

Ventas de Unidades¹

	2024	2023	Cambio %
Daimler Truck Group	460,409	526,053	-12
vehículos libres de emisiones	4,035	3,443	+17
Trucks North America	190,428	195,014	-2
Mercedes-Benz	126,477	158,511	-20
Trucks Asia	125,234	161,171	-22
Daimler Buses	26,646	26,168	+2

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

B.04

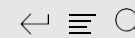


B. 05

Participaciones de Mercado¹

	2024	2023	2024/2023
en %	Cambio en puntos porcentuales		
Trucks North America			
América del Norte ² Clase 8	39.8	39.1	+0.8
América del Norte ² Clase 6-7	34.1	34.8	-0.7
América del Norte ² Clase 6-8	38.0	37.8	+0.2
Mercedes-Benz			
EU30 ³ HDT	16.9	19.0	-2.1
EU30 ³ MDT	24.6	25.3	-0.7
EU30 ³ HDT/MDT	17.8	19.6	-1.9

- 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 disminuyeron ligeramente en el ejercicio fiscal 2024 en comparación con el nivel del año anterior, particularmente debido a la menor demanda en la región EU30 y los mercados de Asia. Por el contrario, existió un comportamiento positivo en general y en los segmentos Mercedes-Benz Trucks y Trucks Asia en el cuarto trimestre de 2024 en comparación con el mismo trimestre del año anterior.

Actividades de Investigación y Desarrollo

Inversiones en propiedades, plantas y equipo

Las inversiones en propiedades, plantas y equipos del Grupo Daimler Truck ascendieron a € 1,417 millones en 2024, lo que las convierte en significativamente superiores a las del año anterior (2023: € 1,026 millones).

Todos los segmentos se enfocaron en la transformación. Las inversiones se realizaron principalmente en nuevas tecnologías (por ejemplo, vehículos de cero emisiones y digitalización), en el desarrollo continuo de productos existentes y en la expansión de los centros de ventas y refacciones.

Las inversiones en propiedades, plantas y equipos en el segmento **Trucks North America** ascendieron a € 363 millones, lo que las convierte en significativamente superiores a las del año anterior (2023: € 235 millones). Estas inversiones se debieron principalmente a los preparativos para el crecimiento del volumen de vehículos de cero emisiones y al aumento de la capacidad.

En el segmento **Mercedes-Benz Trucks** se invirtió en la preparación de la producción de nuevos productos, principalmente el eActros 600. Además, como consecuencia de la escisión de Mercedes-Benz Group AG, el segmento ha invertido en la construcción de un nuevo centro logístico y en la infraestructura para el suministro global de refacciones. En total, las inversiones en propiedades, plantas y equipo ascendieron a

€ 779 millones a finales de 2024, lo que las convierte en significativamente superiores a las del año anterior (2023: € 533 millones).

Las inversiones en propiedades, plantas y equipos en el segmento **Trucks Asia** ascendieron a € 139 millones en 2024, lo que las sitúa ligeramente por encima de las del año anterior (2023: € 128 millones), debido principalmente a las inversiones en movilidad eléctrica, digitalización y nuevas tecnologías, así como a la expansión y mejora de la infraestructura. Estas inversiones impulsaron la transformación hacia nuevas tecnologías, el establecimiento de una cartera de productos sustentable y competitiva, y el incremento de la participación de mercado.

Con € 125 millones, las inversiones en propiedades, plantas y equipos en el segmento **Daimler Buses** fueron ligeramente superiores a las del año anterior (2023: € 115 millones). En 2024, el enfoque estuvo en la expansión de las plantas de Holysov (República Checa), Hosdere (Turquía) y Ligny (Francia).

Investigación y Desarrollo

En cuanto a la inversión en investigación y desarrollo (incluida la capitalización), Daimler Truck mantiene sus objetivos estratégicos e invierte en la transformación como prioridad. En 2024, la atención se centró en los vehículos de cero emisiones y la conducción autónoma. Por ejemplo, se impulsó el desarrollo de la conducción autónoma para aumentar el valor para el cliente, ya que la conducción autónoma puede ofrecer un mayor nivel de seguridad y potencial de eficiencia, además de contrarrestar la creciente escasez de conductores. Además, se invirtió en eficiencia de combustible y en la mejora de la cartera de productos existente. El gasto en investigación y desarrollo ascendió a € 2,070 millones (incluida la capitalización), lo que fue ligeramente superior al del año anterior (2023: € 1,965 millones).

De los gastos de desarrollo, se capitalizaron € 398 millones (2023: € 208 millones), lo que equivale a una tasa de capitalización del 19 % (2023: 11 %). La amortización de los costos de desarrollo capitalizados ascendió a € 79 millones en el ejercicio del informe (2023: € 94 millones).

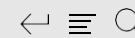
De los gastos de desarrollo, se capitalizaron € 398 millones (2023: € 208 millones), lo que equivale a una tasa de capitalización del 19 % (2023: 11 %). La amortización de los costos de desarrollo capitalizados ascendió a € 79 millones en el ejercicio del informe (2023: € 94 millones).

Los gastos en investigación y desarrollo en el segmento **Trucks North America** ascendieron a € 721 millones, ligeramente superiores a los del ejercicio anterior (2023: € 663 millones). Estos gastos se deben principalmente a inversiones en el desarrollo de vehículos de cero emisiones y en la mejora de la eficiencia del combustible y el rendimiento de los productos existentes.

En 2024, los gastos de investigación y desarrollo en el segmento **Mercedes-Benz Trucks** siguieron enfocándose en el desarrollo de vehículos propulsados por baterías e hidrógeno. Paralelamente, se adaptó el sistema de propulsión convencional a las futuras normas de emisiones. Se realizaron inversiones adicionales en la cabina del conductor para una mayor optimización y para cumplir con los futuros requisitos regulatorios. Los gastos ascendieron a € 784 millones, por lo que se situaron en el nivel del año anterior (2023: € 801 millones).

El gasto en investigación y desarrollo del segmento **Trucks Asia**, por € 157 millones, fue ligeramente inferior al del año anterior (2023: € 179 millones). La atención se centró en el desarrollo de vehículos totalmente eléctricos y servicios digitales, así como en el desarrollo de la cartera existente.

En el segmento **Daimler Buses**, se invirtieron € 193 millones en investigación y desarrollo en 2024 (2023: € 172 millones). Por lo tanto, el gasto fue ligeramente superior al del año anterior. En 2024 continuó la transición hacia sistemas de propulsión sin emisiones de CO₂ para autobuses y chasis integrales. También se invirtió en la preparación de la cartera de autocares para cumplir con la norma de emisiones Euro VII.



Rentabilidad, Liquidez y Recursos de Capital, Situación Financiera

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

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", "ligera" 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.

Podrá encontrar más información sobre la rentabilidad, liquidez y situación financiera del Grupo en el Estado Consolidado de Resultados C. 01, el Estado Consolidado de Resultados Integrales C. 02, el Estado Consolidado de Situación Financiera C. 03, el Estado Consolidado de Flujos de Efectivo C. 04, el Estado Consolidado de Variaciones en el Capital C. 05 y las explicaciones relevantes en las Notas a los Estados Financieros Consolidados.



Rentabilidad

Estado de resultados del Grupo Daimler Truck
Los **ingresos por ventas** del Grupo Daimler Truck en 2024 fueron por € 54.1 miles de millones, aproximadamente 3% por debajo del nivel del año anterior de € 55.9 miles de millones. En el Negocio Industrial, los ingresos por ventas disminuyeron ligeramente en 5 %, hasta € 570 miles de millones (2023: € 53.2 miles de millones). La disminución en ingresos por ventas se debió principalmente a una disminución en ventas de unidades y efectos negativos del tipo de cambio, específicamente la conversión del yen japonés y el real de Brasil. Ajustado por efectos del tipo de cambio, los ingresos por ventas del Grupo disminuyeron en 1 %. Una mejora en la fijación de precios netos en los segmentos automotores tuvo un efectos compensatorio sobre los ingresos por ventas. B. 06.

B. 06

Ingresos por ventas por segmento y por región

	2024	2023	24/23
En millones de euros			Cambio %
Grupo Daimler Truck	54,077	55,890	-3
del Negocio Industrial	50,743	53,216	-5
Segmentos			
Trucks North America	23,781	23,492	+1
Mercedes-Benz	19,095	21,638	-12
Trucks Asia	6,111	7,060	-13
Daimler Buses	5,247	4,566	+15
Financial Services	3,334	2,674	+25
Reconciliación	-3,491	-3,541	-1
Regiones			
Europa	16,237	18,426	-12
Alemania	6,116	6,845	-11
América del Norte	25,566	24,613	+4
Estados Unidos	20,419	20,056	+2
Asia	6,050	7,172	-16
Japón	3,291	3,400	-3
América Latina ¹	4,249	3,521	+21
Otros Mercados	1,975	2,158	-8

1 Excluyendo a México.

Los **costos de ventas** fueron por un importe de € 42.9 miles de millones en el ejercicio del informe y disminuyeron 2 % en comparación con el año anterior. La disminución en el costo de ventas se debió principalmente al cambio en ventas de unidades y efectos del tipo de cambio. Esto fue compensado por mayores costos de fabricación por unidad, específicamente debido al incremento en costos relacionado con la inflación. B. 07.

En general, la **utilidad bruta** disminuyó ligeramente a € 11.2 miles de millones (2023: € 11.9 miles de millones) y en relación con los ingresos por ventas de 21.3 % a 20.7 %. B. 07

En € 3.0 miles de millones, los **gastos de ventas** se encontraron al mismo nivel del año anterior. En el ejercicio del informe, se consideró un partida especial por € 169 millones por la depreciación de las cuentas por cobrar comerciales, que resultó de las pláticas en curso con nuestro socio en el negocio de China. El índice de gastos de ventas a ingresos por ventas incrementó de 5.2 % a 5.6 %. B. 07

Durante el anterior ejercicio fiscal, los **gastos de administración** incrementaron ligeramente de € 2.4 miles de millones a € 2.6 miles de millones. El índice de costos de administración a ingresos por ventas incrementó de 4.3 % a 4.8 %. B. 07

En € 1.7 miles de millones, los **costos de investigación y desarrollo no capitalizados** en el ejercicio fiscal 2024 fueron ligeramente inferiores al nivel del año anterior (2023: € 1.8 miles de millones). La disminución se debe principalmente a una mayor tasa de capitalización de gastos en desarrollo. Podrá encontrar más información al respecto en la sección “Actividades de Inversión y Desarrollo”, del capítulo **Condiciones Económicas y Desempeño Comercial** en el informe combinado de la administración. B. 07

Los **otros ingresos de operación** fueron significativamente menores al nivel del año anterior en € 279 millones (2023: € 563 millones). La disminución se debió principalmente a otros gastos, que también incluyen provisiones para riesgos de litigio y responsabilidad así como procedimientos regulatorios. Además, hubo una partida especial en el ejercicio del informe por el deterioro de otros activos financieros por un importe de € 32 millones y debido a las pláticas en curso con nuestro socio en el negocio de China . B. 07

En 2024, el **resultado por inversiones registradas con el método de participación** fue de menos € 603 millones (2023: menos € 109 millones), significativamente inferior al del nivel del año anterior. La contribución negativa a utilidades del negocio conjunto cellcentric GmbH & Co. KG (cellcentric) incrementó a menos € 404 millones (2023: menos € 50 millones) e incluye un deterioro distinto a efectivo por €281 millones. Esta partida especial está relacionada con el desarrollo demorado de la infraestructura para hidrógeno ecológico en las principales regiones de Europa y EE. UU., al igual que con la actual incertidumbre en relación con las condiciones marco en EE. UU. Daimler Truck sigue convencida de que los vehículos propulsados por hidrógenos son una parte esencial del transporte neutral en CO₂e del futuro para lograr los objetivos de flotas de Europa. Adicionalmente, el resultado registrado con el método de participación estuvo sustancialmente afectado por Beijing Foton Daimler Automotive Co., Ltd. (BFDA) con menos € 178 millones (2023: menos € 66 millones), que incluye una partida especial de menos € 120 millones por el deterioro total distinto a efectivo del importe en libros resultante de los efectos negativos por la actual situación económica y de mercado en China. B. 07

Los otros **ingresos/gastos financieros, netos** mejoraron hasta menos € 19 millones (2023: menos € 132 millones), principalmente debido a utilidades de tipo de cambio por valuación en divisa extranjera y menores gastos por instrumentos de capital. B. 07

Las **utilidades antes de intereses e impuestos (EBIT)** por €3.6 miles de millones en el ejercicio fiscal 2024 fueron significativamente menores en comparación con la cifra del año anterior de € 5.2 miles de millones, principalmente debido al menor volumen de ventas de unidades y las partidas especiales que se describen con anterioridad. B 07

El **EBIT ajustado** fue de € 4.7 miles de millones (2023: €5.5 miles de millones). La reconciliación de EBIT a EBIT ajustado se muestra en la tabla B. 09

Los **ingresos / gastos por intereses, netos** incrementaron de € 144 millones hasta € 210 millones. B. 07

El gasto fiscal informado en **impuesto sobre la renta** disminuyó de € 1,355 millones hasta € 736 millones. La menor tasa fiscal efectiva del 19.4 % en el ejercicio fiscal 2024 (2023: 25.4 %) resultante del mayor ingreso fiscal por activos fiscales previamente no registrados. B. 07



B. 07

Estado de Resultados Consolidado Condensado

	Grupo Daimler Truck		Negocio Industrial		Financial Services	
	2024	2023	2024	2023	2024	2023
En millones de euros						
Ingresos por Ventas	54,077	55,890	50,743	53,216	3,334	2,674
Costo de Ventas	-42,879	-43,968	-40,003	-41,824	-2,876	-2,144
Utilidad Bruta	11,198	11,922	10,740	11,392	459	530
Gastos de Ventas	-3,009	-2,890	-2,866	-2,760	-144	-130
Gastos de Administración	-2,582	-2,413	-2,359	-2,195	-223	-218
Gastos de investigación y desarrollo no capitalizados	-1,671	-1,757	-1,671	-1,757	-	-
Otros ingresos/gastos de operación	279	563	264	557	16	6
Utilidad/pérdida por inversiones registradas con el método de participación, neta	-603	-109	-604	-109	1	-
Otros ingresos/gastos financieros, netos	-19	-132	-16	-131	-3	-1
EBIT	3,592	5,183	3,487	4,997	106	186
Ingresos/gastos por intereses, netos	210	144	212	146	-2	-2
Utilidad antes del Impuesto sobre la Renta	3,802	5,327	3,699	5,143	103	184
Impuesto sobre la Renta	-736	-1,355	-696	-1,304	-41	-51
Utilidad Neta	3,066	3,971	3,003	3,839	63	133
atribuible a participaciones minoritarias	166	196				
atribuible a los accionistas de Daimler Truck Holding AG	2,899	3,775				
Utilidades por acción (en euros)						
con base en la utilidad atribuible a los accionistas de Daimler Truck Holding AG						
Básicas y diluidas	3.64	4.62				

La **utilidad neta** del Grupo de € 3.1 miles de millones fue significativamente inferior al resultado del año anterior (2023: € 4.0 miles de millones). De la utilidad neta, € 166 millones fueron atribuibles a **participaciones minoritarias** (2023: € 196 millones).

La participación de **utilidad neta atribuible a los accionistas de Daimler Truck Holding AG** fue por un importe de € 2.9 miles de millones (2023: € 3.8 miles de millones). Las **utilidades por acción** fueron por un importe de € 3.64 (2023: € 4.62). B. 07

El cálculo de utilidades por acción (básicas) se basa en un número promedio de acciones en circulación de 796 millones (2023: 818 millones).

La tabla B. 07 muestra el Estado de Resultados Consolidado Condensado del Grupo Daimler Truck así como del Negocio Industrial y Financial Services para el año del informe 2024 y el año anterior.

La tabla B. 08 muestra la integración del EBIT para el Negocio Industrial en el ejercicio fiscal 2024.

Las Notas 4 a los Estados Financieros Consolidados ofrecen más información sobre las partidas individuales del Estado de Resultados Consolidado.

Ingresos por ventas y EBIT de los segmentos

Los ingresos por ventas de **Trucks North America** incrementaron 1 % hasta € 23,781 millones en el ejercicio fiscal 2024 principalmente debido a la mejor fijación de precios netos y a una mayor participación de ventas de unidades en el mercado vocacional más atractivo, el sector de la construcción y vehículos especiales. Esto fue contrarrestado por una ligera disminución en ventas de unidades.

La utilidad neta estuvo influenciada positivamente por una mejor fijación de precios netos. Esto estuvo contrarrestado por mayores costos de material, efectos por tipos de cambio y la ligera disminución en ventas de unidades. En total, la utilidad bruta incremento de 19.5 % a 19.8 %. Los ajustes incluyeron gastos por medidas de reestructuración por € 30 millones (2023: € 0 millones) y gastos relacionados con la escisión de Mercedes-Benz Group AG por € 23 millones (2023: € 0 millones, asuntos relacionados con M&A).

El EBIT fue por un importe de € 3,008 millones (2023: € 2,887 millones), el EBIT ajustado por € 3,060 millones (2023: € 2,887 millones). El retorno sobre ventas ajustado estuvo al 12.9% (2023: 12.3%). B. 08 B. 09

Los ingresos por ventas del segmento **Mercedes-Benz Trucks** disminuyeron de forma significativa en 12 % hasta € 19,095 millones durante el ejercicio fiscal 2024, principalmente debido al volumen significativamente menor de ventas de unidades.

Las menores ventas de unidades y la subutilización de producción tuvieron un impacto negativo sobre la utilidad bruta. La mejor fijación de precios netos y los efectos positivos de tipos de cambio tuvieron un efecto compensatorio. La utilidad bruta cayó de 22.6 % 21.6 %. Los ajustes incluyeron gastos en relación con la escisión de Mercedes-Benz Group AG por € 198 millones (2023: € 144 millones, asuntos relacionados con M&A), deterioros relacionados con el negocio de China € 148 millones (2023: € 0 millones, asuntos relacionados con M&A) y gastos por medidas de reestructuración por € 4 millones (2023: € 16 millones).

El EBIT fue por un importe de € 1,082 millones (2023: € 2,038 millones), el EBIT ajustado por € 1,433 millones (2023: € 2,199 millones). En 75 %, el retorno sobre ventas ajustado fue significativamente inferior al valor del año anterior del 10.2% B. 08 B. 09



Los ingresos por ventas de **Trucks Asia** disminuyeron significativamente a € 6,111 millones (2023: € 7,060 millones) en el ejercicio fiscal 2024, principalmente debido a la importante disminución en ventas de unidades y efectos negativos del tipo de cambio.

La utilidad bruta estuvo afectada de forma negativa por la significativa disminución en ventas de unidades, efectos por tipos de cambio y efectos por la mezcla de ventas. Esto fue compensado por una mejor fijación de precios y un comportamiento positivo en el negocio postventas. La utilidad bruta disminuyó en total del 18.8% al 18.5%. Los ajustes incluyeron gastos en relación con el negocio de China por € 41 millones (2023: € 0 millones, asuntos relacionados M&A), así como gastos relacionados con la escisión de Mercedes-Benz Group AG por € 12 millones (2023: € 0 millones, asuntos relacionados M&A). La partida especial por el deterioro total distinto a efectivo el valor en libros de BFDA por un importe de menos € 120 millones no está incluido en los ajustes.

El EBIT fue por un importe de € 53 millones (2023: € 330 millones), el EBIT ajustado por € 106 millones (2023: € 330 millones). En 1.7 %, el retorno sobre ventas ajustado fue inferior al valor de año anterior del 4.7%. B. 08 B. 09

Los ingresos por ventas de **Daimler Buses** incrementaron significativamente en 15% hasta € 5,247 millones en el ejercicio fiscal 2024, principalmente debido a una mejor fijación de precios netos y efectos positivos por la mezcla de ventas.

La mejor fijación de precios netos, la mezcla de ventas y los efectos del tipo de cambio tuvieron un impacto positivo sobre la utilidad bruta. Esto fue contrarrestado por incrementos en costos relacionados con la inflación, específicamente costos de manufactura y personal. Por lo tanto, la utilidad bruta incrementó del 15.8 % al 18.7 %. Los ajustes incluyeron gastos en relación con la escisión de Mercedes-Benz Group AG por € 7 millones (2023: € 0 millones, asuntos relacionados M&A).

El EBIT fue por un importe de € 427 millones (2023: € 214 millones) y el EBIT ajustado por un importe de € 434 millones (2023: € 214 millones). El retorno sobre ventas ajustado del 8.3 % fue significativamente superior al valor ajustado del año anterior del 4.7 % B. 08 B. 09

Los ingresos por ventas de **Financial Services** incrementaron significativamente en 25% hasta € 3,334 millones en el ejercicio fiscal 2024, principalmente debido a mayores volúmenes de contratos y a un incremento en el margen de intereses en América del Norte y Europa en comparación con el año anterior.

El comportamiento positivo del margen de intereses y la cartera más grande resultaron en una participación significativamente mayor en la utilidad de operación por los negocios de arrendamiento y financiamiento, mientras que los costos de riesgos en América del Norte incrementaron bruscamente. En total, la utilidad bruta cayó del 19.8 % al 13.8 %.

Los ajustes de 2024 incluyeron gastos relacionados con un programa de transformación y reestructuración en América del Norte por un importe de € 22 millones (2023: € 0 millones), así como gastos relacionados con la escisión de Mercedes-Benz Group AG por € 5 millones (2023: € 25 millones, asuntos relacionados M&A).

El EBIT fue por un importe de € 106 millones (2023: € 186 millones). El EBIT ajustado fue de € 133 millones, significativamente menor que el nivel del año anterior (2023: € 211 millones). El retorno sobre capital resultante es del 3.9 % (2023: 8.0 %) y el correspondiente retorno sobre capital ajustado del 5.0 % (2023: 9.1 %). B. 07 B. 09

B. 08												
EBIT del Negocio Industrial												
Negocio Industrial			Trucks North America		Mercedes-Benz Trucks		Trucks Asia¹		Daimler Buses		Reconciliación	
2024	2023		2024	2023	2024	2023	2024	2023	2024	2023	2024	2023
En millones de euros												
Ingresos por Ventas	50,743	53,216	23,781	23,492	19,095	21,638	6,111	7,060	5,247	4,566	-3,491	-3,541
Costo de Ventas	-40,003	-41,824	-19,082	-18,922	-14,976	-16,750	-4,979	-5,732	-4,267	-3,846	3,301	3,426
Utilidad Bruta	10,740	11,392	4,699	4,570	4,119	4,888	1,132	1,329	980	721	-190	-115
Gastos de Ventas	-2,866	-2,760	-406	-420	-1,750	-1,590	-560	-615	-285	-263	135	128
Gastos de administración	-2,359	-2,195	-760	-750	-1,257	-1,045	-271	-292	-206	-198	135	90
Costos de investigación y desarrollo no capitalizados	-1,671	-1,757	-637	-639	-581	-702	-152	-160	-174	-166	-126	-90
Otros ingresos/gastos	-357	312	112	126	551	482	-95	69	112	120	-1,037	-484
EBIT	3,487	4,997	3,008	2,887	1,082	2,038	53	330	427	214	-1,084	-471

1 El resultado del segmento estuvo significativamente impactado por una partida especial de menos € 120 millones por el deterioro total del importe en libros de la inversión registrada con el método de participación Beijing Foton Daimler Automotive Co., Ltd. (BFDA) en el segundo trimestre de 2024.



La **reconciliación** del EBIT de los segmentos operativos con el EBIT del GRUPO incluye utilidades y pérdidas a nivel corporativo, así como el efecto sobre utilidades de la eliminación de transacciones intragrupo entre los segmentos.

Las partidas a nivel corporativo resultaron en gastos por € 1,003 millones en el ejercicio fiscal 2024 (2023: € 448 millones). Los ajustes por asuntos relacionados M&A fueron por un importe de € 433 millones (2023: € 120 millones) e incluyen gastos en relación con el deterioro del valor en libros de la inversión registrada con el método de participación

de cellcentric por un importe de € 281 millones, gastos relacionados con la escisión de Mercedes-Benz Group AG y gastos debido a la fusión pretendida de Mitsubishi Fuso Truck & Bus Corporation e Hino Motors. Adicionalmente, los ajustes incluyeron gastos relacionados con procedimientos legales (y medidas relacionadas) por € 152 millones (2023: € 0 millones). B. 09

La eliminación de transacciones intragrupo resultó en un gasto durante el ejercicio fiscal 2024 de € 81 millones (2023: € 23 millones).

B. 09

Reconciliación de EBIT a EBIT ajustado¹

	Trucks North America	Mercedes-Benz Trucks	Trucks Asia ³	Daimler Buses	Financial Services	Reconciliación	Grupo Daimler Truck
En millones de euros							
2024							
EBIT	3,008	1,082	53	427	106	-1,084	3,592
Procedimientos legales (y medidas relacionadas)	–	–	–	–	–	152	152
Medidas de reestructuración	30	4	–	–	22	–	55
Asuntos relacionados M&A	23	346	53	7	5	433	867
EBIT ajustado	3,060	1,433	106	434	133	-499	4,667
Retorno sobre ventas/capital (en %)	12.6	5.7	0.9	8.1	3.9	–	–
Retorno sobre ventas/capital ajustado (en %) ²	12.9	7.5	1.7	8.3	5.0	–	–
2023							
EBIT	2,887	2,038	330	214	186	-471	5,183
Procedimientos legales (y medidas relacionadas)	–	–	–	–	–	–	–
Medidas de reestructuración	–	16	–	–	–	–	16
Asuntos relacionados 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 %) ²	12.3	10.2	4.7	4.7	9.1	–	–

1 Los detalles sobre los respectivos ajustes al EBIT por segmento y categoría se describen en el texto del presente capítulo.

2 El retorno sobre ventas ajustado de los segmentos vehiculares se calcular como el índice de EBIT ajustado a ingresos por ventas. El retorno sobre capital ajustado de Financial Services se determina como el índice de EBIT ajustado al capital trimestral promedio.

3 El resultado del segmento estuvo significativamente afectado por una partida especial de menos € 120 millones por el deterioro total del valor en libros de la inversión registrada con el método de participación Beijing Foton Daimler Automotive Co., Ltd. (BFDA) en el segundo trimestre de 2024.



Retorno sobre el capital empleado en el Negocio Industrial en 2024

La rentabilidad del capital empleado en el Negocio Industrial se evalúa mediante el retorno sobre el capital empleado. Podrá encontrar explicaciones sobre esta y otras cifras clave de Nuestro sistema de medición del rendimiento en el capítulo **Sistema de Medición del Rendimiento** del informe combinado de la administración.

El retorno sobre el capital empleado del Negocio Industrial estuvo en 31.1 % en 2024 (2023: 44.6 %). La significativa disminución en comparación con el año anterior fue debido al EBIT significativamente menor.

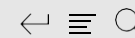
La integración del retorno sobre el capital empleado del Negocio Industrial se presenta en la tabla B. 10

B. 10

Retorno sobre el capital empleado del Negocio Industrial

	2024	2023	cambio %
En millones de euros			
EBIT	3,487	4,997	-30
Activos Intangibles	3,156	2,826	+12
Propiedades, plantas y equipo	8,356	7,910	+6
Inventarios	8,899	9,023	-1
Cuentas por cobrar comerciales	3,770	4,961	-24
Otros activos	4,826	6,223	-22
Activos de operación ¹	29,007	30,944	-6
Cuentas por pagar comerciales	-4,529	-4,964	-9
Otros pasivos	-14,383	-14,860	-3
Pasivos de operación ¹	-18,912	-19,824	-5
Activos de operación netos ¹	10,095	11,121	-9
Activos de operación netos promedio	11,198	11,198	+0
Retorno sobre el capital empleado (en %)	31.1	44.6	-

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



Liquidez y Recursos de Capital

Principios y objetivos de la gestión financiera

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

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

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

Nuestro objetivo es proporcionar la liquidez que se considere necesaria al mejor costo posible. Además de la liquidez operativa, el Grupo Daimler Truck dispone de otras reservas de liquidez que están disponibles a corto plazo. Los componentes de estos recursos adicionales son las cuentas por cobrar del negocio de servicios financieros que pueden ser titulizados en el mercado de capitales, una línea de crédito sindicada comprometida contractualmente ("línea de crédito revolviente").

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 compañías del Grupo. A continuación, el Grupo toma sus decisiones de cobertura sobre esta base. Esto incluye el volumen a cubrir, el periodo a cubrir y la elección de los instrumentos de cobertura. La estrategia de cobertura se define a nivel del Grupo y se aplica de manera uniforme. Los órganos de decisión son comités internos para los riesgos de precios de mercado que se reúnen periódicamente.

La **gestión de los activos de pensiones** ("activos del plan") incluye la inversión de los activos mantenidos para cubrir las obligaciones de las pensiones. Los activos del plan están legalmente separados de los activos de la empresa y se invierten principalmente en fondos; no están disponibles para fines generales de la empresa. Sobre la base de la evolución prevista de las obligaciones de pensiones, los activos del plan se distribuyen en varias categorías de activos, por ejemplo, acciones, valores de renta fija, inversiones alternativas e inmuebles, con la ayuda de la optimización del riesgo/rendimiento. El Grupo mide el rendimiento de sus inversiones en activos sobre la base de índices de referencia definidos. Los riesgos de las inversiones de capital se limitan mediante una directriz para todo el Grupo. Además, existen normas locales para la gestión del riesgo de los activos de los planes individuales. En la Nota 22 **Pensiones y Obligaciones Similares** de las Notas a los Estados Financieros Consolidados, se ofrece información adicional sobre los planes de pensiones y obligaciones similares.

El volumen de riesgo considerado en la **gestión de los riesgos de incumplimiento crediticio** incluye todas las posiciones acreedoras del Grupo Daimler Truck en todo el mundo frente a instituciones financieras, emisores de valores y clientes del negocio de Financial Services y del Negocio Industrial. El riesgo crediticio frente a entidades financieras y emisores de valores se deriva principalmente de la inversión de fondos líquidos en el marco de la gestión de la liquidez y de la utilización de

instrumentos financieros derivados. La gestión de estos riesgos de crédito se basa esencialmente en un sistema de límites internos orientado a la solvencia de la entidad financiera o del emisor. El riesgo de crédito frente a los clientes en el Negocio Industrial se deriva de la relación con los concesionarios y agentes generales, otros clientes corporativos y clientes particulares. La gestión del riesgo crediticio se basa en un proceso uniforme de gestión del riesgo. En función del riesgo identificado, se solicita una garantía de crédito. Financial Services gestiona el riesgo crediticio frente a los clientes finales en su actividad de servicios financieros sobre la base de un proceso uniforme de gestión del riesgo. Este proceso define los requisitos mínimos para el negocio de crédito y arrendamiento y establece normas para los procesos de crédito y para la identificación, medición y gestión de los riesgos. Los elementos clave para la gestión de los riesgos crediticios son una evaluación crediticia adecuada apoyada por procedimientos estadísticos de clasificación del riesgo, así como un análisis y seguimiento estructurado de la cartera.

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

Para más información sobre la gestión de los riesgos de precio de mercado, de impago y de liquidez, véase la Nota 33 **Gestión de Riesgos Financieros**.



Flujo de efectivo

El **flujo de efectivo proveniente de actividades de operación** B. 11 en 2024 resultó en una entrada de efectivo por € 1.6 miles de millones (2023: entrada de efectivo por € 0.4 miles de millones). La utilidad antes del impuesto sobre la renta fue menor a la del año anterior debido, principalmente, al menor volumen de ventas de unidades y las partidas especiales en el resultado de inversiones registradas con el método de participación.

El flujo de efectivo por actividades de operación estuvo afectada de forma positiva por el capital de trabajo en 2024. Esto se debe principalmente a una reducción en las cuentas por cobrar comerciales como resultado de la programación de los pagos de clientes en 2024 y mayores actividades de factoraje al cierre del ejercicio. Adicionalmente, los valores de inventario estuvieron casi al mismo nivel que durante el año anterior.

La disminución en cuentas por cobrar comerciales resultó específicamente de un menor volumen de compras al cierre del ejercicio.

Esto conllevó a un cambio positivo en el capital de trabajo por € 0.6 miles de millones (2023: negativo € 1.3 miles de millones). El capital de trabajo representa la suma de inventarios, cuentas por cobrar comerciales y cuentas por pagar comerciales.

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

Los cambios en otros activos y pasivos de operación incluyen efectos negativos, específicamente por la disminución en gastos de personal y provisiones de prestaciones sociales, así como pasivos por las garantías de valor residual.

B. 11

Estado de Flujos de Efectivo Consolidado Condensado

	Grupo Daimler Truck		Negocio Industrial		Financial Services	
	2024	2023	2024	2023	2024	2023
En millones de euros						
Efectivo y equivalentes de efectivo al inicio del período	7,067	5,944	6,722	5,597	345	347
Utilidad antes del impuesto sobre la renta	3,802	5,327	3,699	5,143	103	184
Depreciación y amortización/deterioros	1,153	1,133	1,129	1,115	24	18
Otros gastos e ingresos distintos a efectivo e ingresos por venta de activos	637	87	599	65	39	21
Cambio en activos y pasivos de operación						
Inventarios	179	-550	161	-455	19	-96
Cuentas por cobrar comerciales	870	-660	1,203	-787	-333	127
Cuentas por pagar comerciales	-464	-112	-467	-158	3	47
Cuentas por cobrar por servicios financieros	-2,770	-4,097	17	-2	-2,787	-4,094
Vehículos en arrendamientos operativos	141	-160	1,063	334	-921	-494
Otros activos y pasivos de operación	-398	816	-580	591	183	226
Dividendos recibidos por inversiones registradas por el método de participación	11	16	11	16	-	-
Impuesto sobre la renta pagado/reembolsado	-1,607	-1,415	-1,567	-1,413	-41	-1
Flujos de efectivo provenientes de actividades de operación	1,555	386	5,268	4,449	-3,713	-4,063
Adiciones a propiedades, plantas y equipo	-1,417	-1,026	-1,407	-1,010	-10	-15
Adiciones a activos intangibles	-459	-280	-446	-268	-13	-12
Inversiones en participaciones accionarias e ingresos por la enajenación de otras participaciones accionarias	-325	-206	-325	-194	-	-12
Adquisición y enajenación de valores de deuda negociables e inversiones similares	-308	-618	-303	-618	-5	-
Otros	-44	47	-49	50	5	-3
Flujos de efectivo provenientes de actividades de inversión	-2,552	-2,082	-2,529	-2,040	-23	-42
Cambio en pasivos por financiamiento	2,909	4,654	2,111	2,598	797	2,056
Dividendo pagados a accionistas de Daimler Truck Holding AG	-1,528	-1,070	-1,528	-1,070	-	-
Dividendos pagados a participaciones minoritarias	-128	-97	-128	-97	-	-
Adquisición de acciones de tesorería	-850	-557	-850	-557	-	-
Transacciones internas de capital y financiamiento	-	-	-2,788	-2,051	2,788	2,051
Flujos de efectivos provenientes de actividades de financiamiento	403	2,931	-3,182	-1,176	3,585	4,107
Efecto de cambios del tipo de cambio sobre efectivo y equivalentes de efectivo	80	-113	84	-109	-5	-4
Efectivo y equivalentes de efectivo al final del período	6,553	7,067	6,363	6,722	190	345



El **flujo de efectivo proveniente de actividades de inversión** B. 11 resultó en una salida de efectivo por € 2.6 miles de millones (2023: € 2.1 miles de millones). Por lo general, las salidas de efectivo se deben a las adiciones a propiedades, plantas y equipo y activos intangibles, la adquisición y venta de fondos mutuos, así como la adquisición de participaciones accionarias.

El **flujo de efectivo proveniente de actividades de financiamiento** B. 11 resultó en una entrada de efectivo por € 0.4 miles de millones (2023: € 2.9 miles de millones) en el período el informe. Las salidas de efectivo se debieron principalmente a pagos de dividendos a los accionistas de Daimler Truck Holding AG, por un importe de € 1-5 miles de millones y un programa de recompra de acciones (incluyendo gastos por la implementación del programa de recompra de acciones) por € 0.9 miles de millones. Adicionalmente, las entradas de efectivo resultaron primordialmente por la consecución de fondos en los mercados internacionales de dinero y capitales 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 a un valor total de € 4.7 miles de millones.

En 2024, el efectivo y equivalentes de efectivo disminuyeron en € 0.5 miles de millones después del ajuste 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. Podrá encontrar explicaciones detalladas sobre esta y otras cifras clave de nuestro sistema de medición del rendimiento en el capítulo **Sistema de Medición del Rendimiento** del Informe Combinado de la Administración.

En 2024, el **flujo de efectivo libre del Negocio Industrial** fue por un importe de € 3.2 miles de millones (2023: € 2.8 miles de millones).

El incremento en el flujo de efectivo libre del Negocio Industrial, de € 0.3 miles de millones a € 3.2 miles de millones se debió principalmente a una mejor significativa en el capital de trabajo, que fue contrarrestada por las menores utilidades.

La mejora en el capital de trabajo se debió principalmente a la reducción en cuentas por cobrar comerciales, atribuible a la programación de pagos de clientes en 2024 y a una disminución relacionada con una conversión planeada de distribuidores en América Latina de financiamiento de piso a factoraje interno. Además, la Compañía pudo reducir inventarios de productos terminados y trabajo en proceso. Esto fue compensando por una reducción en cuentas por pagar comerciales debido a un menor volumen de adquisiciones al cierre del ejercicio.

Las actividades de factoraje con instituciones financieras y bancos externos fue por un importe de € 160 millones (2023: € 25 millones).

Las inversiones en propiedades, plantas y equipo incrementaron de acuerdo con la planeación en línea con la transformación de nuestra industria. Adicionalmente, se hizo una inversión financiera por € 179 millones en el negocio conjunto Amplify Cell Technologies LLC.

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 procedimientos legales (y medidas relacionadas), medidas de reestructuración y Asuntos relacionados M&A, el flujo de efectivo libre ajustado del Negocio Industrial resultó en una entrada de efectivo por € 3.7 miles de millones (2023: € 3.3 miles de millones).

B. 12

Flujo de Efectivo Libre del Negocio Industrial

	2024	2023	24/23
En millones de euros			Change
Flujos de efectivo provenientes de actividades de operación	5,268	4,449	+819
Flujos de efectivo provenientes de actividades de inversión	-2,529	-2,040	-489
Cambio en instrumentos de deuda negociables e inversiones similares	303	618	-314
Activos de derecho de uso	-121	-253	+132
Otros ajustes	231	36	+195
Flujo de efectivo libre del Negocio Industrial	3,152	2,811	+341
Procedimientos legales (y medidas relacionadas)	108	–	+108
Medidas de reestructuración	16	177	-161
Asuntos relacionados M&A	406	315	+91
Flujo de efectivo libre ajustado del Negocio Industrial	3,682	3,303	+379



La reconciliación de flujo de efectivo antes de intereses e impuestos (CFBIT) al flujo de efectivo libre del Negocio Industrial se muestra en la tabla B. 13

B. 13

Reconciliación de CFBIT a flujo de efectivo libre del Negocio Industrial		
	2024	2023
En millones de euros		
CFBIT del Negocio Industrial	4,358	3,972
Impuesto sobre la renta pagado/reembolsado	-1,567	-1,413
Intereses pagados/recibidos	293	289
Otras partidas de reconciliación	67	-37
Flujo de efectivo libre del Negocio Industrial	3,152	2,811

La table B. 14 muestra la integración del CFBIT para el Negocio Industrial. La Table B. 15 muestra, para el Negocio Industrial, la reconciliación de CFBIT a CFBIT ajustado y el índice de conversión de efectivo ajustado.

Se logró un índice de conversión ajustado del 1.1 para el Negocio Industrial del Grupo Daimler Truck. Esto es superior al valor de 0.8 del año anterior y se debe principalmente a una mejora en el capital de trabajo, apoyada por un incremento en financiamiento de ventas a través de Financial Services.

B. 14

CFBIT del Negocio Industrial		
	2024	2023
En millones de euros		
EBIT	3,487	4,997
Cambio en el capital de trabajo	897	-1,400
Inversiones financieras netas	-325	-189
Inversiones netas en propiedades, plantas y equipo y activos intangibles	-1,520	-1,480
Depreciación y amortización/deterioros	1,129	1,115
Otros	690	929
CFBIT	4,358	3,972

B. 15

Reconciliación a CFBIT ajustado		
	2024	2023
En millones de euros		
CFBIT	4,358	3,972
Procedimientos legales (y medidas relacionadas)	108	-
Medidas de reestructuración	16	177
Asuntos relacionados M&A	406	315
CFBIT Ajustado	4,888	4,464
EBIT Ajustado	4,534	5,278
Índice de conversión de efectivo ajustado ¹	1.1	0.8

1 El índice de conversión de efectivo ajustado se calcula como el índice de CFBIT ajustado a EBIT ajustado

A partir del 31 de diciembre de 2023, la liquidez neta del Negocio Industrial B. 16, incrementó en € 0.2 miles de millones hasta € 8.6 miles de millones. El incremento se debió principalmente al flujo de efectivo libre positivo del Negocio Industrial por € 3.2 miles de millones. Esto fue compensado por el dividendo pagado a los accionistas de Daimler Truck Holding AG por € 1.5 miles de millones, la salida de efectivo por € 0.9 miles de millones resultante del programa de recompra de acciones (incluyendo gastos por la implementación del programa de recompra de acciones) así como la inyección de capital a Financial Services por un importe de €0.5 miles de millones.

B. 16

Liquidez neta del Negocio Industrial			
	Dic. 31, 2024	Dic. 31, 2023	24/23
En millones de euros			
Cambio			
Efectivo y equivalentes de efectivo	6,363	6,722	-359
Instrumentos de deuda negociables e inversiones similares	2,235	1,764	+471
Liquidez	8,598	8,487	+112
Cuentas por cobrar / pasivos por financiamiento	271	204	+67
Valuación de mercado y cobertura de divisas para pasivos por financiamiento	-311	-369	+57
Cuentas por cobrar/pasivos por financiamiento (nominales)	-41	-165	+124
Liquidez neta	8,558	8,322	+236



La deuda neta a nivel Grupo, que resultó primordialmente del refinanciamiento de los negocios de arrendamiento y ventas por financiamiento, incrementó en € 2.9 miles de millones a € 20.1 miles de millones en comparación con el 31 de diciembre de 2023. B. 17

B. 17

Duda neta del Grupo Daimler Truck

	Dic. 31, 2024	Dic. 31, 2023	24/23
En millones de euros			Cambio
Efectivo y equivalentes de efectivo	6,553	7,067	-514
Instrumentos de deuda negociables e inversiones similares	2,276	1,808	+468
Liquidez	8,829	8,875	-46
Pasivos por financiamiento	-28,666	-25,727	-2,939
Valuación de mercado y coberturas de divisas por pasivos por financiamiento	-312	-369	+57
Pasivos por financiamiento (nominales)	-28,977	-26,096	-2,882
Deuda neta	-20,149	-17,221	-2,928

Pasivos contingentes y otras obligaciones financieras

Al 31 de diciembre de 2024, la mejor estimación de **pasivos contingentes** fue por importe de € 0.6 miles de millones (31 de diciembre de 2023: € 0.6 miles de millones. Como parte de su actividad comercial habitual, el Grupo ha celebrado **otras obligaciones financieras** por € 1.5 miles de millones (31 de diciembre de 2023: € 1.0 miles de millones), que superaron los pasivos que se muestran en el Estado de Situación Financiera Consolidado al 31 de diciembre de 2024.

Tanto al 31 de diciembre de 2024, como al 31 de diciembre de 2023, el Grupo Daimler Truck ha emitido compromisos de deuda irrevocable que no habían sido utilizados a esas fechas.

Además, existen otras obligaciones financieras resultantes del pasivo posteriores a la desinversión resultante de la escisión y transferencia de activos en 2021.

La Nota 31. **Pasivos contingentes y otras obligaciones financieras** de las Notas a los Estados Financieros Consolidados muestran información detallada sobre pasivos contingentes y otras obligaciones financieras.

Refinanciamiento

Las transacciones de financiamiento llevadas a cabo por Daimler Truck fueron principalmente para la adquisición y refinanciamiento del negocio de arrendamiento y ventas por financiamiento. Para este fin, Daimler Truck utilizó diversos instrumentos de financiamiento en distintas divisas y mercados. Estos incluyen préstamos bancarios, bonos con vencimientos a mediano y largo plazo en el mercado de capitales y la bursatilización de cuentas por cobra de clientes en el negocio de servicios financieros (valores respaldados por activos).

La mayoría de los bancos centrales han iniciado un ciclo de recortes de tasas de interés en 2024, lo que, generalmente, resultó en costos de refinanciamiento estables. En el período del informe, el Grupo cubrió sus necesidades de refinanciamiento mediante la emisión de bonos y transacciones con Valores Respaldados por Activos (ABS). En EE. UU., Europa y Canadá, esto se lleva a cabo en la forma de las llamadas emisiones de referencia (bonos con valor nominal alto), que se muestran en la tabla B. 18 por parte de Daimler Truck Finance North America, LLC, Daimler Truck International Finance B.V. y Daimler Truck Finance Canada, Inc.

Otra importante fuente de financiamiento en el ejercicio fiscal 2024 fueron **préstamos bancarios**, específicamente para las áreas de divisas del real de Brasil y el peso de México, dólares australianos, euros y yen japonés. Estos préstamos fueron proporcionados por bancos que operan a nivel mundial y por bancos que operan a nivel nacional. Los acreedores también incluyen instituciones de financiamiento gubernamentales (como el caso del Banco de Desarrollo de Brasil).

El 26 de marzo de 2024, Daimler Truck AG y otras compañías del Grupo firmaron una nueva línea de crédito revolvable por € 5.0 miles de millones, proporcionada por un consorcio bancario internacional. La línea de crédito tiene una duración de cinco años con dos opciones de prórroga de un año cada una. Al mismo tiempo, la línea de crédito revolvable de € 5.0 miles de millones que ha sido efectiva desde agosto de 2021 ha sido terminada. Daimler Truck no tiene intención de utilizar la línea de crédito.

B. 18

Emisiones de Referencia

Emisor	Volumen	Mes de emisión	Vencimiento
Daimler Truck Finance North America LLC	US\$750 millones	01.2024	01.2027
Daimler Truck Finance North America LLC	US\$500 millones	01.2024	01.2034
Daimler Truck Finance North America LLC	US\$950 millones	06.2024	09.2027
Daimler Truck Finance North America LLC	US\$550 millones	06.2024	09.2029
Daimler Truck Finance North America LLC	US\$500 millones	06.2024	06.2034
Daimler Truck Finance Canada Inc.	C\$250 millones	06.2024	09.2027
Daimler Truck Finance Canada Inc.	C\$250 millones	06.2024	09.2029
Daimler Truck International Finance B.V.	€ 650 millones	09.2024	03.2028
Daimler Truck International Finance B.V.	€ 600 millones	09.2024	09.2030



Los valores en libro de los principales instrumentos de refinanciamiento, así como las tasas de interés promedio ponderadas se muestran en la tabla B. 19. Al 31 de diciembre de 2024, estos se relacionan principalmente con las siguientes divisas: 45 % al dólar de EE. UU., 8 % al real de Brasil, 18 % al euro, y 8 % al dólar canadiense.

Al 31 de diciembre de 2024, los pasivos por financiamiento totales se muestran en el Estado de Situación Financiera Consolidado por un importe de € 28.7 miles de millones (31 de diciembre de 2023: € 25.7 miles de millones).

La Nota 24. **Pasivos por financiamiento** de las Notas a los Estados Financieros Consolidados ofrece información detallada sobre los importes y vencimientos de las principales partidas de pasivos por financiamiento.

La Nota 25. **Otros pasivos por financiamiento** de las Notas a los Estados Financieros Consolidados también ofrece información sobre los vencimientos de otros pasivos por financiamiento.

B. 19

Instrumentos de refinanciamiento

	Tasas de interés promedio		Valores en libros	
	Dic. 31, 2024	Dic. 31, 2023	Dic. 31, 2024	Dic. 31, 2023
		en %		Millones de euros
Bonos	5.04	4.78	17,161	14,205
Pasivos por				
ABS	5.36	5.93	1,646	1,990
Pasivos ante				
instituciones financieras	8.53	8.42	7,499	7,270

Calificaciones crediticias

En 2024, Daimler Truck AG continuó recibiendo una sólida calificación de grado de inversión de las agencias calificadoras S&P Global Ratings y Moody's, tal como se muestra en la tabla B. 20.

El 11 de junio de 2024, **S&P Global Ratings** elevó la calificación de Daimler Truck de BBB+ / A-2 a A- / A-2 (largo plazo y corto plazo). Esto refleja la determinación de la agencia de que Daimler Truck tiene ingresos estables, rentabilidad sólida y un fuerte flujo de efectivo.

La calificación A3 (largo plazo, Prime-2 corto plazo) de **Moody's** para Daimler Truck refleja el considerable tamaño del Grupo como uno de los fabricantes de vehículos comerciales más grandes del mundo por ingresos por ventas, su buena diversificación, y sus posiciones de liderazgo en los mercados europeo y americano. Moody's también señalan el comportamiento positivo del margen, así como la política financiera conservadora de Daimler Truck junto con su sólida liquidez.

B. 20

Calificaciones crediticias

	Fines de 2024
Calificación crediticia a largo plazo	
S&P	A-
Moody's	A3
Calificación crediticia a corto plazo	
S&P	A-2
Moody's	P-2



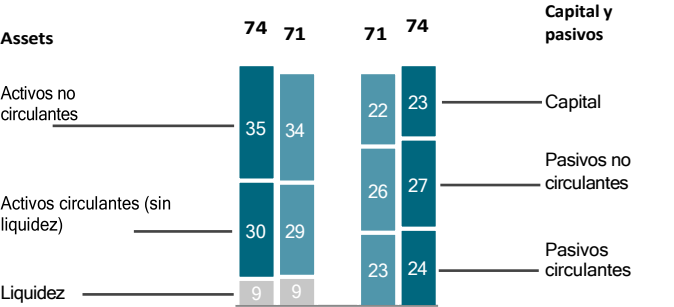
Situación Financiera

En comparación con el 31 de diciembre de 2023, los **activos totales** incrementaron de € 71.2 miles de millones a € 73.9 miles de millones. El incremento incluyó € 0.2 miles de millones en efectos negativos del tipo de cambio; ajustado por estos efectos, el incremento fue de € 2.8 miles de millones. Financial Services representó € 33.5 miles de millones de los activos totales (2023: € 29.8 miles de millones), correspondiendo al 45.4 % de todos los activos en el Grupo Daimler Truck (2023: 41.9%).

En 52.1%, los activos circulantes como proporción del total del balance general fueron similares a los del año anterior (31 de diciembre de 2023: 52.7 %). En 32.0 %, los activos circulantes como proporción del total del balance general fueron similares a los del año anterior (31 de diciembre de 2023: 32.0 %). La table B. 21 muestra la estructura del balance general por vencimiento.

La tabla B. 22 muestra el Estado de Situación Financiera Condensado del Grupo Daimler Truck, así como del Negocio Industrial y Financial Services.

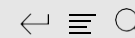
B. 21
Estructura del Balance General Grupo Daimler Truck



B. 22

Estado de Situación Financiera Consolidado Condensado

	Grupo Daimler Truck		Negocio Industrial		Financial Services	
	A Diciembre 31,		A Diciembre 31,		A Diciembre 31,	
	2024	2023	2024	2023	2024	2023
En millones de euros						
Activos						
Activos intangibles	3,209	2,876	3,156	2,826	53	50
Propiedades, plantas y equipo	8,413	7,979	8,356	7,910	57	69
Equipo en arrendamientos operativos	4,381	4,530	3,103	3,645	1,278	885
Cuentas por cobrar de Financial Services	28,893	26,214	-8	-	28,900	26,214
Inversiones registradas con el método de participación	812	1,051	811	1,051	1	-
Inventarios	9,012	9,155	8,899	9,023	113	131
Cuentas por cobrar comerciales	4,325	5,262	3,770	4,961	555	301
Efectivo y equivalentes de efectivo	6,553	7,067	6,363	6,722	190	345
Instrumentos de deuda negociables e inversiones similares	2,276	1,808	2,235	1,764	41	44
circulantes	2,185	1,751	2,185	1,751	-	-
no circulantes	91	57	50	13	41	44
Otros activos financieros	1,420	1,501	261	607	1,159	894
Otros activos	4,560	3,769	3,363	2,887	1,197	882
Total	73,854	71,212	40,310	41,397	33,543	29,815
Capital y pasivos						
Capital	22,850	22,224	19,823	19,761	3,027	2,462
Provisiones	6,667	6,515	6,507	6,361	160	155
Pasivos por financiamientos	28,666	25,727	-271	-204	28,937	25,931
circulantes	10,293	8,602	-5,708	-6,311	16,001	14,913
no circulantes	18,373	17,125	5,437	6,107	12,936	11,017
Cuentas por pagar comerciales	4,629	5,059	4,529	4,964	99	95
Otros pasivos financieros	4,405	4,684	3,570	3,900	835	783
Pasivos contractuales y por reembolso	4,326	4,275	4,324	4,275	2	-
Otros pasivos	2,310	2,728	1,827	2,339	483	389
Total	73,854	71,212	40,310	41,397	33,543	29,815



Los **activos intangibles** por € 3.2 miles de millones (31 de diciembre de 2023: € 2.9 miles de millones) incluyeron € 0.7 miles de millones de crédito mercantil (31 de diciembre de 2023: € 0.7 miles de millones), € 1.2 miles de millones de costos de desarrollo capitalizados, que también incluyen costos de empréstitos capitalizados (31 de diciembre de 2023: € 0.9 miles de millones), € 1.3 miles de millones (31 de diciembre de 2023: € 1.3 miles de millones) de concesiones, derechos de propiedad industrial y derechos similares (de los cuales, € 0.9 miles de millones para el derecho de uso de la marca Mercedes-Benz durante un período de tiempo indefinido). El comportamiento de los costos de desarrollo capitalizados en el ejercicio del informe fueron por un importe de € 404 millones (31 de diciembre de 2023: € 209 millones) y corresponden al 19.5 % (2023: 10.6 %) del total del gasto en investigación y desarrollo del Grupo.

Las **propiedades, plantas y equipo** (incluyendo activos de derecho de uso) por € 8.4 miles de millones fueron ligeramente superiores al nivel del año anterior (31 de diciembre de 2023: € 8.0 miles de millones). Las inversiones en propiedades, plantas y equipo incrementaron desde € 1,026 millones a € 1,417 millones. En nuestros sitios de producción y ensamble, se realizaron inversiones primordialmente en la preparación para la producción de vehículos pesados libres de emisiones con el fin de apoyar la transformación a los vehículos eléctricos. Otras áreas clave fueron inversiones en mejora de plantas y el desarrollo en curso 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 los sitios en Alemania fueron por un importe de € 666 millones (2023: € 439 millones).

El **equipo en arrendamiento operativos y cuentas por cobrar por servicios financieros** incrementaron en total hasta € 33.3 miles de millones (31 de diciembre de 2023: € 30.7 miles de millones); ajustados por conversión de divisas, el incremento fue de € 2.6 miles de millones. Esto se debe principalmente a los nuevos negocios. La participación de los activos totales contabilizados por el negocio de arrendamiento y ventas por financiamiento fue del 45.1 % y ligeramente superior al nivel del año anterior (31 de diciembre de 2023: 43.2%).

Las **inversiones registradas con el método de participación** por € 0.8 miles de millones fueron inferiores al nivel del año anterior (31 de diciembre de 2023: € 1.1 miles de millones). La disminución resultó del deterioro del valor en libros registrado con el método de participación del negocio conjunto Beijing Foton Daimler Automotive Co., Ltd. (BFDA) debido a los efectos negativos de actual situación económica y del mercado en China. Además, el valor en libros del negocio conjunto de celdas de combustible cellcentric GmbH & Co. KG

(cellcentric) se deterioró en € 281 millones debido al desarrollo tardío de la infraestructura para hidrógeno ecológico en las regiones principales de Europa y los EE. UU., así como la actual incertidumbre relacionada con las condiciones generales en EE. UU. La aportación de capital a Amplify Cell Technologies LLC (Amplify) tuvo un efecto contrario.

Los **inventarios** disminuyeron ligeramente desde € 9.2 miles de millones a € 9.0 miles de millones; la participación de activos totales también fue ligeramente inferior a la del año anterior en 12.2 % (2023: 12.9 %).

Las **cuentas por cobrar comerciales** por € 4.3 miles de millones estuvieron por debajo de la cifra del año anterior (31 de diciembre de 2023: € 5.3 miles de millones). La disminución fue un resultado de la programación de pagos de clientes en 2024 así como a mayores actividades de factoraje al cierre del ejercicio.

El **efectivo y equivalentes de efectivo** disminuyeron a € 6.6 miles de millones (31 de diciembre de 2023: € 7.1 miles de millones). Las salidas de efectivo resultaron primordialmente de dividendos pagados a los accionistas de Daimler Truck Holding AG, el programa de recompra de acciones, y de actividades de inversión. Esto fue compensado por las entradas positivas de efectivo por actividades de operación y las entradas de efectivo netas por emisiones de bonos y amortizaciones en EE. UU., los Países Bajos y Canadá.

Los **instrumentos de deuda negociables e inversiones similares** con un valor en libros de € 2.3 miles de millones fueron significativamente mayores en comparación con el año anterior (31 de diciembre de 2023: € 1.8 miles de millones). El incremento se atribuye principalmente al incremento en los fondos del mercado de dinero, valuados a valor razonable a través de resultados, así como instrumentos de deuda negociables e inversiones similares valuados a costo amortizado.

Los **otros activos** por € 4.6 miles de millones incluyen principalmente impuestos diferidos y reclamos para reembolso de impuestos (31 de diciembre de 2023: € 3.8 miles de millones). Entre otras cosas, el cambio se debe a mayores reclamos para reembolsos en relación con impuesto a la venta así como debido a un incremento en los activos por impuestos diferidos.

El **capital** del Grupo incrementó en comparación con el 31 de diciembre de 2023, desde € 22.2 miles de millones hasta € 22.9 miles de millones. El impacto más grande resultó de la utilidad neta del Grupo por € 3.1 miles de millones; esto fue parcialmente compensado por efectos negativos que resultaron principalmente

de pagos de dividendos a los accionistas de Daimler Truck Holding AG por € 1.5 miles de millones, la compra de 23,509,721 acciones por € 0.9 miles de millones como parte del programa de recompra de acciones (incluyendo gastos por la implementación del programa de recompra de acciones, y por conversión de divisas por € 0.2 miles de millones). El capital atribuible a los accionistas de Daimler Truck Holding AG incrementaron de la misma forma hasta € 22.2 miles de millones (31 de diciembre de 2023: € 21.6 miles de millones).

Con el trasfondo de la sólida posición de liquidez, el Consejo de Administración y el Comité de Vigilancia de Daimler Truck Holding AG, decidieron el 10 de julio de 2023 implementar un programa de recompra de acciones. Con base en esto, se adquirirán acciones propias con un valor de hasta € 2 miles de millones (excluyendo costos incidentales de adquisición) en la bolsa de valores durante un período de hasta 24 meses iniciando el 2 de agosto de 2023.

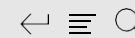
Las acciones serán adquiridas a través del mercado de valores en dos tramos. En el primer tramo se adquirieron 31,083,593 acciones de tesorería por un importe total de € 1.0 miles de millones entre el 2 de agosto de 2023 y el 30 de agosto de 2024.

Como parte del segundo tramo, se adquirirán acciones de tesorería del 17 de septiembre de 2024 al 1 de agosto de 2025, por un importe total de hasta € 968 millones, pero un máximo de 51,211,595 acciones de Daimler Truck. La adquisición de las acciones de Daimler Truck como parte del segundo tramo se basa en la autorización de la Asamblea General del 15 de mayo de 2024. Las acciones recomprada serán canceladas y el capital social se reducirá de conformidad.

El 5 de noviembre de 2024, el Consejo de Administración de Daimler Truck Holding AG resolvió cancelar 31,083,593 acciones de tesorería para reducir el capital social de la Compañía en € 31 millones. Por lo tanto, el capital social de Daimler Truck Holding AG después de la cancelación es por un importe de € 792 millones (31 de diciembre de 2023: € 823 millones).

Podrá encontrar más información sobre el programa de recompra de acciones en la Nota 20 **Capital** y en las notas a los estados financieros consolidados y en www.daimlertruck.com/en/investors/share/share-buyback.

Mientras que los activos totales incrementaron en 3.7 %, el capital incrementó en 2.8 % en comparación con el año anterior. El **índice de capital** del Grupo fue similar al del año anterior de 30.9 % (31 de diciembre de 2023: 31.2 %); el índice de capital para el Negocio Industrial fue 49.2 % (31 de diciembre de 2023: 47.7 %).



Las **provisiones** por € 6.7 miles de millones son mayores en comparación con el año anterior (31 de diciembre de 2023: € 6.5 miles de millones); en 9.0 %, su participación del total del balance general es similar al del año anterior (31 de diciembre de 2023: 9.1 %). Las provisiones para pensiones y obligaciones similares por € 1.1 miles de millones fueron similares a las del año anterior (31 de diciembre de 2023: € 1.2 miles de millones). El ligero incremento en el valor presente de obligaciones de pensiones hasta € 6.5 miles de millones (31 de diciembre de 2023: € 6.3 miles de millones) estuvo compensado por el valor razonable de activos del palan para fondear estas obligaciones por € 5.9 miles de millones (31 de diciembre de 2023: € 5.7 miles de millones).

Las provisiones también están relacionadas con obligaciones por garantías de productos por € 2.5 miles de millones (31 de diciembre de 2023: € 2.2 miles de millones), costos sociales y de personal por € 1.6 miles de millones (31 de diciembre de 2023: € 1.8 miles de millones) por riesgos de litigio y responsabilidad, y procedimientos regulatorios por € 1.0 miles de millones (31 de diciembre de 2023: € 0.9 miles de millones), y otras provisiones por € 0.4 miles de millones (31 de diciembre de 2023: € 0.4 miles de millones).

Los **pasivos por financiamiento** incrementaron hasta € 28.7 miles de millones (31 de diciembre de 2023: € 25.7 miles de millones). El incremento se debió principalmente a la emisión de bonos en los mercados internacionales de dinero y capitales así como papeles comerciales. La amortización de bonos tuvo un efecto contrario.

De los pasivos por financiamiento, el 59.9 % están relacionados con bonos, 26.2 % con pasivos ante bancos, 5.7 % con pasivos por transacciones ABS, 3.6 % con pasivos por contratos de arrendamiento y 1.4 % con préstamos y otros pasivos por financiamiento.

Las **cuentas por pagar comerciales** por € 4.6 miles de millones fueron inferiores a las del año anterior (31 de diciembre de 2023: € 5.1 miles de millones). La disminución en cuentas por cobrar comerciales se debe a un menor volumen de adquisiciones al cierre del ejercicio.

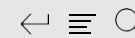
Podrá encontrar más información sobre los activos, capital y pasivos registrados del Grupo en el Estado de Situación Financiera Consolidado C. 03, el Estado de Variaciones en el Capital Consolidado C. 05 y en las notas relevantes a los Estados Financieros Consolidados.

Evaluación general de la situación económica

El ejercicio fiscal anterior estuvo caracterizado por condiciones relativamente estables, aunque el crecimiento en la zona del euro y Japón fue más débil. La inflación continuó normalizándose a escala global durante el curso del ejercicio. Los principales bancos centrales redujeron las tasas de interés claves. Los riesgos geopolíticos globales no tuvieron efectos económicos reales significativos en el anterior ejercicio de informe.

El ejercicio fiscal 2024 fue cada vez más desafiante en los mercados relevantes para Daimler Truck, específicamente en Asia y en Europa. A pesar de este ambiente, la Compañía pudo lograr sus perspectivas para ventas de unidades, ingresos y utilidades a nivel Grupo, así como en el Negocio Industrial, tal como se actualizó en el informe intermedio del 2T 2024. El retorno sobre ventas ajustado del Negocio Industrial alcanzó un sólido nivel del 8.9 % (2023: 9.9 %). Financial Services logró un retorno sobre el capital ajustado del 5.0 % (2023: 9.1 %) debido a mayores costos de riesgos relacionados con la recesión en el sector de transportes en América e incumplimientos crediticios por parte de clientes individuales.

La tabla B. 97 del Capítulo **Perspectivas** muestra una comparación con las cifras clave de las perspectivas proporcionadas con el actual comportamiento en el ejercicio fiscal 2024, así como las perspectivas para el ejercicio fiscal 2025.



Daimler Truck Holding AG

(Estados financieros anuales de conformidad con el Código de Comercio de Alemania (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 2023.

El estado de resultado se prepara de conformidad con el método de costo de ventas más utilizado a nivel internacional. El período comparativo para el estado de resultados es el breve ejercicio fiscal 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 importante o una disminución importante.



Rentabilidad

La **rentabilidad** de Daimler Truck Holding AG en el ejercicio fiscal estuvo influenciado principalmente por la transferencia de utilidades resultante del acuerdo de transferencia de control y utilidades y pérdidas con Daimler Truck AG, por un total de € 1,558 millones (2023: €5,511 millones).

Los **gastos de administración** fueron por un importe de € 68 millones (2023: € 73 millones). Esto incluyó principalmente gastos de personal por € 23 millones (2023: € 28 millones) y otros servicios externos no relacionados con la producción por un importe de € 16 millones (2023: € 18 millones). La disminución durante el año anterior se debió principalmente a menores costos por servicios externos y menores gastos de personal.

Otros ingresos de operación incrementaron en € 6 millones hasta € 23 millones. Esto resultó primordialmente por la carga posterior de servicios de gestión prestados a Daimler Truck AG por € 22 millones. La principal razón del aumento con respecto al año anterior fue el incremento de los costos repercutidos.

Los **ingresos por intereses netos** incrementaron en € 125 millones hasta € 170 millones. En comparación con el ejercicio anterior, el incremento se debe principalmente a mayores ingresos por intereses por intereses sobre el saldo del fondo común de reserva.

El **impuesto sobre la renta** fue por un importe de € 40 millones (2023: € 238 millones) y resultó principalmente de la importante disminución en el ingreso por operación gravable dentro del grupo fiscal.

La **utilidad neta** de Daimler Truck Holding AG fue por un importe de € 1,643 millones (2023: € 5,262 millones) y, por lo tanto, estuvo de acuerdo con nuestras expectativas (tal como se declara en el informe de perspectivas del año anterior) sobre una importante disminución en utilidades. Para el ejercicio fiscal 2024, la compañía informó una utilidad distributable de € 2,338 millones (2023: € 5,554 millones). Se hará una propuesta a la Asamblea General Anual para distribuir € 1,486 millones (€ 1.90 por acción sin valor nominal con derecho a dividendo a los accionistas a partir de la utilidad distributable 2024 de Daimler Truck Holding AG y trasladar la restante utilidad distributable por un importe de € 852 millones.

El importe de distribución que se declara toma en cuenta las 781,773,636 acciones sin valor nominal con derecho a dividendos existente al 31 de diciembre de 2024. En este momento, la compañía era titular de 10,094,653 acciones de tesorería, por las que no tiene derechos de conformidad con la Sección 71b de la Ley de Sociedades Mercantiles de Alemania (AktG). Debido a que cambiará el número de acciones con derecho a dividendos para la fecha de la Asamblea General Anual debido al programa de recompra de acciones en curso, se someterá a votación en la Asamblea General Anual una propuesta de resolución que se enmienda de conformidad. Esta propuesta de resolución continuará estipulando un dividendo de € 1.90 por acción sin valor nominal con derecho a dividendos. El importe del pago total de dividendos se reducirá de conformidad el número modificado de acciones sin valor nominal con derecho a dividendos. El importe de la utilidad trasladada se incrementará de conformidad.

La **situación económica** de Daimler Truck Holding AG en su función como compañía de administración depende primordialmente del desempeño de sus subsidiarias. Daimler Truck Holding AG participa en los resultados de operación de las subsidiarias a través de la transferencia de utilidades de Daimler Truck AG. Esto significa que la situación económica de Daimler Truck Holding AG corresponde a la del Grupo en su totalidad, misma que se ilustra en el capítulo **Rentabilidad, Liquidez y Recursos de Capital y Situación Financiera** del informe combinado de la administración.

B. 23

Estado de Resultados Condensado de Daimler Truck Holding AG

	2024	2023
En millones de euros		
Gastos de administración	-68	-73
Otros ingresos de operación	23	17
Pérdida de operación	-45	-56
Utilidades recibidas debido a un acuerdo de transferencia de utilidades	1,558	5,511
Ingresos/gastos por intereses, netos	170	45
Impuesto sobre la renta	-40	-238
Utilidad bruta	1,643	5,262
Utilidad trasladada	726	292
Ingresos por la reducción de capital debido a la adquisición de acciones de tesorería	31	0
Gasto por la adquisición de acciones de tesorería	-31	0
Transferencia a la reserva de capital de conformidad con las provisiones sobre reducción de capital simplificada	-31	0
Utilidad distributable	2,338	5,554



Liquidez y recursos de capital y situación financiera

En € 20,881 millones, los **activos totales** fueron € 789 millones por debajo del nivel del año anterior.

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

Las **cuentas por cobrar y otros activos** disminuyeron en € 796 millones en comparación con el año anterior hasta € 5,774 millones e incluyeron principalmente cuentas por cobrar de compañías filiales por € 5,540 millones. Por un importe de € 3,938 millones, estos resultaron en gran medida por cuentas por cobrar por transacciones de compensación intragrupo dentro del alcance de la gestión financiera y liquidez central y por un importe d € 1,558 millones por el acuerdo de transferencia de control y utilidades y pérdidas con Daimler Truck AG. Debido a la estructura de gestión de efectivo, la cuenta bancaria operativo de Daimler Truck Holding AG se cuadra diariamente.

Los **gastos pagados por anticipado** incrementaron en € 7 millones hasta € 7 millones en comparación con el año anterior e incluyen principalmente pagos por anticipado por beneficios de seguros.

Los **flujos de efectivo provenientes de actividades de operación** fueron por un importe de menos € 70 millones en el ejercicio fiscal 2024 (2023: menos € 78 millones). En comparación con el año anterior, el incremento en las utilidades de operación tuvieron un impacto positivo sobre el flujo de efectivo por actividades de operación.

Los **flujos de efectivo provenientes de actividades de inversión** en el ejercicio fiscal 2024 alcanzaron €5,511 millones (2023: € 1,393 millones) y resultaron de la transferencia de utilidades de Daimler Truck AG.

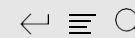
Los **flujos de efectivo provenientes de actividades de financiamiento** por menos € 2,378 millones (2023: menos € 1,315 millones) en el ejercicio fiscal 2024 resultaron principalmente del cambio en cuentas por cobrar y pasivos de transacciones de compensación intragrupo dentro del alcance de la gestión financiera y de liquidez central.

El **capital** de Daimler Truck Holding AG disminuyó en € 734 millones hasta € 20,568 millones en el ejercicio de informe. El capital incrementó principalmente por la utilidad distribuable de € 2,338 millones (31 de diciembre, 2023: € 5,554 millones) y disminuyó debido al pago de dividendos a los accionistas de Daimler Truck Holding AG por un importe de € 1,528 millones (31 de diciembre, 2023: € 1,070 millones), así como a través de la adquisición de acciones de tesorería como parte del programa de recompra de acciones. Al 31 de diciembre de 2024, Daimler Truck Holding AG era titular de acciones de tesorería con un valor de € 10 millones (31 de diciembre, 2023: € 18 millones). En el ejercicio de informe, el capital social se redujo de € 822,951,882 a € 791,868,289 mediante la cancelación de acciones de tesorería con efecto a partir del 5 de noviembre de 2024. La Nota 20 Capital, de las notas a los estados financieros consolidados, incluye información adicional sobre el programa de recompra de acciones.

Las **provisiones** incrementaron en € 17 millones hasta € 140 millones y resultaron primordialmente de provisiones para impuestos, provisiones de personal, otras obligaciones legales y la obligación de preparar y auditar estados financieros anuales.

Los **pasivos** disminuyeron en € 71 millones hasta € 173 millones e incluyeron principalmente pasivos por la entidad fiscal para fines del IVA (€ 157 millones).

B. 24		
Estructura Condensada del Balance General de Daimler Truck Holding AG		
	December 31, 2024	December 31, 2024
En millones de euros		
Activos		
Activos financieros	15,100	15,100
Activos No Circulantes	15,100	15,100
Cuentas por cobrar y otros activos	5,774	6,570
Activos Circulantes	5,774	6,570
Gastos pagados por anticipado	7	21,670
	20,881	21,670
Pasivo y Capital		
Capital Social	792	823
Acciones de Tesorería	-18	-18
Reserva de Capital	14,308	14,277
Utilidades Retenidas	3,140	666
Utilidad Distribuable	2,338	5,554
Capital	20,568	21,302
Provisiones para impuestos	115	98
Otras provisiones	25	26
Provisiones	140	124
Pasivos ante subsidiarias	157	221
Otros pasivos	16	23
Pasivos	173	244
	20,881	21,670



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 a un mayor nivel en relación con el 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 2025, esperamos que la utilidad neta de Daimler Truck Holding AG sea significativamente superior al nivel del ejercicio 2024. En particular, prevemos una transferencia de utilidades significativamente mayor 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

Información General

Resumen General	67
Gobierno de la sustentabilidad	70
Análisis de doble materialidad	76

Medio Ambiente

Protección del clima y adaptación al cambio climático	80
Prevención de la contaminación ambiental	97
Eficiencia de recursos y economía circular	98
Taxonomía de la UE	106

Social

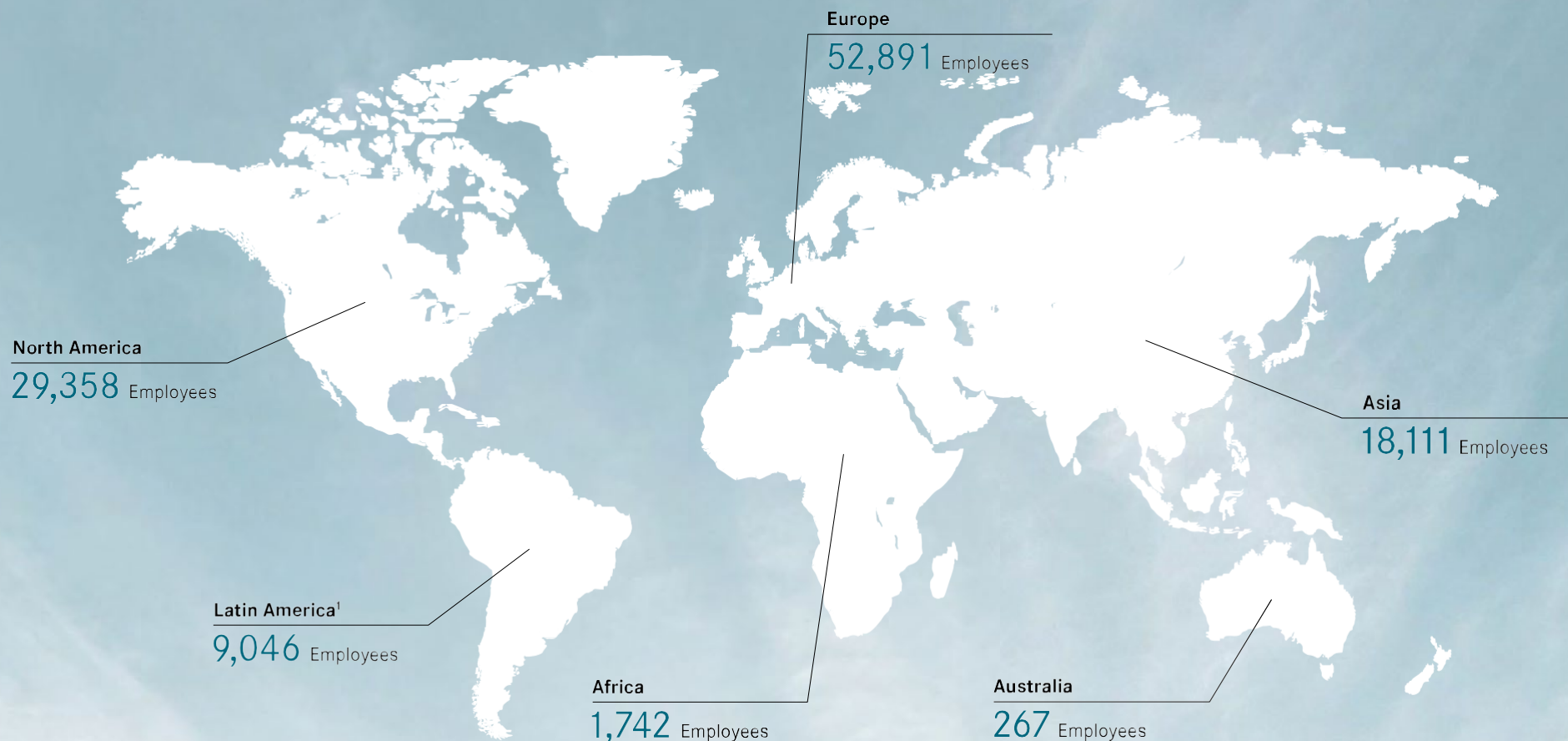
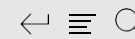
Nuestra gente	115
Derechos humanos en la cadena de valor	132
Seguridad vial	138

Gobierno

Cultura corporativa responsable	145
Cooperación con socios comerciales	150

Notas al capítulo de Sustentabilidad en Daimler Truck	153
---	-----



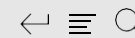


1 Excluyendo a México.

Información General

Hemos creado estructuras claras de responsabilidad para la sustentabilidad. Las estructuras establecidas de administración y organizacionales pretenden brindar apoyo estratégico a nuestras metas de sustentabilidad.





Resumen General (ESRS 2)

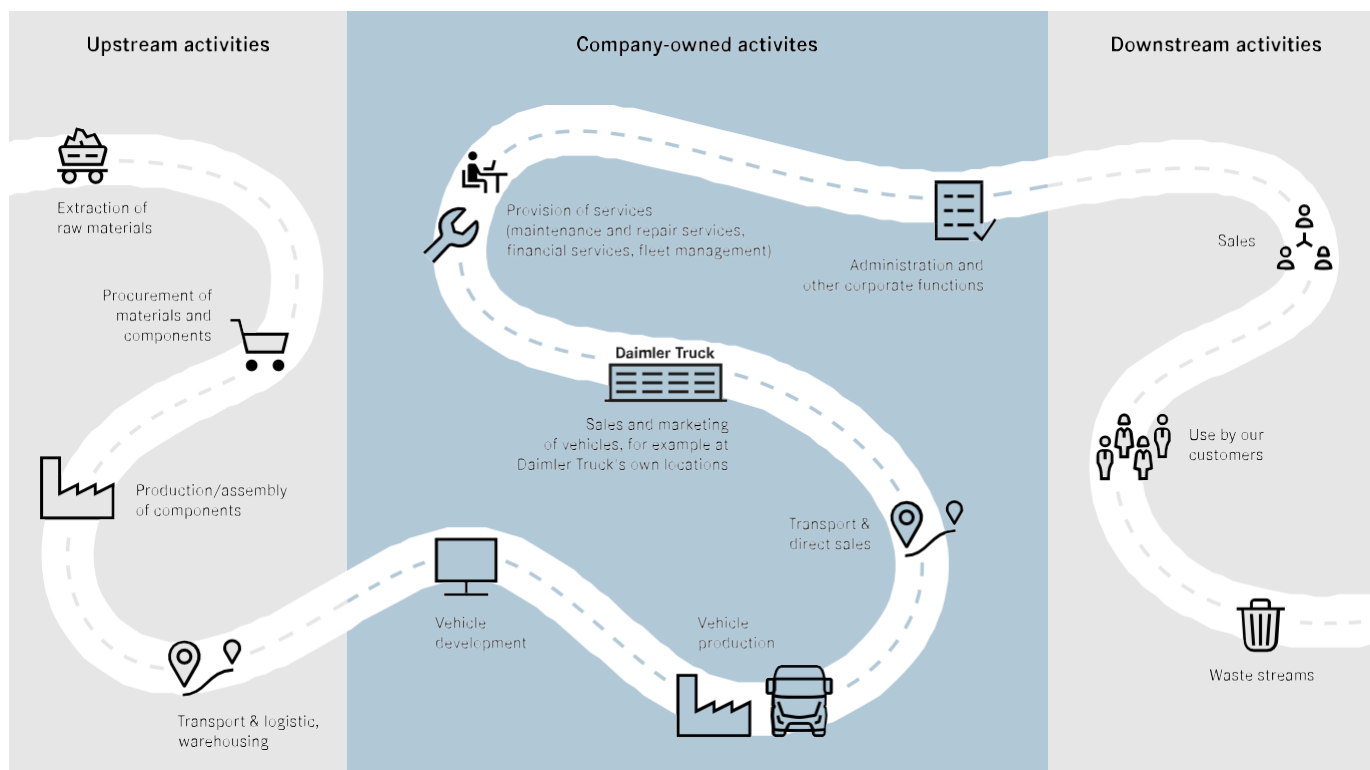
Como uno de los principales fabricantes de vehículos comerciales del mundo, nuestro objetivo es desarrollar soluciones de transporte sustentables y con garantía de futuro para el traslado de mercancías y personas y ponerlas en circulación. Nos tomamos muy en serio la responsabilidad asociada a nuestros empleados, al medio ambiente y a la sociedad en su conjunto, y consideramos la sustentabilidad de forma holística como parte integral de nuestro negocio principal y de nuestras actividades corporativas. Nos centramos en los temas ambientales, sociales y de gobierno (ESG). Los 17 Objetivos de Desarrollo Sustentable (ODS) de las Naciones Unidas sirven como nuestra guía. Uno de nuestros objetivos corporativos a largo plazo es liderar la transformación tecnológica para permitir un transporte sin emisiones de CO₂e en las carreteras para 2050. Para lograrlo, entre otras cosas, ofreceremos en nuestros mercados camiones y autobuses eléctricos de batería y de hidrógeno que no generen emisiones de CO₂e durante su funcionamiento ("tank-to-wheel"). A partir de 2039, planeamos ofrecer únicamente en Europa, Japón y EE. UU. vehículos que no emitan CO₂e durante su funcionamiento.

Toda nuestra estrategia comercial tiene un impacto directo o indirecto en aspectos de sustentabilidad. En particular, el cambio a tecnologías de conducción libres de CO₂e influye en los campos de actividad de nuestros empleados y en los procesos centrales de producción. A través de programas de capacitación, cambios de procesos y promoción de la innovación, nos esforzamos por integrar estos cambios en nuestra organización de manera sustentable. Para nosotros, la sustentabilidad es una parte esencial de nuestras decisiones a corto y largo plazo. Puede encontrar más información sobre nuestros objetivos, proyectos e iniciativas de sustentabilidad en los siguientes capítulos temáticos.

Nuestra cadena de valor incluye todos los procesos desde la extracción de la materia prima hasta el consumidor final. La adquisición de materias primas y componentes de nuestra red global de proveedores, así como su transporte y logística, representan nuestra cadena de valor ascendente. Los principales materiales que utilizamos para producir camiones y autobuses incluyen hierro, acero y aluminio.

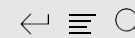
B. 25

Nuestra cadena de valor



Nuestro enfoque para asegurar estos materiales incluye mantener relaciones a largo plazo con los proveedores, realizar auditorías periódicas y garantizar la calidad y disponibilidad de los materiales. En nuestras propias actividades comerciales, nos centramos en el desarrollo de vehículos, la producción, las ventas directas y los servicios complementarios como el mantenimiento, la reparación y los servicios financieros.

Las actividades de la cadena de valor descendente incluyen las ventas, el uso de nuestros productos por parte de los clientes finales y el reciclaje al final del ciclo de vida de los vehículos. Puede encontrar más información sobre nuestro modelo de negocio y la cadena de valor en el capítulo **Modelo de Negocio** del informe combinado de la administración.



Principios generales para la preparación de la Declaración de Sustentabilidad del Grupo

Perfil de información

Nuestra declaración no financiera del Grupo de conformidad con la Sección 315b del Código de Comercio de Alemania (HGB) y la Sección 315c en conjunto con las Secciones 289c a 289e del HGB contiene información clave sobre cuestiones ambientales, laborales, sociales, anticorrupción y de derechos humanos. Nuestra Declaración de Sustentabilidad del Grupo integrada se estructuró con vistas al cumplimiento de la legislación de la UE sobre informes de sustentabilidad, la Directiva de Informes de Sustentabilidad Corporativa (CSRD) y las Normas Europeas de Informes de Sustentabilidad (ESRS). Para el año del informe, hemos utilizado por primera vez los ESRS en la versión alemana corregida de la Directiva 2024/90457 como marco de informe y hemos informado de conformidad con ellos. El cambio al ESRS se realizó con el fin de obtener una experiencia temprana con el marco que se espera que sea obligatorio a partir del año fiscal 2025. El siguiente contenido se identificó en función de su relevancia para cumplir con los requisitos y se presentó de forma transparente en términos de los impactos materiales, los riesgos y las oportunidades. Esto se basó en nuestro análisis de doble materialidad realizado de acuerdo con el ESRS.

La Declaración de Sustentabilidad del Grupo estuvo sujeta a una auditoría comercial para obtener aseguramiento limitado. No se ha llevado a cabo ninguna validación externa adicional de los datos, salvo cuando esto se declare explícitamente para una métrica.

La Declaración de Sustentabilidad del Grupo se preparó en base consolidada. Además del alcance de la consolidación de los estados financieros consolidados (que se muestran en las Notas a los Estados Financieros Consolidados en la Nota 41. **Información Adicional**), dos subsidiarias de Daimler Truck AG se incluyeron en el alcance de la consolidación de la declaración no financiera del Grupo de conformidad con los requerimientos ESRS debido a sus actividades comerciales y su impacto sobre los asuntos de sustentabilidad. No se identificó ninguna otra compañía sobre la que ejerzamos control operativo.

Para el ejercicio fiscal 2024, no utilizamos la opción de omitir cierta información relacionada con propiedad intelectual, conocimientos o los resultados de innovaciones. Además, no utilizamos la exención de conformidad con la Sección 289e HGB para la no divulgación de desempeños inminentes o asuntos que están siendo negociados.

Nuestros procesos de aprobación de inversiones y asignación de recursos aún no nos permiten asignar nuestras inversiones actuales y futuras y los gastos operativos a las medidas (individuales) informadas, con la excepción de las inversiones agregadas y los gastos de operación relacionados con la investigación y el desarrollo para las medidas del Capítulo **Protección del clima y adaptación al cambio climático**. Planeamos actualizar nuestros procesos para posibilitar esta asignación y poder reportar inversiones y gastos de operación para la implementación de las medidas en el futuro.

El índice ESRS y una descripción general de la información incluida por referencia se pueden encontrar en el capítulo **Notas del capítulo Sustentabilidad en Daimler Truck**. En nuestro sitio web también destacamos los Objetivos de Desarrollo Sustentable (ODS), con especial atención a aquellos más relevantes para nuestras actividades. Puede encontrar más información en www.daimlertruck.com/en/sustentabilidad.

Las compañías que están obligadas a elaborar una declaración no financiera según los artículos 19a o 29a de la Directiva contable de la UE y el artículo 289b, apartado 1, o el artículo 315b, apartado 1, del HGB deben aplicar el Reglamento de taxonomía. En este contexto, Daimler Truck también está sujeto a esta obligación. Podrá encontrar información detallada y tablas en el capítulo **Taxonomía de la UE**.

Definiciones de horizontes temporales

El período de presentación de informes para la Declaración de Sustentabilidad del Grupo corresponde a nuestro ejercicio fiscal, que va del 1 de enero de 2024 al 31 de diciembre de 2024. Como parte de nuestros informes de sustentabilidad, definimos los horizontes temporales relevantes de la siguiente manera: Nuestro horizonte temporal a corto plazo se refiere a un período de informe de un año. El horizonte temporal de mediano plazo sigue inmediatamente al horizonte temporal de corto plazo y cubre hasta siete años. Un horizonte temporal de largo plazo se refiere a períodos de más de siete años. Estos períodos se alinean con el horizonte de observación de nuestro sistema de administración de riesgos y oportunidades.

Debido a la primera aplicación del ESRS, no informamos cifras comparativas en el ejercicio del informe.

Fuentes de estimaciones e incertidumbre de resultados

Al recopilar información sobre sustentabilidad, utilizamos principalmente datos primarios y secundarios, pero también estimaciones. La información sobre los resultados esperados de nuestros objetivos y medidas en los capítulos **Protección del clima y adaptación al cambio climático** y **Eficiencia de los recursos y economía circular** se basa en los datos de planificación de nuestra base de datos interna de Producción Ecológica. Estos valores representan una evaluación de la eficacia esperada de las medidas y no reflejan los valores medidos reales del ejercicio del informe. En condiciones reales, pueden producirse desviaciones de los resultados planificados debido a factores como fluctuaciones climáticas u otras influencias externas que se tuvieron en cuenta en la planificación como posibles factores de incertidumbre.

Al recopilar las emisiones de CO₂e y las cifras clave sobre economía circular y residuos, a veces utilizamos promedios de la industria. Esto se aplica en particular a las siguientes cifras clave:

- Emisiones de Alcance 3: Para las emisiones de Alcance 3.11 resultantes del uso de los productos que vendemos, utilizamos una estimación basada en el volumen de producción.



- Emisiones de alcance 3 y entradas de recursos: La estimación del peso total de los productos y materiales utilizados para el año 2024 se basa en datos de planificación de compras. Una incertidumbre en la estimación surge del hecho de que las cantidades de materia prima se determinaron a nivel de proveedor y sobre la base de un precio promedio de materia prima por tipo de material a principios de 2024. El peso de los materiales utilizados no está determinado a nivel detallado. Los materiales de alto precio se registran incluso en pequeñas cantidades, siempre que representen una parte significativa de las ventas por proveedor.
- Peso de los materiales secundarios que utilizamos para la producción: No disponemos de datos completos de nuestros proveedores respecto a los materiales secundarios, por lo que nos hemos basado en los promedios de la industria.
- Reciclabilidad de los productos: Este dato clave se ha determinado mediante un cálculo teórico basado en la norma ISO 22628 y en los datos de materiales procedentes de las evaluaciones del ciclo de

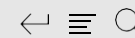
vida (ACV) de nuestros vehículos en su estado de entrega, que son probados y certificados por la Asociación de Inspección Técnica (TÜV). La tasa de reciclaje real de nuestros vehículos depende de las condiciones regionales.

- Durabilidad de nuestros vehículos: Debido a la falta de datos de la industria, no es posible realizar una comparación cuantitativa de la durabilidad. La afirmación de que la durabilidad de nuestros vehículos está en línea con el promedio de la industria se basa en los comentarios de los clientes con respecto al kilometraje, el uso y la frecuencia de las reparaciones. Estos comentarios son valiosos, pero aún contienen algunas imprecisiones porque no se recopilan en su totalidad para todos los vehículos.
- Procesos de reciclaje y eliminación utilizados en la métrica de residuos: La asignación de flujos de residuos a procesos de reciclaje y eliminación se basa en parte en estimaciones que fueron interpoladas o calculadas por nuestros especialistas ambientales en las plantas.

A veces también utilizamos estimaciones para recopilar cifras clave en el sector social. Esto se aplica en particular a las siguientes cifras clave:

- Brecha salarial de género y compensación total: Se realizó una estimación con base en la información disponible global sobre tiempo y compensación contractualmente adeudados. La remuneración incluye pagos regulares acordados contractualmente (salario base), subsidios, beneficios y pagos variables. Sobre esta base se realizó una estimación a partir de una base de datos de más del 94% de la fuerza laboral mundial. Los datos relevantes se recopilaron y se verificó su plausibilidad durante un período comprendido entre julio de 2023 y finales de junio de 2024.

En los capítulos **Protección del clima y adaptación al cambio climático**, **Eficiencia de recursos y economía circular** y **Nuestra gente** encontrará descripciones más detalladas de los métodos.



Gobierno de la Sustentabilidad

Integración y conocimiento del Consejo de Administración y del Comité de Vigilancia

El Consejo de Sustentabilidad Corporativa (CSB) es nuestro órgano central de gestión y toma de decisiones para todas las cuestiones de sustentabilidad que son importantes para la Compañía. Está formado por los miembros del Consejo de Administración de Daimler Truck Holding AG y Daimler Truck AG y se reúne al menos dos veces al año bajo la dirección de la Presidenta del Consejo de Administración. Los miembros del Consejo tienen diversas habilidades en las áreas de sustentabilidad ambiental, social y de gobierno. Están obligados a actuar en el marco del gobierno corporativo y en interés de Daimler Truck Group y a esforzarse por lograr un aumento sustentable del valor de la Compañía. Al hacerlo, tienen en cuenta en la medida de lo posible los intereses de los accionistas, empleados y otras partes interesadas.

Al 31 de diciembre de 2024, el Consejo de Administración estaba integrado por ocho miembros, seis hombres y dos mujeres. El Consejo de Administración quedó compuesto por un 25% de mujeres.

El Comité de Vigilancia supervisa y asesora al Consejo de Administración, también en temas de Sustentabilidad. Se abordan periódicamente los aspectos de Sustentabilidad de nuestra estrategia corporativa, que incluye objetivos ecológicos y sociales, así como objetivos económicos a largo plazo. Los 20 miembros del Comité de Vigilancia son elegidos la mitad por los accionistas en la Junta General y la otra mitad por los empleados de las operaciones alemanas del Grupo. Al 31 de diciembre de 2024, había tres mujeres tanto entre los representantes de los accionistas como entre los representantes de los trabajadores. Esto corresponde a una proporción de mujeres del 30% en ambos lados y en todo el Comité de Vigilancia. En el año de informe de 2024, el Comité de Vigilancia clasificó a ocho de los diez representantes de los accionistas (es decir, el 80%) en el Comité de Vigilancia como independientes¹

De acuerdo con las recomendaciones del Código de Gobierno Corporativo de Alemania, la evaluación de la independencia debe realizarse para los representantes de los accionistas, pero no para los representantes de los trabajadores, como lo exige la ley de codeterminación de Alemania. Suponiendo que no todos los representantes de los trabajadores sean clasificados como independientes, esto daría como resultado una cuota del 40% de miembros independientes del Comité de Vigilancia en relación con todo el Comité de Vigilancia.

Los miembros del Comité de Vigilancia aportan diversas perspectivas y conocimientos que son esenciales para asesorar y supervisar al Consejo de Administración y para coordinar la estrategia de la Empresa. La experiencia requerida en materia de sustentabilidad está definida en los perfiles de requisitos para el Consejo de Administración y el Comité de Vigilancia formulados por el Comité de Vigilancia. Esta definición de experiencia en sustentabilidad es consistente con los resultados del análisis de doble materialidad. Luego de una autoevaluación por parte de los miembros del Directorio y una posterior verificación de plausibilidad, el Comité de Vigilancia confirma que se han cumplido los perfiles de requisitos para ambos Directorios.

Los miembros del Comité de Vigilancia asumen la responsabilidad de las medidas de formación y perfeccionamiento necesarias para el desempeño de sus tareas, en particular en cuestiones de sustentabilidad. Durante el año del informe, el Comité de Vigilancia también abordó cuestiones técnicas, sociales y ambientales en varias de las denominadas "sesiones de aprendizaje". Entre ellas se incluyeron cuestiones de sustentabilidad en la cadena de valor y en el sector financiero. Como parte de estas medidas de capacitación, se produjo un intenso intercambio con expertos internos y externos.

Tanto los miembros del Consejo de Administración como del Comité de Vigilancia tienen experiencia en los mercados geográficos que son relevantes para nosotros: América del Norte, Europa y Asia. Gracias a su experiencia internacional y a sus muchos años de actividad en estas regiones, en particular en las áreas de vehículos comerciales y servicios financieros, los miembros contribuyen colectivamente a impulsar con éxito nuestra competitividad internacional.

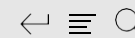
Podrá encontrar información detallada sobre las cualificaciones y experiencia de los miembros del Consejo de Administración y del Comité de Vigilancia, los perfiles de requisitos generales y su estado de implementación, también en lo que se refiere a la experiencia en sustentabilidad, se puede encontrar en el capítulo Declaración sobre Gobierno Corporativo en la sección Perfiles de requisitos generales para la integración del Consejo de Administración y del Comité de Vigilancia incluyendo la Matriz de Cualificaciones. Los CV de los miembros del Consejo de Administración se pueden encontrar en www.daimlertruck.com/en/company/corporate-governance/board-of-management, los de los miembros del Comité de Supervisión en www.daimlertruck.com/en/company/corporate-governance/supervisory-board.

Nuestra estructura de gobierno para la sustentabilidad

Las estructuras organizativas y de gestión existentes están diseñadas para apoyar la promoción estratégica de nuestros objetivos de sustentabilidad. Para integrar más firmemente los principios sustentables en nuestras áreas de negocio, nuestra estructura de gobierno en el área de sustentabilidad se desarrolla continuamente.

Como parte de este suceso, el Comité Directivo de Sustentabilidad (SSC) se disolvió en el año del informe. El objetivo de esta medida era fortalecer la integración de la sustentabilidad en toda la organización y en los procesos existentes. Con esto se pretende vincular más estrechamente la estrategia de sustentabilidad con la planificación financiera, la gestión y nuestras decisiones comerciales. La responsabilidad general recae en los miembros del Consejo de Administración, que se reúnen periódicamente como CSB. Cuentan con el apoyo de diversos grupos de trabajo que se centran en temas clave de sustentabilidad, que también se basan en segmentos y funciones y cubren las áreas clave de protección del clima y el medio ambiente, economía circular, fuerza laboral, derechos humanos, seguridad vial y cumplimiento. Los grupos de trabajo también tienen en cuenta la experiencia y los conocimientos de los segmentos y funciones. Los grupos de trabajo especializados son responsables de la implementación concreta de las medidas en los respectivos temas

¹ Podrá encontrar más detalles en el capítulo Declaración sobre Gobierno Corporativo en la sección Perfiles de Requerimientos Generales para la integración del Consejo de Administración y el Comité de Vigilancia incluyendo la Matriz de Cualificación.



El departamento de Gestión de Sustentabilidad del Grupo desempeña un papel central en la gestión de nuestras actividades de sustentabilidad en todo el Grupo: coordina los grupos de trabajo, impulsa el desarrollo de nuestra estrategia de sustentabilidad y es responsable de la gestión de las partes interesadas. También actúa como interfaz para la Gestión del Desempeño de Sustentabilidad. Los avances y decisiones de los grupos de trabajo se informan periódicamente al CSB. La implementación estratégica de los temas de sustentabilidad es responsabilidad de los comités especializados de las respectivas áreas del Consejo de Administración a nivel de alta dirección. El órgano central de gestión y toma de decisiones en materia de sustentabilidad sigue siendo el Consejo de Administración.

Como parte del desarrollo de nuestra estrategia de sustentabilidad, el equipo responsable del estado no financiero del Grupo se integró al departamento de Contabilidad del Grupo. Esta reorganización tiene como objetivo permitir una integración más estrecha con los informes financieros y los procesos y estructuras de gobierno asociados. Un tema central del año del informe fue también la implementación de la nueva legislación de la UE sobre informes de sustentabilidad, la CSRD y el ESRS.

El papel del Consejo de Administración y del Comité de Vigilancia en la gestión de la sustentabilidad

El Consejo de Administración informa al Comité de Vigilancia, normalmente una vez al trimestre, sobre la dirección estratégica del Daimler Truck Group y sus segmentos. Además de los objetivos económicos a largo plazo, también se tienen en cuenta y se acuerdan conjuntamente objetivos ecológicos y sociales. El Comité de Vigilancia supervisa y asesora al Consejo de Administración, y también se discuten cuestiones de sustentabilidad. Estos incluyen aspectos de sustentabilidad de la estrategia corporativa, planificación corporativa, remuneración de la junta directiva e informes de sustentabilidad.

El Consejo de Administración y el Comité de Vigilancia trabajan en estrecha colaboración en beneficio de la Compañía. En la evaluación de la estrategia del Grupo, en la toma de decisiones sobre transacciones significativas y en la gestión de riesgos, ambos órganos tienen en cuenta sistemáticamente los impactos, riesgos y oportunidades identificados como materiales en la gestión de la sustentabilidad. Este proceso continuo está en línea con los intereses de la Compañía y se desarrolla continuamente.

En 2024 el Consejo de Administración abordará los impactos, riesgos y oportunidades materiales identificados en el análisis de doble materialidad. También se discutió la selección y validación de indicadores de control ESG estratégicamente relevantes. Estos se priorizaron en función de su materialidad, ambiciones estratégicas y criterios de evaluación comparativa. Para respaldar la planificación financiera y las decisiones estratégicas, los grupos de trabajo han elaborado un conjunto inicial de objetivos ESG. En 2025 se definirán objetivos adicionales y se introducirán más indicadores clave de rendimiento para el control operativo. La coordinación final de la planificación y los objetivos de sustentabilidad para el Grupo y los segmentos individuales estuvo a cargo del CSB.

Periódicamente, al menos dos veces al año, los grupos de trabajo informan no sólo al CSB sino también a otros comités (por ejemplo, el Comité de Auditoría, el Comité de Divulgación y varios comités especializados) sobre los impactos materiales, los riesgos y las oportunidades. El enfoque también está en implementar la debida diligencia y evaluar los resultados y la efectividad de las políticas, acciones, cifras clave y objetivos acordados. Funciones especializadas como recursos humanos, gestión ambiental, desarrollo o nuestro departamento de compras son responsables de implementar controles para los impactos, riesgos y oportunidades materiales identificados.

Los detalles sobre los aspectos clave del cumplimiento de debida diligencia del Grupo se establecen en la Declaración de Debida Diligencia B. 87 en el capítulo Notas al capítulo de Sustentabilidad en Daimler Truck.

Nuestros principios y políticas corporativas

El éxito sustentable se basa en una acción responsable. Ya sea en la producción o en la administración, en todas las áreas nuestro objetivo es actuar con responsabilidad, independientemente del área de responsabilidad o el nivel jerárquico.

Hemos definido nuestros principios más importantes en nuestro Código de Conducta de Daimler Truck. Proporciona orientación a todos los empleados de Daimler Truck Group y les ayuda a tomar las decisiones correctas incluso en situaciones empresariales difíciles.

Nuestro objetivo es que todos los empleados conozcan y cumplan el Código de Conducta de todo el Grupo y se comporten de forma responsable, íntegra y de conformidad con las normas. Nuestro Código de Conducta de Daimler Truck sirve como estándar general de valores y establece las pautas para nuestras acciones. La política se aplica a todos los empleados de Daimler Truck Holding AG y Daimler Truck AG, así como a las empresas controladas del Daimler Truck Group. Está disponible en doce idiomas y se puede acceder a él en cualquier momento a través de la plataforma central de políticas.

El núcleo de nuestro Código de Conducta de Daimler Truck son nuestros cuatro principios rectores, los cuatro "Principios de Propósito". Con estos hemos definido principios clave que nos guían en nuestro trabajo diario:

- Empezamos escuchando
- Construimos para resolver
- Lideramos con una visión a largo plazo
- Avanzamos juntos

Nuestros gerentes comunican periódicamente los valores de cumplimiento de Daimler Truck y crean conciencia sobre el comportamiento conforme. A través de estas actividades de cumplimiento, la dirección pretende garantizar que todos los empleados actúen de manera responsable, con integridad y en cumplimiento de las normas.



B. 26

Código de Conducta de Daimler Truck / Código de Conducta

Categoría	Descripción
Contenido más importante	Nuestro Código de Conducta regula los principios esenciales de actuación dentro del Daimler Truck Group. Abarca, entre otros, los siguientes temas: respeto a los derechos humanos, cumplimiento de las leyes y reglamentos internos, comportamiento adecuado dentro del Daimler Truck Group y hacia autoridades, funcionarios, socios comerciales y clientes, manejo de conflictos de intereses, prohibición de la corrupción en cualquier forma, protección de los activos de la empresa, cumplimiento de nuestra responsabilidad social y corporativa, manejo de datos.
Objetivos generales	El Código de Conducta de Daimler Truck define las reglas que son aplicables para todos nosotros y los principios bajo los que trabajamos.
Referencia a impactos, riesgos u oportunidades sustanciales	El Código de Conducta de Daimler Truck es la columna vertebral de nuestra cultura corporativa y ayuda a promover prácticas comerciales éticas dentro del Grupo.
Proceso de monitoreo	El cumplimiento con nuestro código de conducta se monitorea dentro del marco de los procesos estándar, específicamente por la administración y, entre otros, los departamentos de Cumplimiento y Auditoría Corporativa.
Alcance	Esta política es aplicable a los empleados miembros de los órganos ejecutivos de Daimler Truck Holding AG, y todas las compañías controladas del Grupo. También esperamos que nuestros socios comerciales estén familiarizados con, y que observen esta política.
Nivel organizacional responsable	El departamento de Cumplimiento es dirigido por el Director Jurídico y de Cumplimiento e informa directamente a la Presidenta del Consejo de Administración.
Referencia a normas e iniciativas de terceros	Respetamos los derechos humanos reconocidos internacionalmente y basamos nuestras acciones en los Principios Rectores de la ONU sobre Empresas y Derechos Humanos, por lo tanto damos particular importancia a los derechos que se establecen en la Declaración de Derechos Humanos de la ONU, las normas laborales principales de la Organización Internacional del Trabajo.
Consideración de los intereses de las partes interesadas	Trabajamos con todos los empleados, representantes de empleados (Compañía) y sindicatos de forma respetuosa y fiable. Pretendemos lograr un equilibrio justo entre los intereses económicos de la Compañía y los intereses de los empleados.
Disponibilidad de política de partes interesadas	El Código de Conducta está públicamente disponible en el sitio de internet www.daimlertruck.com/en/company/compliance/daimler-truck-code-of-conduct y está disponible para todos los empleados en cualquier momento a través de la plataforma central..

Bases de nuestro gobierno corporativo sustentable

Gestión de riesgos y oportunidades

Nuestro sistema de gestión de riesgos y oportunidades para todo el grupo está integrado en nuestros procesos de planificación, control e informes. Este sistema tiene como objetivo promover la realización sustentable de los objetivos corporativos y aumentar la conciencia dentro de la empresa. Los riesgos y oportunidades potenciales se identifican, evalúan y gestionan sistemáticamente en consecuencia. Para identificar, evaluar y gestionar activamente los riesgos y oportunidades de negocio en una etapa temprana, utilizamos sistemas de gestión y control efectivos, que están integrados en nuestro sistema de gestión de riesgos y oportunidades.

Los aspectos de sustentabilidad están integrados en el proceso de gestión de riesgos de todo el Grupo. Esto incluye condiciones, eventos o desarrollos en las áreas de medio ambiente, sociales o de gobierno corporativo, cuya ocurrencia podría afectar real o potencialmente la rentabilidad, la liquidez y los recursos de capital, la posición financiera, así como la reputación de Daimler Truck Group. Los riesgos y oportunidades materiales resultantes del análisis de doble materialidad se compararon con nuestra gestión de riesgos y oportunidades. El Comité de Gestión de Riesgos del Grupo (GRMC) es responsable del desarrollo y la evaluación continuos de la idoneidad y eficacia del sistema de gestión de riesgos. Puede encontrar más información sobre la gestión de riesgos y oportunidades en Daimler Truck en el capítulo Informe de riesgos y oportunidades en la sección Sistema de gestión de riesgos y oportunidades

Sistema de Gestión del Cumplimiento

La organización del cumplimiento en Daimler Truck está configurada a nivel regional y funcional (Centro de Competencias). La dirección de las empresas del Grupo recibe apoyo en la implementación local del programa de cumplimiento mediante especificaciones y asesorías. La política de cumplimiento regula la implementación de los requisitos legales y reglamentarios aplicables. Constituye la base para la implementación del programa de cumplimiento a nivel local.

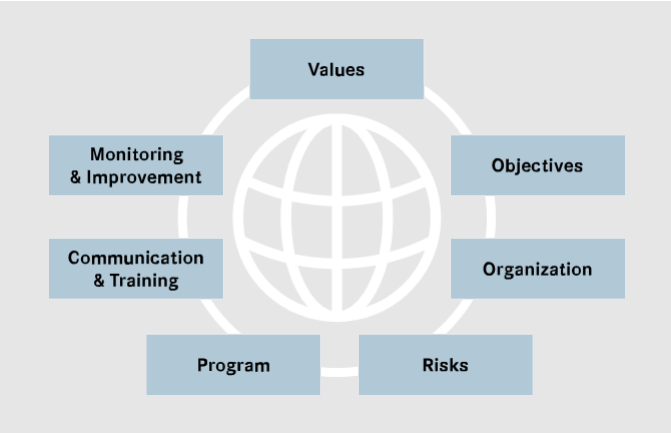
La tabla B. 28 incluye más información sobre la política de cumplimiento al final de este capítulo.

La Junta de Cumplimiento, integrado por representantes de los departamentos de cumplimiento y jurídico y encabezado por el Director Jurídico y de Cumplimiento, es responsable de la estrategia general de cumplimiento. La junta revisa la idoneidad y eficacia del Sistema de Gestión de Cumplimiento (CMS), responde a los cambios en los modelos de negocio y los desarrollos regulatorios y desarrolla continuamente el CMS.

Con nuestro CMS, queremos promover el cumplimiento de las leyes y políticas dentro de la Compañía y apoyar el comportamiento conforme. Nuestra organización legal y de cumplimiento define medidas apropiadas, que están diseñadas para considerar adecuadamente los requisitos del negocio y las situaciones de riesgo correspondientes. El sistema proporciona un marco estructurado para promover un comportamiento conforme en todas las áreas de cumplimiento relevantes y ayuda a minimizar los riesgos de cumplimiento.

Nuestro CMS se basa en estándares nacionales e internacionales y se utiliza en todo el mundo.

B. 27
El Sistema de Gestión del Cumplimiento de Daimler Truck



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

- Lucha contra la corrupción
- Preservar y promover la competencia leal
- Cumplimiento de los requisitos técnicos y reglamentarios de nuestros productos
- Respeto y protección de los derechos humanos
- Cumplimiento de la normativa de protección de datos y seguridad de la información
- Prevención del lavado de dinero y financiamiento del terrorismo
- Cumplimiento de la legislación sobre sanciones y control de exportaciones
- Cumplimiento de obligaciones fiscales y aduaneras
- Cumplimiento de los recursos humanos y estándares laborales y sociales adecuados

Evaluamos periódica y sistemáticamente a las compañías controladas del Grupo y nuestros departamentos centrales con el fin de minimizar los riesgos de incumplimiento. La información necesaria para ello se recoge de las unidades afectadas si no está disponible de forma centralizada. Los perfiles creados forman la base de nuestra gestión de riesgos de cumplimiento. Nos ayudan a implementar medidas específicas de reducción de riesgos en las respectivas unidades. Este enfoque de gestión de riesgos sirve como marco para todas las áreas de cumplimiento dentro de la organización central de cumplimiento.

Como parte del ciclo de gestión de riesgos de 2024, se llevó a cabo una evaluación completa del alcance en todas las unidades y campos de cumplimiento dentro del alcance. También se actualizaron los perfiles existentes del ciclo 2023. Los perfiles se basan en los cuestionarios de evaluación de riesgos, las respuestas dadas y los indicadores del respectivo entorno de riesgo de las unidades. En base a este perfil se determinan las asignaciones individuales de medidas de mitigación y una calificación de riesgo individual para cada campo de cumplimiento. Las medidas asignadas individualmente y su implementación se rastrean en las unidades y se genera un informe sobre la efectividad de las medidas para cada unidad. El resultado fue posteriormente informado al respectivo propietario del riesgo.



B. 28

Política de Cumplimiento

Categoría	Descripción
Contenido más importante	Esta política rige la implementación de los requisitos y regulaciones legales y reglamentarias aplicables dentro de Daimler Truck Holding AG y sus empresas controladas directa o indirectamente.
Objetivos generales	El objetivo es prevenir o minimizar los riesgos de incumplimiento y de reputación, así como los daños a Daimler Truck y sus empleados
Referencia a impactos, riesgos u oportunidades sustanciales	El CMS proporciona un marco estructurado para promover un comportamiento conforme en todas las áreas de cumplimiento relevantes y minimizar los riesgos de cumplimiento.
Proceso de monitoreo	El departamento central de cumplimiento revisa los procesos y medidas para todos los campos de cumplimiento y elementos del programa definidos. Esta revisión evalúa la idoneidad, la implementación y la eficacia a través de un proceso anual de seguimiento del cumplimiento. Auditoría Corporativa verifica de forma independiente y en función del riesgo los campos de cumplimiento y elementos del programa seleccionados, así como su implementación en las empresas del grupo controlado.
Alcance	Esta política se aplica en todo el mundo a todos los empleados y miembros de los órganos directivos de Daimler Truck Holding AG y todas las compañías controladas del Grupo.
Nivel organizacional responsable	El departamento de Cumplimiento está dirigido por el Director Jurídico y de Cumplimiento y reporta directamente a la Presidenta del Consejo de Administración.
Referencia a normas e iniciativas de terceros	El diseño del CMS se basa en el estándar de auditoría reconocido IDW PS 980, que se complementa en detalle con otros estándares internacionales reconocidos como ISO 37301 y mejores prácticas.
Consideración de los intereses de las partes interesadas	Al redactar la política se tuvieron en cuenta los intereses de los empleados, clientes, socios comerciales e inversores.
Disponibilidad de política de partes interesadas	La política está disponible para todos los empleados en todo momento a través de la plataforma central de políticas.

Sistemas de control interno

El objetivo de nuestro sistema de control interno (ICS) es garantizar la idoneidad y eficacia de los informes relacionados con la contabilidad. Información detallada sobre el ICS se puede encontrar en el capítulo E Sistema de gestión de riesgos y oportunidades y E Declaración sobre Gobierno Corporativo.

La evaluación de riesgos de la Declaración de Sustentabilidad del Grupo identificó el riesgo general de que se reportaran datos no financieros incorrectos, incompletos, inexactos o incomprensibles. Por este motivo, no se realizó un mapeo y evaluación de riesgos integral para las declaraciones no financieras. El riesgo identificado se mitiga gracias a nuestro proceso de información ya implementado y a nuestros muchos años de experiencia en informes integrados. Sobre la base de esta experiencia, se amplió el proceso de recopilación y aprobación de datos para la Declaración de Sustentabilidad del Grupo para los puntos de datos ESRS y estos se definieron y determinaron en estrecha coordinación con expertos internos, auditores y consultores externos.

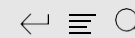
En el año de informe 2024, desarrollamos adicionalmente un concepto para nuestro ICS no financiero, que es consistente con el ICS financiero. La integración de los requisitos de CSRD en nuestro marco de control crea una base estable para controles de gestión integrales en el área de declaraciones no financieras y contribuye así a minimizar los riesgos en áreas no financieras.

Como parte del análisis de doble materialidad, determinamos el alcance del control para los puntos de datos clave para nuestros informes no financieros. Sobre esta base, introducimos nuevos controles de gestión central que incluyen tanto puntos de datos cuantitativos clave como indicadores de control cuantitativos. Además, se inició la implementación de controles específicos a nivel de gestión para validar el proceso de control operativo y aumentar aún más la seguridad de los datos, así como la calidad de los informes.

A partir del año de informe 2025, los resultados del ICS no financiero se informarán periódicamente a los comités de gobierno pertinentes, incluido el Consejo de Administración y el Comité de Vigilancia, de acuerdo con el ICS financiero.

Nuestro sistema de control financiero existente ya cubre aspectos de sustentabilidad, como la taxonomía de la UE, en particular el registro y cálculo de los gastos de capital y operativos (CapEx y OpEx) relacionados con actividades relacionadas con la sustentabilidad.

Con el respaldo de los procesos de taxonomía establecidos de la UE, ya contamos con una base para la futura documentación formal y optimización. Con el desarrollo gradual de nuestro ICS no financiero, queremos crear un crecimiento sustentable y contribuir a promover el desarrollo corporativo responsable a largo plazo.



Preocupaciones y puntos de vista de nuestras partes interesadas

Intercambio con la política y la sociedad

Al mantener un diálogo constante con nuestras partes interesadas, obtenemos una comprensión profunda de sus puntos de vista, preocupaciones y expectativas. Los conocimientos adquiridos de esto se incorporan a nuestras iniciativas, proyectos y procesos de sustentabilidad y nos permiten alinear nuestro trabajo con las necesidades de nuestras partes interesadas y optimizar nuestros productos para satisfacer sus necesidades.

Nuestras partes interesadas más relevantes incluyen a nuestros clientes, socios comerciales, empleados e inversores. Dentro de nuestra plantilla, el comité de empresa desempeña un papel central en nuestra gestión de la sustentabilidad, ya que representa y promueve los intereses de nuestra plantilla. Puede encontrar más información sobre el trabajo de nuestro consejo en el Capítulo Nuestra Gente.

El intercambio con la política, los medios de comunicación y la sociedad también juega un papel importante. Además del diálogo directo con los responsables políticos y otras partes interesadas y comprometidas con el desarrollo sustentable de nuestro modelo de negocio, participamos activamente en diversas asociaciones, comités e iniciativas de sustentabilidad.

Asociaciones e iniciativas

Participamos activamente en diversas asociaciones e iniciativas como el Pacto Mundial de las Naciones Unidas, econsense y Hydrogen Europe, para promover el desarrollo sustentable. Utilizamos estas plataformas para intercambiar ideas con la sociedad civil y promover tecnologías innovadoras, como los motores de hidrógeno.

También somos miembros de asociaciones industriales como la *Verband der Automobilindustrie* (VDA) y la *Association des Constructeurs Européens d'Automobiles* (ACEA) para representar los intereses de la industria automotriz. La diversidad y la inclusión son importantes para nosotros, por eso participamos en iniciativas como la Carta de la Diversidad y la Red Europea de Desarrollo de la Gestión de Mujeres. También participamos activamente en el trabajo de los grupos de trabajo de las asociaciones e iniciativas mencionadas anteriormente que son relevantes para nuestro negocio principal.

Participación de partes interesadas en nuestra estrategia de sustentabilidad

Nuestras partes interesadas aportan información valiosa que da forma a nuestra estrategia y modelo de negocio. Contribuyen al desarrollo eficiente y sustentable de nuestra empresa. Los conocimientos adquiridos a partir de estos diálogos también se incorporan a nuestros procesos de diligencia debida. Los puntos de vista de nuestros principales grupos de interés en relación con nuestra estrategia y nuestro modelo de negocio fueron analizados como parte de nuestro doble análisis de materialidad. Los temas más mencionados incluyen los desafíos de la protección del clima, las condiciones laborales justas y la protección y el respeto de los derechos humanos. En formatos de diálogo con las partes interesadas, como el Salón Internacional del Automóvil (IAA), hemos recibido aportaciones sobre el desarrollo de la industria y cómo satisfacer las expectativas de los clientes, que se incorporan a la revisión continua de nuestra estrategia.

Inclusión de desempeño relacionado con la sustentabilidad en sistemas de incentivos

El sistema de remuneración de los miembros del Consejo de Administración está compuesto por componentes fijos no vinculados al desempeño y componentes variables vinculados al desempeño, con criterios de desempeño calificados y exigentes, que en conjunto conforman la remuneración total del Consejo de Administración. La remuneración variable vinculada al desempeño se divide a su vez en remuneración variable a corto plazo (bonus anual) y remuneración variable a largo plazo (Plan de Capital Basado en Acciones Virtuales (VSEP)).

El salario base fijo (incluyendo el compromiso de pensión y los beneficios complementarios) contribuye alrededor del 25-35 %, el bono anual alrededor del 20-34 % (incluyendo la parte del compromiso de pensión) y la remuneración variable con un efecto de incentivo a largo plazo contribuye alrededor del 35-50 % a la compensación total objetivo.

Además de los incentivos al desempeño financiero del Consejo de Administración y de la alta dirección en la remuneración variable a corto y largo plazo, los criterios de desempeño no financiero relacionados con la sustentabilidad también están anclados en nuestro sistema de compensación. Para la remuneración variable, los criterios y objetivos de desempeño son establecidos por el Comité de Vigilancia, los cuales se derivan de nuestra estrategia corporativa. No son posibles cambios posteriores en los criterios y objetivos de desempeño.

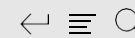
Los criterios de rendimiento financiero para el bono anual se basan en el EBIT de Daimler Truck y en el flujo de efectivo libre del negocio industrial. Estos criterios financieros tienen una ponderación del 75 % para el bono anual. Además de los incentivos por un sólido rendimiento financiero en Daimler Truck, también se establecen objetivos de sustentabilidad en la bonificación anual para tener en cuenta a todas las partes interesadas, que están alineados con el marco ESG. Estas tienen en cuenta la creciente importancia de los negocios sustentables.

Los criterios de desempeño no financiero tienen una ponderación del 25 % para el bono anual. La remuneración variable a corto plazo del Consejo de Administración en el ejercicio 2024 incluyó los temas de “ventas de unidades de vehículos libres de CO₂e a nivel local” y “bienestar general de los empleados” (bienestar). Estos objetivos, con una ponderación total del 25 %, se han fijado con una ponderación individual del 20 % para vehículos libres de CO₂e a nivel local y del 5 % para el bienestar en el sistema de remuneraciones.

Para el tramo VSEP de 2024, el criterio de rendimiento financiero utilizado es la evolución relativa del precio de las acciones en relación con el índice MSCI World Industrials. Los criterios de desempeño no financieros utilizados son la reducción de las emisiones de CO₂e de las instalaciones de producción del Daimler Truck Group y la proporción de mujeres directivas entre todos los directivos de los niveles 1 a 4 del Grupo. El criterio de desempeño financiero representa el 75 % de la ponderación, mientras que los criterios de desempeño no financiero en conjunto representan el 25 % restante.

El porcentaje de la remuneración variable objetivo que depende de objetivos relacionados con la sustentabilidad es del 25 %. El porcentaje de la remuneración total objetivo vinculado a factores relacionados con el clima fue del 12 % en el ejercicio actual. En este contexto, la remuneración debe considerarse en relación con nuestro objetivo estratégico de descarbonización. Los objetivos correspondientes pueden consultarse en el capítulo Protección del clima y adaptación al cambio climático.

Podrá encontrar más información 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 and www.daimlertruck.com/en/company/corporate-governance/board-of-management/remuneration-of-the-board-of-management.



Análisis de Doble Materialidad

El análisis de doble materialidad es una herramienta fundamental para respaldar nuestras decisiones estratégicas y nos ayuda a identificar temas clave de sustentabilidad para nuestros informes. Como parte de este análisis, evaluamos tanto nuestro impacto en ESG como su efecto en nuestro desarrollo, desempeño y posición corporativos. El análisis de doble materialidad nos ayuda a integrar la sustentabilidad más profundamente en nuestra estrategia y anclar los impactos, riesgos y oportunidades de nuestras actividades comerciales en nuestra filosofía corporativa y acciones diarias.

Proceso y metodología

Nuestro análisis de doble materialidad considera los principios descritos en las ESRS, publicadas en diciembre de 2023 en la versión alemana corregida de la Directiva 2024/90457. Se llevó a cabo en cinco fases:

Fase 1 – Situación inicial

La primera fase consistió en identificar los desafíos y los temas de sustentabilidad (potencialmente) relevantes para nuestro Grupo. Esto se realizó utilizando documentos internos y externos como el Informe Anual, estándares ESG internacionales, regulaciones, calificaciones ESG, informes de los medios e información de los competidores. Se recopiló toda la información y se asignó a categorías temáticas.

Fase 2 – Mapeo de la cadena de valor

Como parte importante del análisis, involucramos a expertos internos tanto del segmento como de las funciones del grupo para garantizar la perspectiva más completa posible. También integramos a actores externos en el proceso. En total, se identificaron nueve partes interesadas internas y externas: clientes, empleados, proveedores, inversores, redes e iniciativas, ciencia, asociaciones, así como el Comité de Vigilancia y el comité de empresa. Desarrollamos una visión general de nuestra cadena de valor y categorizamos las actividades en la cadena de valor ascendente y descendente, así como nuestras propias actividades comerciales. Los temas relevantes de sustentabilidad fueron asignados a nuestra cadena de valor.

Fase 3 – Participación de nuestras partes interesadas

En la tercera fase, nos centramos en priorizar los impactos, riesgos y oportunidades materiales relacionados con nuestros temas de sustentabilidad. Para ello, entrevistamos a algunas de las partes interesadas internas y externas relevantes para obtener información sobre los temas de sustentabilidad y los impactos, riesgos y oportunidades reales o potenciales relacionados. Compartieron sus perspectivas a través de entrevistas y encuestas cualitativas y sus ideas sobre la respectiva evaluación de impactos y materialidad financiera. También se cuestionó la materialidad en relación con nuestra cadena de valor y horizonte temporal.

Fase 4 – Evaluación de impacto, riesgos y oportunidades y priorización de temas

El objetivo de la Fase 4 fue evaluar y clasificar los impactos, riesgos y oportunidades materiales (potenciales) resultantes de las encuestas de partes interesadas anteriores. Para ello, se involucró a una selección de partes interesadas internas con un conocimiento particular del contexto organizativo y regional de nuestras actividades en todo el Grupo. Hemos establecido un proceso de múltiples etapas para evaluar los impactos positivos y negativos, los riesgos y las oportunidades.

- Impactos: Al evaluar la gravedad de los impactos positivos y negativos tomamos en cuenta la extensión y el alcance. En el caso de los impactos negativos consideramos adicionalmente la irreversibilidad de los mismos. En el caso de impactos potenciales, también consideramos la probabilidad de ocurrencia.
- Riesgos y oportunidades: Para la evaluación consideramos el alcance potencial de los efectos financieros y la probabilidad de ocurrencia.

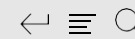
Escalas cualitativas del 1 al 5 sirvieron como base para la evaluación. El valor más alto entre los factores evaluados se utilizó para determinar la severidad del impacto. Como parte de la evaluación cualitativa de los riesgos y oportunidades, también consideramos en qué medida éstos pueden derivarse de los impactos identificados. No se realizó una evaluación financiera de los riesgos y oportunidades. Para priorizar los impactos, riesgos y oportunidades, los valores determinados de severidad o extensión se multiplicaron por la probabilidad de ocurrencia. Los resultados con una puntuación de 15 o más se definieron como “materiales” para Daimler Truck.¹

Fase 5 - Validación

La fase final incluyó discutir y validar intensamente los resultados con los gerentes de los departamentos de Protección Ambiental, Legal y Cumplimiento, Recursos Humanos, Adquisiciones, Desarrollo y Estrategia. Para la primera presentación de informes según la versión final alemana del ESRS, tomamos en cuenta información adicional del Grupo Asesor Europeo de Información Financiera (EFRAG) y de las asociaciones en el año del informe y la adaptamos en consecuencia.

En 2025 queremos seguir desarrollando nuestros procesos, definir interfaces claras y delimitar responsabilidades de forma exhaustiva. Además, en el futuro planeamos colocar el tema de gestión de IRO (impactos, riesgos y oportunidades) en el departamento de Gestión de Sustentabilidad del Grupo, en estrecha colaboración con Gestión de Riesgos y Oportunidades.

¹ En el caso de posibles impactos negativos sobre los derechos humanos, la gravedad del impacto prevalece sobre su probabilidad.



Divulgaciones de Temas Específicos

Análisis de impactos, riesgos y oportunidades relacionados con el clima

Utilizamos varios escenarios futuros para analizar los posibles riesgos y oportunidades relacionados con el clima. Como parte de un análisis de escenarios relacionados con el clima, examinamos qué consecuencias podría tener el cambio climático en ubicaciones clave de nuestra empresa (riesgos físicos). El enfoque estuvo en nuestra cadena de valor upstream y en nuestras propias actividades. Como parte del análisis de doble materialidad, también se identificaron las influencias de la política climática y la tecnología en nuestra Compañía (riesgos de transición). Hemos tenido en cuenta los resultados en la definición de nuestros impactos, riesgos y oportunidades, que presentamos al inicio de cada capítulo. Estos hallazgos fluyen directamente en nuestra dirección estratégica: influyen en las medidas que tomamos, así como en el desarrollo de nuestra estrategia comercial en relación con los impactos, riesgos y oportunidades identificados.

Los riesgos físicos incluyen peligros derivados de fenómenos climáticos extremos y cambios en los patrones climáticos. Para nosotros estos riesgos son relevantes sobre todo a largo plazo. Al mismo tiempo, los efectos agudos del cambio de las condiciones climáticas ya se están haciendo evidentes hoy en día.

Daimler Truck tiene plantas operativas y proveedores en todo el mundo y, por lo tanto, se enfrenta a riesgos físicos derivados de cambios climáticos agudos y crónicos en todo el Grupo. Esto se aplica especialmente a las olas de calor, los cambios de temperatura, las sequías, las fuertes lluvias e inundaciones, los cambios en las condiciones del viento, las tormentas y otros peligros naturales.

Los riesgos de transición surgen de la adaptación a los cambios, sucesos e incertidumbres relacionados con el clima. Los cambios regulatorios y de mercado, así como los desarrollos tecnológicos y los riesgos reputacionales tienen un fuerte impacto en nuestra Compañía, particularmente durante la fase de uso del producto.

En el análisis de escenarios que se llevó a cabo para este ejercicio, hemos tenido en cuenta los horizontes temporales de corto, medio y largo plazo (2030, 2050, 2080) para los dos escenarios climáticos SSP1-2.6 y SSP5-8.5 (escenarios de bajas y altas emisiones) del Grupo Intergubernamental de Expertos sobre el Cambio Climático (IPCC), donde se tienen en cuenta un escenario de bajas y altas emisiones para mapear una variedad

de posibles escenarios físicos. Los parámetros subyacentes se definieron como parte de la evaluación del riesgo climático y la vulnerabilidad de acuerdo con la taxonomía de la UE. Para el análisis incluimos los siguientes supuestos para las áreas de energía y movilidad:

- **SSP1-2.6:** La energía se suministra a partir de fuentes renovables y se esperan bajos costos de adaptación climática debido a fenómenos meteorológicos extremos. Los vehículos eléctricos a batería y a base de hidrógeno y el transporte público local (LPT) dominan la movilidad.
- **SSP5-8.5:** Los combustibles fósiles permanecerán y se esperan altos costos de adaptación climática debido a eventos climáticos extremos. El motor de combustión da forma a la movilidad en todo el mundo.

Los peligros significativos relacionados con el clima que causan riesgos físicos se registran tanto por región como por tipo de ubicación. Esto incluye oficinas e instalaciones de producción, así como las ubicaciones de Daimler Truck y las de nuestros proveedores. Para el registro se utilizaron las coordenadas geográficas específicas de la ubicación. La evaluación de los riesgos identificados sirve para analizar sus impactos y consecuencias para nuestra Compañía, el medio ambiente y la sociedad. Tenemos la intención de incorporar aún más estos hallazgos en nuestra planificación estratégica y desarrollar medidas para minimizar los riesgos e impactos negativos identificados y hacer posibles las oportunidades. En 2025, nuestro objetivo es realizar un análisis de escenarios adicional para proporcionar una evaluación bien fundada de los riesgos transitorios. Los escenarios climáticos utilizados, en particular el escenario de bajas emisiones, son compatibles con los supuestos subyacentes del Capítulo Nota 1. Información general y políticas contables significativas, ya que persiguen el mismo objetivo.

Análisis de impactos, riesgos y oportunidades relacionados con la contaminación.

Para determinar los impactos, riesgos y oportunidades materiales relacionados con la contaminación ambiental, evaluamos sistemáticamente las emisiones de diversas actividades a lo largo de la cadena de valor. Estos incluyen, por ejemplo, la producción, el transporte, el uso y el mantenimiento de nuestros vehículos. El objetivo fue identificar áreas que tienen impactos ecológicos sobre el medio ambiente. Para ello, consideramos los datos existentes sobre las emisiones al aire y al agua a nivel de sitio.

Para respaldar esta evaluación, realizamos consultas con las partes interesadas para captar sus perspectivas sobre los impactos ambientales y sociales significativos, así como los riesgos y oportunidades para Daimler Truck.

Análisis de impactos, riesgos y oportunidades relacionados con los recursos hídricos y marinos

La evaluación de impactos, riesgos y oportunidades relacionados con el agua y los recursos marinos tuvo en cuenta tanto los resultados de nuestro análisis basado en el filtro de riesgo hídrico de WWF como los datos sobre el consumo de agua en nuestros sitios. Las consultas con las partes interesadas han confirmado nuestra evaluación de que no existen impactos, riesgos ni oportunidades materiales relacionados con el agua y los recursos marinos.

Análisis de impactos, riesgos y oportunidades relacionados con la biodiversidad y los ecosistemas

La evaluación de impactos, riesgos y oportunidades relacionados con la biodiversidad y los ecosistemas tuvo en cuenta nuestros propios sitios, la extracción de materia prima y la fase de uso de nuestros productos.

Análisis de los impactos, riesgos y oportunidades relacionados con el uso de los recursos

Para determinar los riesgos y oportunidades materiales, así como los impactos positivos y negativos relacionados con el uso de recursos y la economía circular, se analizaron con más detalle nuestras propias actividades comerciales. El enfoque se centró en servicios de recambios, servicios de reparación y reacondicionamiento de vehículos. Junto con nuestro departamento central de Adquisiciones, también analizamos los materiales utilizados en la producción de vehículos a lo largo de la cadena de valor. En materia de residuos, utilizamos datos de nuestras ubicaciones, lo que nos proporciona información sobre nuestros flujos de residuos y nos permite realizar un análisis correspondiente.

Análisis de impactos, riesgos y oportunidades relacionados con el gobierno corporativo

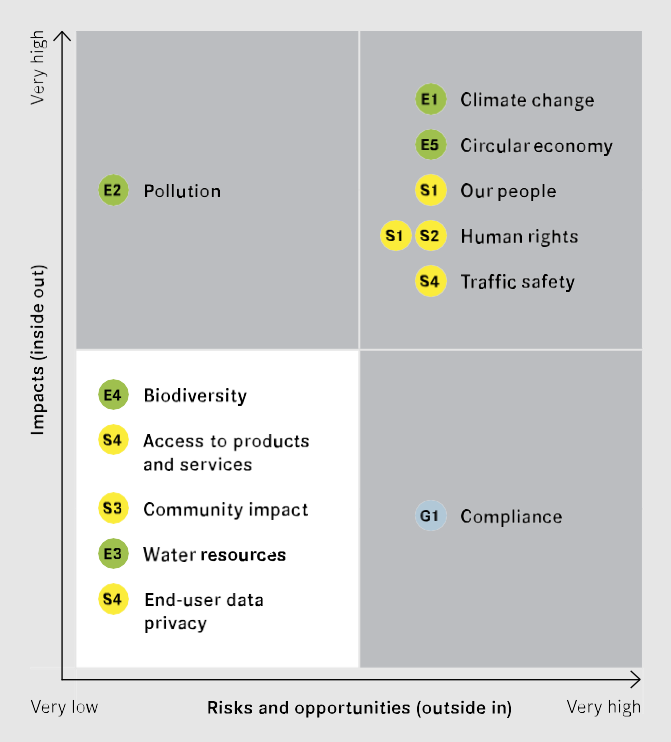
Se realizaron y evaluaron entrevistas con nuestras personas de interés relevantes para identificar impactos materiales, riesgos y oportunidades relacionados con el gobierno corporativo. Además, también tuvimos en cuenta los requisitos legales que nos afectan. El análisis de riesgos de cumplimiento de nuestras empresas controladas del Grupo y de nuestros departamentos centrales jugó un papel crucial en este proceso. Este proceso tiene en cuenta criterios como país, actividad de la empresa y departamental, sector y estructura.

Resultados del análisis de materialidad

El análisis de doble análisis materialidad confirmó los temas centrales de nuestra estrategia de sustentabilidad e identificó siete áreas de acción como materiales. Los temas de cambio climático, economía circular, nuestro equipo, derechos humanos y seguridad vial se evalúan como materiales tanto desde la perspectiva de impacto como de riesgos y oportunidades. Los temas de contaminación y cumplimiento también se identifican como materiales. Estos resultados se presentan en la matriz de materialidad. B. 29

Con base en las áreas clave de acción, hemos asignado los estándares ESRS relevantes con los temas y subtemas allí definidos a los impactos, riesgos y oportunidades materiales. Esto determinó qué puntos de datos deben informarse según el ESRS. Todos los impactos, riesgos y oportunidades materiales quedan cubiertos por los requisitos de divulgación correspondientes del estándar ESRS. En algunos casos se ha añadido a nuestros campos de acción información específica de la entidad.

B. 29
La matriz de materialidad de Daimler Truck



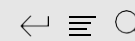
El impacto ambiental y los riesgos que hemos identificado en los estándares ESRS específicos del tema E1, E2 y E5 están estrechamente vinculados con nuestros esfuerzos estratégicos para descarbonizar el transporte.

Impulsamos este objetivo, entre otras cosas, a través de nuestra cartera de productos de vehículos libres de CO₂e. Por ejemplo, existe un posible riesgo de que la lenta expansión de la infraestructura de vehículos libres de CO₂e pueda obstaculizar el progreso en las ventas unitarias de estos vehículos. Este cambio también supone una nueva estrategia de mano de obra cualificada: nos apoyamos en una mano de obra cualificada con nuevos conocimientos especializados. Para lograrlo nos apoyamos en la formación continua y la contratación. En consecuencia, nuestra fuerza laboral y la sociedad también se ven afectadas, como se puede deducir de nuestros impactos y riesgos identificados en los estándares ESRS específicos del tema S1, S2 y S4. Para nosotros es importante actuar éticamente en todo el Grupo y promover una cultura de integridad con la ayuda de estructuras sólidas de gobierno y cumplimiento.

Durante el ejercicio del informe, los riesgos y oportunidades materiales identificados no tuvieron ningún efecto financiero actual en nuestra posición financiera, rendimiento financiero y flujo de efectivo. Además, no se pudieron identificar riesgos ni oportunidades materiales para los cuales exista un riesgo significativo de ajuste material dentro del estado financiero de 2025 a los importes en libros de los activos y pasivos informados en el estado financiero relacionado.

Para obtener información más detallada sobre los impactos materiales, los riesgos y las oportunidades identificados, consulte las tablas respectivas al comienzo de los capítulos Medio Ambiente, Social y Gobierno.

Desarrollamos continuamente nuestro modelo de negocio para satisfacer las exigencias de la transformación hacia tecnologías de propulsión alternativas. El Consejo de Administración está examinando intensamente los impactos materiales, los riesgos y las oportunidades. En su papel de CSB, también evalúa la resiliencia de nuestro modelo de negocio teniendo en cuenta estos factores. No se realizó un análisis formal de resiliencia en el año de informe 2024.



Medio Ambiente





Protección del clima y adaptación al cambio climático (ESRS E1)

Aproximadamente una quinta parte de las emisiones de gases de efecto invernadero en Europa son causadas por el transporte por carretera (el transporte de mercancías y personas). Por eso, como parte de nuestra estrategia de protección del clima y adaptación al cambio climático, analizamos periódicamente los impactos materiales, los riesgos y las oportunidades a lo largo de toda la cadena de valor.

La siguiente tabla B. 30 proporciona una visión general sistemática de estos impactos, riesgos y oportunidades, diferenciados según su influencia en nuestras propias actividades comerciales y a lo largo de la cadena de valor. Este análisis constituye la base de nuestras decisiones estratégicas con el fin de aprovechar al máximo las oportunidades y minimizar los riesgos potenciales. Los impactos, riesgos y oportunidades presentados cubren influencias físicas, de transición y regulatorias, así como desarrollos tecnológicos que afectan directamente nuestro negocio.

Impactos, riesgos y oportunidades materiales

El cambio climático es uno de los mayores desafíos de nuestro tiempo y requiere acciones decisivas. Como fabricante global de camiones y autobuses, queremos utilizar soluciones sustentables e innovaciones técnicas para hacer que el transporte localmente esté libre de CO2e y desarrollar estrategias para contrarrestar los efectos del cambio climático. Contribuimos a ello no sólo con vehículos eléctricos o de hidrógeno, sino también en forma de diversos servicios y nuevas soluciones digitales. Perseguimos este objetivo en todas las áreas de nuestra cadena de valor

B. 30		
Impactos, riesgos y oportunidades materiales relacionados con la protección del clima y la adaptación al cambio climático¹		
Categoría	Título	Descripción
Impacto positivo (VC)	Ofrecemos productos y servicios innovadores que reducen el impacto ambiental (TRA) (L)	Nuestros productos innovadores, como los vehículos eléctricos de batería y de hidrógeno, reducen el impacto ambiental. Esto se consigue, por ejemplo, mediante menores emisiones de gases de efecto invernadero durante la producción y el uso, así como mediante el uso de materiales alternativos.
Impacto negativo (OO; VC)	Las emisiones de CO2e (alcances 1, 2 y 3) contribuyen al calentamiento global (PHY) (L)	Nuestras emisiones directas e indirectas de gases de efecto invernadero contribuyen al aumento de las concentraciones de gases de efecto invernadero en la atmósfera. Esto conduce a cambios agudos y crónicos en los patrones climáticos, como olas de calor, cambios de temperatura, sequías, fuertes lluvias, inundaciones y aumento de la temperatura media.
Oportunidad (OO)	Las prácticas de eficiencia energética y la generación propia de energía renovable pueden conducir a reducciones de costos (TRA)	La implementación de medidas de eficiencia energética puede reducir costos a corto plazo. Además, la adquisición de energía renovable y la gestión sostenible de los recursos pueden generar ahorros de costos a largo plazo y aumentar la resiliencia a las fluctuaciones de los precios de la energía.
Riesgos (OO; VC)	Los riesgos físicos pueden provocar tiempos de inactividad en la producción e interrupciones en la cadena de suministro (PHY)	Los riesgos climáticos agudos, como lluvias extremas, olas de calor, sequías, tormentas e incendios forestales, así como los riesgos crónicos debidos a los cambios en las precipitaciones, pueden provocar perturbaciones en la cadena de valor, el suministro de energía, fluctuaciones de precios y escasez de recursos, lo que en última instancia puede conducir a pérdidas de producción.
	Las regulaciones actuales y nuevas pueden generar mayores costos operativos y problemas de responsabilidad (TRA)	Las medidas regulatorias pueden generar riesgos transitorios importantes. Las regulaciones actuales y nuevas para reducir el consumo de la flota y las emisiones de CO2e de los vehículos nuevos pueden generar mayores costos operativos y problemas de responsabilidad. Los desafíos tecnológicos en el desarrollo de nuestros vehículos para cumplir con las nuevas regulaciones también pueden resultar en mayores costos operativos. El incumplimiento de las regulaciones puede dar lugar a sanciones financieras, daños a la reputación y costos de recuperación y remediación, lo que puede tener un impacto negativo en los resultados operativos, así como en la liquidez y los recursos de capital.
	Las tecnologías disruptivas pueden generar riesgos en el desarrollo de productos y aumentar los costos de investigación y desarrollo (I+D) (TRA)	El desarrollo de vehículos eléctricos a batería y basados en hidrógeno aumenta la complejidad de nuestra cartera de productos y precios y puede afectar la demanda de los clientes y las expectativas de nuestras partes interesadas. Como resultado, esto puede conducir a tiempos de desarrollo más largos y mayores costos de I+D.
	El lento desarrollo de la infraestructura para tecnologías de propulsión alternativas puede limitar las ventas unitarias de estos vehículos (TRA)	La infraestructura necesaria para los vehículos eléctricos y basados en baterías de hidrógeno (infraestructura de carga, red de estaciones de servicio para combustibles líquidos alternativos como el hidrógeno) se está desarrollando lentamente y depende de decisiones políticas. Esto puede limitar y retrasar la introducción y la demanda del mercado de vehículos con tecnologías de propulsión alternativas.

1 Leyenda: (OO) Operaciones Propias; (VC) Cadena de Valor; (TRA) Cambio Transicional; (PHY) Cambio Físico; (L) Horizonte de tiempo a largo plazo.

Nuestro enfoque de administración y organización

La máxima responsabilidad de la protección del clima y la adaptación al cambio climático recae en el Consejo de Administración, que cumple estas responsabilidades principalmente a través de su papel como Consejo de Sustentabilidad Corporativa (CSB). Además, hay representantes medioambientales y energéticos a nivel de todo el Grupo y comités interdepartamentales que definen nuestra dirección estratégica. La implementación dentro de las unidades operativas la llevan a cabo representantes de la dirección en los distintos segmentos, plantas y funciones centrales. Esta estructura se muestra en la Figura B. 31. Se pueden encontrar descripciones más detalladas en el capítulo Gobierno de la sustentabilidad.

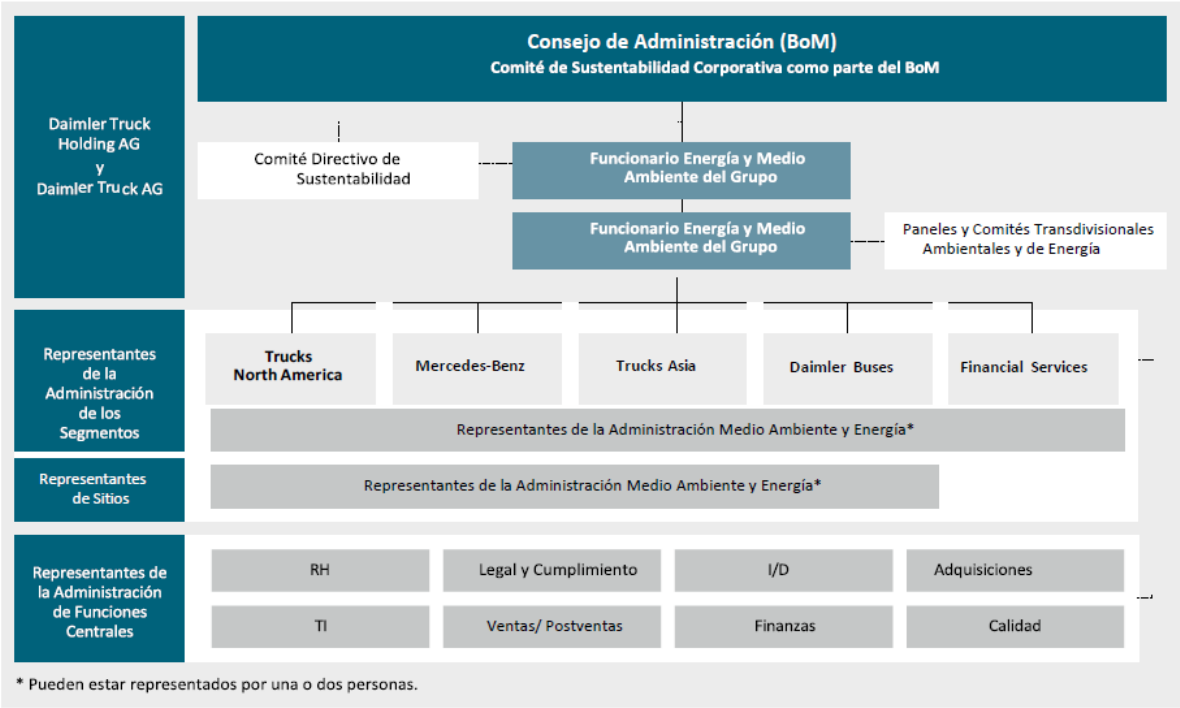
Transformación del sistema de propulsión y promoción de tecnologías respetuosas con el clima

La industria automotriz en todo el mundo está sujeta a regulaciones gubernamentales relacionadas con el clima cada vez más estrictas y en constante evolución. Muchos países y regiones ya han introducido medidas para reducir las emisiones de los vehículos y el consumo de combustible o están preparando leyes correspondientes. En la UE, los objetivos son especialmente ambiciosos: de aquí a 2025, las emisiones medias de la flota de vehículos nuevos de todos los fabricantes de camiones y autobuses que entran en el ámbito de aplicación de las normativas pertinentes se reducirán en un 15 % en comparación con 2019, y se pretende una reducción del 45 % de aquí a 2030.

En vista de estas estrictas regulaciones y objetivos, nuestra empresa se enfrenta al desafío de reducir continuamente el consumo de combustible y las emisiones de gases de efecto invernadero de nuestra flota de vehículos. Ya tenemos esto en cuenta en la planificación del producto. Sin embargo, los riesgos que surgen del marco jurídico y político global tienen un impacto significativo en nuestro éxito comercial futuro.

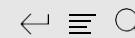
El sistema de propulsión convencional seguirá siendo un producto clave en esta década (e incluso más allá de 2030), especialmente en regiones donde la infraestructura aún no está lo suficientemente avanzada. Hemos desarrollado una estrategia que apunta a reducir la participación del motor diésel actual en nuestra cartera, manteniendo al mismo tiempo nuestra competitividad. Esta estrategia incluye una hoja de ruta clara para la transición hacia vehículos libres de CO₂e a nivel local.

B. 31
Gestión de la Energía, Ambiental y Gobierno



Al desarrollar nuestros productos, damos especial importancia al aspecto de la "co-creación con el cliente". Trabajamos junto con nuestros clientes de camiones y los involucramos activamente en el desarrollo de productos. Un ejemplo de este compromiso son nuestras «Reuniones del Consejo de Clientes», como las celebradas en EE. UU. en 2024, en las que nuestros empleados intercambian ideas periódicamente con los clientes, incluso sobre temas como la movilidad eléctrica.

Con el lanzamiento al mercado del eActros 600, Mercedes-Benz Trucks inició una serie de eventos de diálogo con grandes clientes de flotas europeas. En este contexto, discutimos periódicamente temas de transformación con hasta 30 clientes.



No sólo consideramos los vehículos, sino también el ecosistema necesario para colaborar en soluciones holísticas que posibiliten una transformación ecológica y económicamente exitosa. Durante el año del informe, los eventos se ampliaron para incluir otras aplicaciones de vehículos, como aplicaciones de distribución y de sitios de construcción. También llevamos a cabo actividades periódicas con fabricantes de carrocerías de vehículos para impulsar activamente la transformación de forma colaborativa.

Protección del clima mediante una conducción innovadora: estrategia de doble vía con baterías e hidrógeno

Comenzamos a desarrollar tecnologías de propulsión alternativas desde el principio y ya ofrecemos una amplia flota de vehículos libres de CO₂e en funcionamiento en varios mercados alrededor del mundo. En el año del informe 2024, vendimos once modelos de camiones y autobuses listos para producción en serie que funcionan sin emisiones de CO₂e en nuestros mercados principales de Europa, América del Norte y Japón. Los aspectos más destacados de nuestros productos en el año de informe 2024 se pueden encontrar en el capítulo Eventos importantes.

Cuando se trata de la descarbonización del transporte de mercancías y pasajeros, nos basamos en dos tecnologías complementarias para suministrar energía al sistema: la eléctrica de batería y la basada en hidrógeno. En el caso del hidrógeno, desde 2023 estamos desarrollando motores de combustión de hidrógeno además de pilas de combustible como complemento a la tecnología de propulsión eléctrica por batería. De esta forma pretendemos aumentar los beneficios para el cliente y nos esforzamos por alcanzar nuestro objetivo de contar con una cartera de productos libres de CO₂e en funcionamiento. A corto plazo, contamos con el apoyo legal para que el motor de combustión de hidrógeno se adopte en los mercados principales de Europa, América del Norte y Japón.

Con esta estrategia de doble vía, queremos contribuir al objetivo de un transporte de mercancías y de pasajeros por carretera sin emisiones de CO₂e a nivel local para 2050. Puede encontrar más información en www.daimlertruck.com/en/innovation/powertrain.

Nuestras políticas

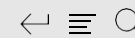
En Daimler Truck se aplican diversas políticas con respecto a la protección material del clima y los impactos, riesgos y oportunidades relacionados con la adaptación al cambio climático. En particular, se incluyen nuestro Código de conducta de Daimler Truck (para más detalles, consulte el capítulo Información general), los Estándares para socios comerciales (para más detalles, consulte el capítulo Cooperación con socios comerciales), los Términos especiales de Daimler Truck relacionados con las condiciones contractuales con nuestros proveedores (para más detalles, consulte el capítulo Gobierno), así como la Política corporativa de protección ambiental.



B. 32

Política Corporativa de Protección Ambiental

Categoría	Descripción
Contenido más importante	Para Daimler Truck, la protección del medio ambiente significa estar activo en las siguientes áreas: protección del clima, adaptación al cambio climático, conservación de recursos, eficiencia energética, prevención de la contaminación ambiental, gestión del agua, de los residuos, de la energía y de sustancias peligrosas. La contribución a la economía circular y a la biodiversidad también es importante para el Grupo. Esta política contiene las directrices medioambientales como expresión de la política medioambiental del Daimler Truck Group y constituye el marco para los sistemas de gestión medioambiental y energética: 1. Afrontamos de frente los retos futuros en el sector medioambiental 2. Desarrollamos productos respetuosos con el medio ambiente durante todo su ciclo de vida y contribuimos al transporte sustentable. 3. Reducimos continuamente el impacto ambiental de nuestras operaciones y nos esforzamos por lograr una producción limpia y respetuosa con el medio ambiente. 4. Ofrecemos a nuestros clientes un servicio integral e información sobre el ciclo de vida ambiental de nuestros productos. 5. Nuestro objetivo es ofrecer un desempeño ambiental ejemplar en todo el mundo. 6. Brindamos a nuestros empleados y grupos de interés información completa sobre nuestro desempeño ambiental y compromisos específicos.
Objetivos generales	El objetivo de la política a nivel Grupo es sentar las bases para la protección del medio ambiente y los principios de actuación de Daimler Truck Group. En este contexto, la protección del medio ambiente y la búsqueda de la neutralidad en las emisiones de gases de efecto invernadero son parte integral de la estrategia corporativa, que apunta a la creación de valor a largo plazo. El objetivo de permitir un transporte local libre de CO₂e en las carreteras incluye un manejo cuidadoso de los recursos naturales.
Referencia a impactos, riesgos u oportunidades materiales	Nuestra Política Corporativa de Protección Ambiental contiene directrices sobre los impactos, riesgos y oportunidades materiales relacionados con la protección del clima y la adaptación al cambio climático, como se describe en B. 30.
Proceso de monitoreo	El cumplimiento de las políticas ambientales en los centros de producción se supervisa en el marco de nuestros sistemas de gestión medioambiental y energética existentes, incluidos ISO 14001/ISO 50001, EMAS y auditorías de riesgo ambiental.
Alcance	La política aplica a todos los empleados y miembros del órgano de administración de Daimler Truck Holding AG, así como a todas las compañías controladas del Grupo.
Nivel organizacional responsable	Nuestra política medioambiental, incluidas las directrices, deben ser aplicadas por todos los empleados de Daimler Truck Group y en todas las ubicaciones del Grupo. Los directivos de todos los niveles tienen una responsabilidad particular a este respecto.
Referencia a iniciativas de terceros	Con base en las directrices medioambientales de toda la empresa, Daimler Truck exige a sus plantas de producción en todo el mundo que implementen sistemas de gestión certificados según ISO 14001 e ISO 50001. ISO significa Organización Internacional de Normalización, cuyas normas ayudan a las empresas a implementar prácticas uniformes y reconocidas en todo el mundo. Además, nuestras instalaciones en Alemania deben estar certificadas según EMAS.
Consideración de intereses de partes interesadas	En la política se tienen en cuenta los intereses de los empleados, clientes, proveedores, socios contractuales, asociaciones y autoridades del Grupo, iniciativas públicas, otras partes interesadas y el público.
Disponibilidad de la política a las partes interesadas	Todas las políticas del Grupo se publican en la base de datos interna de reglamentos uniformes (ERD) en la Intranet social de Daimler Truck. Las directrices medioambientales también están disponibles en el sitio web público del Grupo.



Objetivos

Objetivos de reducción de CO₂e en la producción

Nos esforzamos por lograr una producción eficiente en el uso de los recursos y respetuosa con el clima, lo que está respaldado por nuestra iniciativa “producción ecológica 2030”. Esta iniciativa tiene como objetivo reducir las emisiones de CO₂e, aumentar el uso de energías renovables y mejorar la eficiencia energética y del agua. También nos comprometemos a reducir los residuos en nuestras plantas de producción. Estos objetivos están directamente relacionados con nuestra Política Corporativa de Protección Ambiental (ver tabla B. 32).

Como parte de la iniciativa “producción ecológica 2030”, hemos establecido objetivos de reducción para las emisiones de CO₂e de Alcance 1 y Alcance 2 que se aplican a todos los sitios de producción propios de Daimler Truck Group. Además de las emisiones de CO₂, también se tienen en cuenta las emisiones de CH₄ (metano) y N₂O (monóxido de nitrógeno).

Cuando el Consejo de Administración adoptó los objetivos en 2022, se utilizaron las cifras más recientes disponibles, que no reflejaban un impacto significativo de la pandemia de COVID-19. En general, no se han producido cambios significativos en nuestras plantas de producción desde el año base, por lo que creemos que el valor del año base sigue siendo una base representativa de nuestros objetivos, actividades e influencias externas. Sobre esta base podremos fijar objetivos de reducción bien fundamentados. Todos los objetivos de la iniciativa “Producción ecológica 2030” fueron desarrollados y acordados junto con los equipos de expertos ambientales y energéticos de las plantas de producción. No se tuvieron en cuenta marcos científicos específicos a la hora de establecer los objetivos y, en consecuencia, no se validaron en relación con una trayectoria científica.

Nos hemos marcado un objetivo para todo el Grupo para reducir las emisiones de CO₂e:

Las emisiones de **Alcance 1** y **Alcance 2** de todas las plantas de producción del Daimler Truck Group se reducirán en un 42 % para 2030 en comparación con los valores de 2021.¹

Esto corresponde a una reducción de 878 ktCO₂e a 509 ktCO₂e. Actualmente, nuestro objetivo combinado de Alcance 1 y Alcance 2 cubre el 90 % de nuestras emisiones de Alcance 1 y Alcance 2 de todo el Grupo en el año del informe. No existe ninguna desviación respecto a los gases de efecto invernadero tomados en cuenta. Con base en nuestros objetivos estratégicos, asumimos que la distribución en 2030 según el enfoque basado en el mercado será del 90 % Alcance 1 y del 10% Alcance 2. En el año base 2021, la distribución fue de aproximadamente el 44 % Alcance 1 y el 56 % Alcance 2.

El establecimiento de objetivos climáticos permite desarrollar una trayectoria de reducción que sea coherente con los objetivos climáticos globales. Estas vías incluyen acciones y objetivos específicos necesarios para reducir las emisiones en el sector del transporte y limitar el calentamiento global. Las palancas más importantes para alcanzar nuestros objetivos de reducción de CO₂e son el uso de energía renovable y la reducción del consumo de energía (a través de la eficiencia energética).

Compensación de las emisiones restantes de CO₂e en la producción

Basándonos en nuestros objetivos de reducción de CO₂e, nos esforzamos por reducir continuamente las emisiones en nuestros procesos de producción. Además, actualmente nos estamos centrando en compensar las emisiones de CO₂e restantes. En nuestras plantas de producción europeas y algunas otras, ya estamos compensando todas las emisiones restantes de CO₂e mediante proyectos de protección climática calificados.

Se espera que para 2025, las plantas de producción en India y Japón alcancen la neutralidad de CO₂e en el balance general. También pretendemos alcanzar la neutralidad de CO₂e en el balance en EE.UU. En 2039, todos los centros de producción a nivel mundial deberán ser neutrales en carbono en su balance general.

Descarbonización a lo largo de nuestra cadena de suministro: objetivos de descarbonización para las emisiones de Alcance 3
Además de nuestro objetivo de minimizar las emisiones directas que podemos controlar (Alcance 1 y 2), Daimler Truck también apunta a reducir las emisiones de Alcance 3. Nos centramos especialmente en las emisiones que se derivan del uso de nuestros vehículos por parte de los clientes.

Por este motivo, la reestructuración de nuestra cartera ya está en plena marcha. En el futuro, ampliaremos gradualmente nuestra cartera de productos en la operación de camiones y autobuses libres de CO₂e. En este contexto, Daimler Truck está trabajando para derivar objetivos claros y realistas para la reducción de las emisiones de Alcance 3. En el desarrollo de estos objetivos estratégicos de descarbonización intervienen diversos factores de los que dependen las emisiones de Alcance 3 de nuestros vehículos. Entre ellos se incluyen la disponibilidad suficiente de energía «ecológica» (electricidad ecológica e hidrógeno), la infraestructura de carga y recarga necesaria y los costos totales del vehículo para nuestros clientes a lo largo de toda su vida útil, y por tanto también la aceptación de estos vehículos por parte de los clientes. Las condiciones dinámicas del mercado y las regulaciones legales también tienen una influencia importante en el éxito en el mercado de los vehículos operativos libres de CO₂e. Estos factores están fuera del ámbito de influencia inmediato de nuestra empresa y, por lo tanto, dificultan prever con fiabilidad la evolución futura y establecer objetivos realistas.

Al definir objetivos de reducción de Alcance 3 como parte de nuestro futuro Plan de Transición Climática, queremos demostrar que nuestra visión a largo plazo para una transformación del transporte de mercancías y pasajeros es coherente con nuestro compromiso con una economía baja en carbono.

¹ Esto corresponde al objetivo de producción ecológica de Target House, que incluye nuestros centros de producción, así como pistas de pruebas seleccionadas y sitios de I+D. Incluimos todos los sitios de producción “completamente armados” (CBU), “completamente desarmados” (CKD) y sitios de remanufactura (Reman). Estos objetivos de emisiones difieren del alcance de la tabla de emisiones B. 36 en que el objetivo se establece para los sitios de producción.



Objetivos adicionales de sustentabilidad para nuestra producción

También nos hemos marcado un objetivo de eficiencia energética como parte de la iniciativa “producción ecológica 2030” (ver figura B.33). Para 2030, nuestro objetivo es reducir el consumo de energía relacionado con la producción en alrededor de 590 GWh mejorando nuestra eficiencia energética. Este objetivo de reducción se basa en un modelo que utiliza el consumo promedio de energía del año 2013/2014 (3.861 GWh) y los volúmenes de producción esperados. Para este fin se calcularon valores objetivo-específicos para cada una de nuestras plantas de producción. Este objetivo contribuye a nuestra estrategia de reducción energética pero aún no cumple totalmente los requisitos del ESRS.

Para alcanzar este objetivo son necesarias numerosas medidas de eficiencia, que implementamos continuamente y cuyos efectos anuales documentamos en la base de datos de producción ecológica propia de nuestra empresa. Se espera que en 2030 la suma de todos los efectos alcance una reducción anual de alrededor de 590 GWh. Esta reducción se determina según una lógica de niveles, estableciéndose como valor base la línea cero (0 GWh).

Además, con la implementación de estas medidas, perseguimos el objetivo de reducir el consumo energético por vehículo en un 16 % para el año 2030, también con base en la media del año 2013/2014.

Adicionalmente, de aquí a 2030, al menos el 55% de la energía que utilizamos deberá proceder de fuentes renovables. Estos objetivos están directamente relacionados con nuestra política corporativa de protección del medio ambiente (véase la tabla B. 32). Nos esforzamos por invertir en tecnologías y proyectos respetuosos con el clima en todo el mundo para cumplir con los objetivos climáticos nacionales e internacionales. Se prevé que para 2025 todas las plantas de producción de Japón y la India se abastecerán con energía ecológica. También queremos convertir nuestras plantas de producción en EE.UU. a energía ecológica. Todos los demás centros de producción deberán seguir esta norma a más tardar en 2030.

Para realizar el seguimiento de los objetivos y el progreso hacia su consecución, se introdujo la base de datos de producción ecológica, en la que equipos de expertos de nuestros centros de producción en todo el mundo introducen acciones de eficiencia y reducción. Utilizamos esta base de datos para documentar el progreso de la implementación y crear hojas de ruta para cada sitio de producción para gestionar el logro de los objetivos.

B. 33

Producción ecológica 2030

Produccion ecológica 2030			
	CO ₂ Alcance 1 + 2	Energías Renovables	Eficiencia Energética
			
Punto de partida	2021	2021	2013/2014
Daimler Truck	-42% ~ -509 kt CO _{2e}	>55% 100% energía ecológica Generación > 5%	~ -590 GWh -16% por vehículo

Todos los segmentos están trabajando en nuevas acciones de eficiencia energética para alcanzar los objetivos establecidos para 2030. Además, pretendemos definir objetivos adicionales para abordar los impactos, riesgos y oportunidades materiales identificados.

Acciones y resultados

Nuestras acciones de protección del clima y adaptación al cambio climático se centran en las tres áreas de Desarrollo de productos, Cadena de suministro y Producción.

Además, desarrollamos continuamente nuevas acciones relacionadas con la gestión para promover la protección del clima y la adaptación al cambio climático. Nuestro objetivo es asignar suficientes recursos financieros, humanos y tecnológicos para alcanzar nuestros objetivos climáticos. La asignación de estos recursos se revisa y ajusta periódicamente. Factores externos como las condiciones del mercado y los requisitos regulatorios también pueden influir en la disponibilidad y asignación de recursos.

Actualmente estamos trabajando en un Plan de Transición Climática (CTP) para Daimler Truck que tiene en cuenta los riesgos y oportunidades climáticas a corto y largo plazo. Además de los Alcances 1 y 2, también incluye objetivos estratégicos de descarbonización para las emisiones de Alcance 3. Para ello, tenemos en cuenta los requisitos de divulgación relacionados con el clima basados en el Estándar Europeo de Informes de Sustentabilidad de EFRAG (ESRS E1). Planeamos adoptar el CTP en 2027.

Desarrollo de una política climática

Actualmente estamos desarrollando una política climática integral que se sumará a nuestra Política de Protección Ambiental Corporativa existente y que se integrará en ella. La política pretende contener conceptos clave y medidas estratégicas que promuevan la implementación de actividades sustentables y contribuyan a reducir las emisiones de CO_{2e}. La política se está desarrollando en relación con el proyecto Daimler Truck CTP.



Nuestra cartera de productos: protección del clima mediante productos innovadores

La movilidad eléctrica es un factor decisivo para el futuro del transporte. Como uno de los líderes tecnológicos actuales, queremos dar forma a la logística y el transporte de pasajeros del mañana a través de soluciones electrificadas que beneficien a los clientes y al medio ambiente por igual.

Un paso clave en nuestro compromiso con la protección del clima fue el inicio de la producción en serie del Mercedes-Benz eActros 600 este ejercicio. Con este camión eléctrico de servicio pesado, pretendemos establecer nuevos estándares en el transporte de mercancías por carretera, especialmente en las áreas de tecnología, sustentabilidad, diseño y rentabilidad para los operadores de flotas eléctricas. Gracias a una capacidad de batería de más de 600 kilovatios hora y a un nuevo eje de propulsión eléctrica especialmente eficiente desarrollado internamente, el eActros 600 ofrece una autonomía de 500 kilómetros sin carga intermedia.¹ También queremos hacer una importante contribución al transporte público urbano con el Mercedes-Benz eCitaro, nuestro autobús urbano eléctrico a batería. Combina la probada tecnología de Citaro con innovadoras soluciones de movilidad eléctrica. Con la actual generación de baterías NMC3, el eCitaro tiene una autonomía de hasta 400 km para una alta capacidad de transporte con sistemas de asistencia avanzados.²

1 El eActros 600 tiene tres paquetes de baterías, cada uno con 207 kWh. Éstas ofrecen una capacidad instalada total de 621 kWh. La capacidad nominal de una batería nueva se basa en condiciones marco definidas internamente. Esto puede variar según la aplicación y las condiciones ambientales. La autonomía se determinó internamente en condiciones de prueba específicas, después del preacondicionamiento con un tractor semirremolque 4x2 con un peso total del tren de 40 t a una temperatura exterior de 20 °C en transporte de larga distancia y puede diferir de los valores determinados de acuerdo con el Reglamento (UE) 2017/2400.

2 El autobús totalmente eléctrico fue sometido a pruebas funcionales a temperaturas inferiores a -15 °C en el Círculo Polar Ártico y a más de 30 °C en el calor del verano español.

B. 34

Cartera de productos vehiculares eléctricos a batería y basados en hidrógeno



Thomas Built Buses Saf-T-Liner C2 Jouley	RIZON	Freightliner CustomChassis eWalk-in Van	Freightliner eCascadia	Mercedes-Benz eActros 600	Mercedes-Benz GenH2 Truck	Mercedes-Benz eActros	Mercedes-Benz eCitaro	Mercedes-Benz eEconic	Freightliner eM2	Mercedes-Benz fully electric bus chassis eC500U	FUSO eCanter; Next Generation in 2023
--	-------	---	------------------------	---------------------------	---------------------------	-----------------------	-----------------------	-----------------------	------------------	---	---------------------------------------

Estas tecnologías ofrecen a los conductores un alto nivel de seguridad y confort, mientras que los pasajeros se benefician de bajos niveles de ruido y acceso sin barreras. Para el transporte público local, que requiere autonomías diarias especialmente largas sin necesidad de recargar el vehículo durante el trayecto, ofrecemos a nuestros clientes el eCitaro de pila de combustible. Equipado con la innovadora tecnología de batería NMC3, permite autonomías de hasta 600 km³

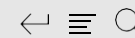
3 La autonomía se determinó internamente bajo condiciones específicas, incluido el equipo con capacidad máxima de batería y capacidad de H2, batería en estado de entrega, en funcionamiento típico de autobús urbano y escenarios climáticos moderados, y puede desviarse de los valores determinados de acuerdo con el Reglamento (UE) 2017/2400. La autonomía real depende del uso individual del vehículo, de su configuración y de otros factores externos. Por lo tanto, la autonomía real puede ser inferior o superior al valor indicado.

Desarrollo de productos

En el área de desarrollo de productos, actuamos especialmente en torno a componentes tecnológicos e infraestructura.

Desarrollo de baterías

Las baterías son un componente clave de la movilidad eléctrica. Contamos con expertos de diversas disciplinas trabajando en todos los aspectos de esta tecnología de almacenamiento: desde la investigación fundamental hasta la preparación para la producción. Llevamos años invirtiendo en tecnologías y procesos de fabricación eficientes en recursos para baterías de alto rendimiento y trabajamos continuamente para optimizar las baterías de iones de litio. Dependiendo de la aplicación, continuamos utilizando diferentes tecnologías celulares en nuestros camiones y autobuses y monitoreamos constantemente el mercado. Siempre que sea posible y sensato, nuestro objetivo es evitar el uso de níquel y cobalto, materias primas fundamentales, en nuestras baterías de próxima generación y reemplazarlas por fosfato de hierro y litio (LFP). Esto mejora la seguridad y la solidez de la cadena de suministro gracias a una mayor disponibilidad de materia prima y permite una vida útil más larga gracias a un envejecimiento más lento.



Al mismo tiempo, las baterías LFP ofrecen una mayor seguridad en el vehículo gracias a su estabilidad térmica y química. Ya utilizamos baterías LFP, especialmente en nuestros camiones eléctricos pesados, como el eActros 600. En el futuro, la producción se realizará en colaboración con un socio externo y, debido a los altos volúmenes, se localizará en Europa y América del Norte, lo que optimizará aún más la eficiencia económica del tráfico de reparto. A través de la empresa conjunta Amplify Cell Technologies LLC, en cooperación con Accelera by Cummins Inc., PACCAR y EVE Energy, estamos marcando el próximo hito en la producción de celdas de batería (LFP). Nuestra empresa se ha marcado como objetivo ofrecer a nuestros clientes accionamientos eléctricos por batería a precios económicos.

El Centro de Tecnología de Baterías de Mannheim, Baden-Württemberg, inaugurado durante el año del informe, desempeña un papel decisivo en la transformación hacia soluciones de transporte libres de CO₂e a nivel local. Ahí se desarrollan y ensamblan productos y procesos para las generaciones de baterías de los futuros vehículos comerciales eléctricos. El centro está dividido en dos áreas: en la línea piloto se construyen prototipos de los futuros vehículos. Aquí, el desarrollo y la producción trabajan en estrecha colaboración para alcanzar la madurez de la serie y mejorar los procesos de producción para la próxima producción en serie en Mannheim. En el área de celdas, actualmente se recopilan conocimientos sobre productos y procesos relacionados con la fabricación de celdas de batería y las celdas se analizan en el propio laboratorio de la empresa. La experiencia adquirida en la producción y el montaje de baterías se está incorporando a la preparación para la producción en serie de la próxima generación de baterías.

Centro de Tecnología

Nuestros dos InnoLabs se fundaron en Alemania entre octubre de 2021 y abril de 2022. El InnoLab "Battery" se encuentra en la planta de Mannheim (Baden-Württemberg), el InnoLab "eDrive" en las plantas de Gaggenau (Baden-Württemberg) y Kassel (Hesse), con un área de desarrollo en Untertürkheim (Baden-Württemberg). Estos centros de competencia se centran en tecnologías de baterías y sistemas de alto voltaje, componentes de propulsión eléctrica, así como unidades de pilas de combustible basadas en hidrógeno y sistemas de propulsión eléctrica. El objetivo es probar nuevas tecnologías y desarrollar y evaluar los productos y procesos correspondientes, siempre con especial atención a nuestro medio ambiente. En este caso, la sustentabilidad comienza ya en la fase de diseño, por ejemplo, mediante la selección de materiales específicos con menores emisiones de CO₂e.

Al cambiar el nombre de nuestros InnoLabs a "Centro de tecnología de baterías" y "Centro de tecnología de eDrive y componentes" en 2024, pretendemos destacar nuestras actividades desarrolladas en el área de temas futuros y transformación. En el presente ejercicio ya se han producido avances, entre ellos la creación de conceptos específicos, la formación de equipos, la reforma y ampliación de edificios y la puesta en marcha de las primeras máquinas y sistemas.

En julio de 2024 se alcanzó otro hito: el centro técnico de la planta de Mercedes-Benz Gaggenau comenzó a funcionar, lo que permitió a la planta continuar su camino de acumulación de experiencia para el desarrollo de procesos y la construcción de prototipos de motores eléctricos "truck-e-fied".

Reducción de CO₂e y aumento de la eficiencia mediante productos digitales

Ofrecemos una cartera integral de servicios digitales para reducir el consumo de combustible de los camiones diésel. Estos servicios ayudan a optimizar el consumo de combustible, reducir el desgaste del vehículo y reducir el riesgo de accidentes. También proporcionan información detallada sobre el comportamiento de conducción de los conductores y las emisiones de CO₂e y ayudan a los administradores de flotas y a los conductores a utilizar los vehículos de la forma más eficiente posible. Las aplicaciones incluyen evaluación del estilo de conducción, entrenamiento para conductores e informes de CO₂e.

Además, servicios electrónicos especiales como el Fleetboard "Charge Management" y el Fleetboard "BEV (Battery Electric Vehicle) Basic Deployment Analysis" planificado facilitan la transición a vehículos eléctricos de batería y de hidrógeno. Estos servicios electrónicos permiten a nuestros clientes controlar la interacción entre el eTruck y la infraestructura de carga de la propia empresa y comprender mejor el consumo de energía. Otros servicios respaldan la planificación de rutas, brindan información sobre el uso del vehículo y, de este modo, hacen que la planificación de la implementación sea más fácil para los clientes de flotas.

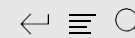
Promoción de la ampliación de la infraestructura necesaria

No sólo trabajamos para sacar al mercado nuevos vehículos que no produzcan emisiones de CO₂e durante su funcionamiento, sino que también nos centramos en acelerar el desarrollo de la infraestructura disponible para nuestros clientes con el fin de operar estos vehículos de manera eficiente. Por ejemplo, el ecosistema de movilidad eléctrica de Daimler Buses GmbH

consta de varios componentes que interactúan. Estas incluyen soluciones de infraestructura para cargar autobuses eléctricos y un suministro de hidrógeno funcional. Los sistemas de gestión de carga y de depósitos también están integrados en la red del sistema para un uso eficiente de la energía. El objetivo es ofrecer a nuestros clientes una solución sustentable y rentable para flotas de autobuses eléctricos. Estas soluciones eSystem ya se ofrecen activamente en toda Europa. Con la fundación de Daimler Buses Solutions GmbH en el último ejercicio, se dio un paso más para ofrecer una solución integrada de vehículos e infraestructura de una única fuente. Nuestras instalaciones en Redford, EE. UU., continúan construyendo un parque de carga multifunción para camiones y automóviles para apoyar a nuestros clientes en su transición a vehículos con tecnologías de conducción alternativas.

En el ejercicio del informe, lanzamos la nueva marca TruckCharge en el Salón Internacional del Automóvil (IAA), que ofrece soluciones de carga de una única fuente para apoyar a los clientes en su camino hacia una movilidad sustentable en términos de infraestructura. Bajo TruckCharge agrupamos nuestras ofertas existentes y futuras en el ámbito de la infraestructura electrónica y la carga de camiones eléctricos: consultoría, infraestructura y operación. La oferta está disponible en Europa, independientemente de la marca, e incluye:

- Asesoría, por ejemplo, en electrificación de depósitos, especialmente para empresas industriales del sector del transporte.
- Infraestructura y socios cualificados para la construcción y puesta en marcha
- Operación a través de servicios digitales adicionales que permiten una coordinación óptima entre vehículos e infraestructura



Somos miembros de varias iniciativas de asociación a través de las cuales pretendemos construir un entorno de transporte localmente libre de CO₂e en el futuro. Estas asociaciones incluyen proveedores y empresas de tecnología para desarrollar nuestros productos, empresas de energía y sistemas para ofrecer tecnologías de carga líderes y empresas de combustible para mejorar la disponibilidad de hidrógeno líquido en las estaciones de servicio. Algunas de estas asociaciones ya han dado lugar a proyectos que respaldan nuestro plan de impulsar la expansión de la infraestructura y allanar el camino hacia una movilidad local libre de CO₂.

Un ejemplo es nuestro negocio conjunto Milence con TRATON Group y Volvo Group para ampliar la infraestructura de carga europea con estaciones de carga de alto rendimiento para operadores de vehículos comerciales eléctricos a batería. De manera similar, con nuestra empresa conjunta Greenlane en el mercado estadounidense y junto con NextEra Energy Resources y BlackRock Renewable Power, estamos impulsando el desarrollo de una red de carga a nivel nacional para vehículos eléctricos de batería y de pila de combustible alimentados por hidrógeno. También estamos promoviendo asociaciones en Europa para ampliar la infraestructura del hidrógeno.

Para lograr la paridad de TCO (costo total de propiedad, es decir, los costos operativos totales durante su vida útil) entre un camión eléctrico a batería y uno diésel y para reducir costos, utilizamos economías de escala, asociaciones y desarrollamos nuestro propio conocimiento sobre tecnologías diferenciadoras. Para posibilitar un transporte local libre de CO₂e, se necesitan más que solo vehículos libres de CO₂e durante su funcionamiento. Más bien, el éxito se basa en la sinergia de tres factores: vehículos libres de CO₂e durante su funcionamiento, una infraestructura de energía ecológica para vehículos de batería e hidrógeno, y paridad de costos con los vehículos convencionales, por ejemplo a través de precios del CO₂, peajes basados en el CO₂ y subsidios.

Cadena de suministro

Nuestras acciones en la cadena de suministro se relacionan con nuestros socios comerciales proveedores, con las piezas y materiales comprados y con las rutas de transporte a nuestras instalaciones de producción.

Reducción de CO₂e a lo largo de nuestra cadena de suministro

Como parte de nuestros procesos operativos de compra de materiales de producción, utilizamos evaluaciones de

sustentabilidad estandarizadas como el Cuestionario de Evaluación de Sustentabilidad (SAQ) como herramienta de verificación del cumplimiento de nuestros estándares ambientales. Para crear transparencia sobre las estrategias de descarbonización y los objetivos de reducción de CO₂e de nuestros proveedores, utilizamos el cuestionario CDP. El cuestionario de la cadena de suministro del CDP recopila datos sobre las emisiones y las prácticas ambientales de los proveedores, proporcionando una descripción general clara de las emisiones indirectas. Con datos detallados de emisiones, podemos identificar las áreas de nuestra cadena de suministro que están más afectadas y establecer prioridades para la descarbonización. También utilizamos los datos del cuestionario para comparar a nuestros proveedores con otras empresas de la industria y hacer un seguimiento de las mejoras de año en año. Esto ayuda a reducir aún más las emisiones y también fortalece la resiliencia y la competitividad. Este proceso está diseñado para alentar a los proveedores a mejorar continuamente sus esfuerzos para reducir las emisiones de CO₂e. La huella de CO₂e de los proveedores se está convirtiendo cada vez más en un criterio en las decisiones de compra. Queremos transparencia sobre el balance de CO₂e de los productos que nos suministran.

Además de la producción de baterías, el principal impulsor de las emisiones de gases de efecto invernadero es la producción de materias primas como acero, aluminio y plásticos. En el futuro, las emisiones de los materiales se tendrán más en cuenta en los nuevos proyectos y en las decisiones de contratación pública. Para promover la adquisición de materiales de producción sostenibles, integraremos sistemáticamente cifras clave relevantes como las emisiones de CO₂e en los procesos comerciales con el fin de avanzar hacia la neutralidad de CO₂e.

El intercambio de información tanto dentro como fuera de nuestra empresa juega un papel importante en la implementación exitosa de acciones para una cadena de suministro respetuosa con el medio ambiente. Por ejemplo, en el departamento de compras de material de producción, capacitamos a los compradores sobre los requisitos de sostenibilidad para los proveedores.

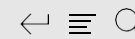
Logística de entrada

Impulsamos la transformación de la industria del transporte hacia una operación libre de CO₂e a nivel local y también confiamos en camiones eléctricos en nuestra propia cadena de suministro. Nuestro objetivo es electrificar completamente el tráfico de entrega a la planta de Wörth en Renania-Palatinado, nuestra planta de

ensamblaje más grande, para finales de 2026. Una parte significativa de nuestra cadena de suministro directa puede quedar libre de CO₂e durante su funcionamiento. Como parte de este esfuerzo, estamos construyendo nuestra propia infraestructura de carga en Wörth, en las plantas de ensamblaje de Mannheim y Gaggenau en Baden-Württemberg, y en Kassel en Hessen, que estará disponible tanto para los proveedores como para los propios vehículos de la empresa. A principios del segundo trimestre de 2024, el 11% de las entradas a la planta de Wörth ya eran eléctricas; Al final del periodo, el tractor semirremolque eléctrico Mercedes-Benz eActros 300 se utilizó en el 20% de las inscripciones. A medida que avance el proyecto, el eActros 600 también debería cubrir distancias de transporte más largas; Desde septiembre de 2024, un vehículo de prueba eActros 600 transporta ejes eléctricos desde la planta hermana de Kassel (Hesse) hasta Wörth (Renania-Palatinado). De esta forma, demostramos el amplio espectro de aplicaciones de los dos modelos de camiones eléctricos en condiciones reales dentro del tráfico de transporte propio de la empresa.

El núcleo de nuestro concepto de 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 de logística de entrega local libre de CO₂e en funcionamiento para las plantas de Daimler Truck junto con los transportistas, el primer paso es un análisis individual de las rutas habituales. Esto proporciona información sobre los tiempos de viaje y las distancias entre los lugares de entrega, las opciones de carga y la autonomía de conducción individual.

Los clientes también reciben apoyo para integrar camiones eléctricos en flotas existentes y reorientar sus centros logísticos, incluido asesoramiento sobre la configuración de una infraestructura de carga interna adecuada.



Una parte integral de nuestro concepto de logística de entrada para un tráfico de entrega libre de CO₂e durante la operación es el desarrollo de nuestra propia infraestructura de carga. Las estaciones de carga se instalarán en lugares clave para el tráfico de reparto en las inmediaciones de la producción en las plantas alemanas de Daimler Truck.

Mientras las piezas instaladas en producción se entregan justo a tiempo a la línea de montaje y se descarga la carga del camión eléctrico, el vehículo se recarga en las estaciones de carga de la propia fábrica. Lo ideal es que esto signifique que el vehículo no tiene que planificar ningún otro tiempo de inactividad y puede reanudar su ruta inmediatamente después de que se hayan entregado las piezas. La mayor parte de la infraestructura de carga necesaria en Würth, incluidas las estaciones de carga en las zonas de descarga y un parque de carga frente a la entrada de la fábrica, se construyó en 2023 y 2024. Además de la infraestructura de carga en las plantas, las plantas de áridos también están implementando opciones de carga en sus centros logísticos externos para poder convertir el tráfico de entrega y recogida a vehículos eléctricos. Además, se está estudiando la posibilidad de agrupar y, por tanto, optimizar los flujos de suministro en la red de transporte de las plantas de Würth, Mannheim y Gaggenau en un nuevo centro de consolidación cerca de la sede de Würth.

Transparencia sobre las emisiones de CO₂e de nuestros transportes

Además de estas medidas específicas de reducción de CO₂e, estamos aumentando la transparencia en torno a las emisiones de CO₂e de nuestro transporte. Para los centros de producción en Europa, utilizamos una herramienta de cálculo para mostrar las emisiones de CO₂e en función de datos de transporte reales y así medir el efecto de las medidas de optimización o, por ejemplo, el uso de camiones eléctricos. La lógica de cálculo fue certificada por el Smart Freight Center en 2023 y cumple con el estándar del Global Logistics Emissions Council (GLEC). En 2024, implementaremos esta herramienta de cálculo a nivel mundial para registrar las emisiones de CO₂e de los transportes globales de manera estandarizada. Con el desarrollo del modelo de datos para las unidades organizativas Daimler Truck North America (DTNA), Daimler India Commercial Vehicles (DICV) y Mitsubishi Fuso Truck and Bus Corporation (MFTBC), ahora tenemos una imagen casi completa del transporte de materiales de producción. Para 2025 se pretende cerrar las

últimas brechas, por ejemplo en Mercedes-Benz do Brasil se realizará la actualización anual de datos y se ampliará la certificación GLEC para incluir el nuevo alcance.

Producción

Nuestras medidas en el área de producción se refieren principalmente a nuestras plantas de producción, pero también a otras ubicaciones, como oficinas sin actividades de producción.

Protección del clima y eficiencia energética en la producción

Para reducir las emisiones de CO₂e en nuestra producción, nos apoyamos principalmente en tres tipos de acciones de reducción: acciones de eficiencia energética, uso de energías renovables y acciones tecnológicas. Evaluamos continuamente los mercados energéticos regionales para ampliar el suministro de electricidad ecológica a todas las ubicaciones. Además de comprar energía ecológica, impulsamos constantemente la generación interna de energía en nuestras plantas de producción. Desde principios de 2022, la mayoría de nuestras plantas de producción en Europa se abastecen con energía ecológica procedente de aerogeneradores, sistemas fotovoltaicos y centrales hidroeléctricas. Para los centros de producción alemanes, incluida nuestra sede central, se acordó contractualmente con el proveedor que el volumen de generación sería idéntico al consumo de electricidad cada cuarto de hora. Esto se controla mediante la certificación TÜV regular. Otros lugares en los EE. UU., Brasil, Sudáfrica, Japón e India han cambiado parcialmente al suministro de electricidad ecológica.

También dependemos de la energía fotovoltaica para la generación de energía. Este año fiscal, por ejemplo, se construyó un sistema fotovoltaico de espacio abierto de 13,5 MWp en el sitio de Atlantis, cerca de Ciudad del Cabo (Sudáfrica), en cooperación con un inversionista. Este sistema evita alrededor de 20.000 t de CO₂e al año.

Ya están instalados en todo el mundo alrededor de 40,6 MWp de módulos fotovoltaicos. Con estos hemos generado 35,7 GWh en 2024.

Comprobamos periódicamente la disponibilidad de energía renovable en todas las ubicaciones y las utilizamos cuando las condiciones del mercado lo permiten.

Daimler Truck, EnBW y la ciudad de Würth am Rhein, Alemania, fundaron en 2023 la empresa conjunta WärmeWerk Würth GmbH

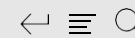
para investigar el suministro de energía de la planta de producción de Mercedes-Benz en Würth y la ciudad de Würth am Rhein utilizando energía geotérmica. El objetivo es determinar la viabilidad de la energía geotérmica para la planta y, si es necesario, construir y operar una planta geotérmica para la generación de calor. La generación de energía geotérmica ofrece a la planta de Würth la oportunidad de aprovechar una fuente de energía renovable en las inmediaciones para la producción sostenible de camiones. En 2025 se seleccionará un sitio adecuado y en 2026 y 2027 se realizarán pruebas y desarrollo. Si la exploración tiene éxito, la planta de calefacción geotérmica se construirá en 2028 y se conectará a la red de calefacción y entrará en funcionamiento en 2029.

En el marco de la iniciativa “Producción ecológica 2030”, durante el año del informe se completaron con éxito las siguientes acciones¹:

- Planta de Kawasaki, Japón: Instalación de una gran bomba de calor adicional que puede funcionar de forma mucho más eficiente que los sistemas anteriores. Esto supondrá un ahorro de unos 3.700 MWh de energía y unas 700 t de CO₂e al año.
- Planta de Würth, Alemania: Optimización de los sistemas de ventilación, incluyendo la instalación de un sistema de recuperación de calor. El consumo de energía se puede reducir en unos 2.700 MWh y las emisiones de CO₂e en 460 t.
- Planta de Aksaray, Turquía: Renovación del sistema de control del edificio para calefacción, ventilación y aire acondicionado, así como optimización de los parámetros establecidos. Esto supone un ahorro energético anual de unos 1.300 MWh y una reducción de CO₂e de unas 230 t.

Se han implementado otras medidas en numerosos centros de producción. Con la ayuda de la base de datos de producción ecológica y de grupos de expertos internos, intercambiamos información sobre acciones de eficiencia en todas las plantas y evaluamos si se pueden implementar en todos nuestros sitios de producción.

¹ Debido a la finalización de las acciones durante el año, el potencial de ahorro total declarado aún no se pudo alcanzar en 2024.



En el año del informe, realizamos inversiones (CapEx) de 725 millones de euros y gastos operativos para investigación y desarrollo (OpEx) de € 1,277 millones para proyectos relacionados con las medidas descritas para el desarrollo de productos, la cadena de suministro y la producción y que conduzcan a una reducción directa e indirecta de las emisiones de gases de efecto invernadero. Estos se reflejan en los siguientes rubros de los estados financieros:

- Costos de investigación y desarrollo
- Adiciones a activos tangibles
- Adiciones a activos intangibles

Partes de estas inversiones y gastos operativos están incluidas en las cifras clave de la taxonomía de la UE sobre inversiones (CapEx) y gastos operativos (OpEx). Además, estamos planificando más inversiones como parte del plan CapEx y gastos operativos como parte del plan OpEx de la taxonomía de la UE que están relacionados con las medidas descritas. Puede encontrarse más información sobre los datos de la taxonomía de la UE en el capítulo Taxonomía de la UE.

Consumo de energía y mezcla de energía

Los datos energéticos y medioambientales se registran en nuestro sistema de datos medioambientales. Cuando en enero de 2025 aún no se disponía de valores reales, se realizaron estimaciones basadas en los valores del año anterior y en el cambio de producción. Informamos de los valores medidos del consumo energético de los centros de producción¹. Para los sitios con bajo consumo de energía (todos los sitios no productivos), los valores se extrapolaron en función del número de empleados (headcount) y se incluyeron en el valor para todo el Grupo.

La extrapolación para los sitios administrativos se basa en los valores medidos de nuestro sitio en Leinfelden-Echterdingen, Baden-Württemberg. Los valores de nuestros sitios de ventas se extrapolaron a partir de los datos de medición de nuestras oficinas de ventas alemanas. Para estas extrapolaciones utilizamos como base el mix eléctrico alemán.

Actualmente obtenemos el 70% de nuestra electricidad y el 12% de nuestra calefacción urbana de fuentes de energía renovables. A lo largo del ejercicio, hemos producido 35.747 MWh de energía renovable y 503.026 MWh de energía no renovable. Nuestro consumo energético se presenta en la tabla B. 35.

Para obtener más información sobre el alcance de consolidación de sostenibilidad generalmente aplicado, consulte el capítulo Información general. Además, se aplican las explicaciones sobre el enfoque de control operativo que se dan para las emisiones de CO₂e.

¹ En los sitios de producción incluimos todos los sitios "completamente armados" (CBU), "completamente desarmados" (CKD) y de remanufactura, así como pistas de prueba seleccionadas y sitios de I+D.



B. 35

Consumo de energía y mezcla de energía

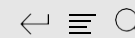
2024			
	MWh		%
	Valores medidos (sitios de producción)	Grupo Total	Grupo Total
(1) Consumo de combustible a partir de carbón y productos derivados del carbón ¹	13,219	13,219	
(2) Consumo de combustible de petróleo crudo y productos derivados del petróleo, incluido el GLP	292,735	348,266	
(3) Consumo de combustible de gas natural	1,348,412	1,477,469	
(4) Consumo de combustible de otras fuentes fósiles ²	1,183	1,183	
(5) Consumo de electricidad, calor, vapor o refrigeración comprados o adquiridos a partir de fuentes fósiles	408,365	444,096	
(6) Consumo de fuentes fósiles y proporción del consumo total de energía (suma de las líneas 1 a 5)	2,063,914	2,284,233	68.3
(7) Consumo de fuentes nucleares y proporción del consumo total de energía	72,479	76,151	2.3
(8) Consumo de combustible procedente de fuentes renovables, incluida la biomasa (que también incluye residuos industriales y municipales de origen biológico, biocombustibles, biogás, hidrógeno procedente de fuentes renovables, etc.) ³	0	0	
(9) Consumo de electricidad, calor, vapor y refrigeración comprados o adquiridos procedentes de fuentes renovables	913,142	947,191	
(10) Consumo de energía renovable no combustible autogenerada ⁴	35,004	35,004	
(11) Consumo total de energía procedente de fuentes renovables y proporción del consumo total de energía (suma de las líneas 8 a 10)	948,146	982,195	29.4
Consumo total de energía (suma de las líneas 6, 7 y 11)	3,084,539	3,342,579	100

1 Sin extrapolación: el coque sólo se consume en un centro de producción.

2 Sin extrapolación: se supone conservadoramente que no se genera energía renovable en sitios que no son de producción: el hidrógeno gris sólo se consume en dos plantas de producción.

3 No es relevante para sitios que no sean de producción.

4 Sin extrapolación: se supone conservadoramente que no se genera energía renovable en sitios que no son de producción.



Intensidad energética

Para determinar la intensidad energética en los sectores con impacto climático intensivo, utilizamos los códigos NACE C (manufactura) y G (comercio; mantenimiento y reparación de vehículos de motor). Operamos principalmente en estos sectores¹. Nuestras ventas netas de actividades en sectores con impacto climático se pueden encontrar en el rubro ingresos según la NIIF 15 del Daimler Truck Group en los estados financieros consolidados. En el año del informe, la intensidad energética en los sectores con un impacto climático intenso ascendió a 66 MWh/millones de €. ²

Emisiones de CO₂e

Calculamos y divulgamos las emisiones brutas de Alcance 1, 2 y 3 de nuestra Compañía. Al informar las emisiones, aplicamos el límite de control financiero y operativo (enfoque de control financiero complementado por el enfoque de control operativo) según lo define el estándar ESRS y el Protocolo de GEI para estos fines. Para las emisiones de Alcance 1 y 2, esto significa que tenemos en cuenta no sólo las compañías sobre las que tenemos control financiero, sino también las empresas que no están totalmente consolidadas en los estados financieros anuales pero sobre las que tenemos control operativo. Durante el año del informe, no se identificaron empresas que debieran incluirse en el informe de emisiones debido al control operativo. Las emisiones de Alcance 3 tienen en cuenta las emisiones de otros actores en la cadena de valor ascendente y descendente.

De particular interés son las categorías materiales de Alcance 3, que fueron identificadas con base en la magnitud de sus emisiones estimadas de gases de efecto invernadero y los criterios del Estándar de Contabilidad y Reporte de la Cadena de Valor Corporativa (Alcance 3) del Protocolo de GEI. Estas categorías incluyen las emisiones procedentes de bienes y servicios adquiridos (3.1) y el uso de productos vendidos (3.11).

Nuestra intensidad de CO₂e basada en el mercado es de 7,191 t CO₂e/ millones de € (basada en la ubicación: 7,197 t CO₂e/millones de €). Para calcular la intensidad, utilizamos el importe de los ingresos en los Estados Financieros Consolidados y el valor total de nuestras emisiones de CO₂e (B. 36). Además, hemos calculado nuestras emisiones biogénicas de CO₂e que no están incluidas en el Alcance 1, Alcance 2 y Alcance 3. Las emisiones biogénicas en el Alcance 1 y Alcance 2 (diésel, gasolina y calefacción urbana) ascendieron a 8.847 t de CO₂e en el año del informe. Suponemos que nuestras compras de electricidad no generan emisiones biogénicas significativas. Las emisiones biogénicas del Alcance 3 (procedentes del uso de productos vendidos) ascendieron a 2.561.018 t CO₂e en el año del informe.

1 Esto no incluye las actividades de todo nuestro Grupo. En particular, se excluyen aquí las actividades de nuestro segmento Daimler Truck Financial Services (DTFS).

2 El consumo energético utilizado para el cálculo se compone del consumo energético de los centros de producción y otros sitios de las áreas de fabricación, venta al por mayor y al por menor y reparación de vehículos. El consumo de energía de estas otras ubicaciones se extrapola e incluyó en función del número de empleados. El consumo energético extrapolado del segmento DTFS no se incluyó explícitamente. La metodología de extrapolación se describe en detalle en la tabla B. 35.



B. 36

Total de emisiones de CO₂e

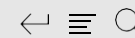
in 1,000 t CO ₂ e	Históricas			hitos y años objetivo-intermedios		
	2021 (año base) ¹	2024		% 2024/2021	2030	% anual de año objetivo / base
	Valores medidos (sitios de producción)	Valores medidos (sitios de producción)	Grupo Total ²	Valores medidos (sitios de producción)	Valores medidos (sitios de producción)	Reducción promedio anual
Emisiones totales de Alcance 1 y Alcance 2	878	568	630	-35.3	509	-4.7
Emisiones de gases de efecto invernadero (GEI) de Alcance 1						
Emisiones brutas de GEI de Alcance 1 ³		349	389			
Porcentaje de emisiones de GEI de Alcance 1 procedentes de regímenes regulados de comercio de emisiones (en %)		26.0	23.4			
Emisiones de gases de efecto invernadero de Alcance 2						
Alcance 2, basado en la ubicación		514	536			
Alcance 2, basado en el mercado ⁴		219	241			
Emisiones significativas de gases de efecto invernadero de Alcance 3						
Emisiones totales brutas significativas indirectas de GEI de Alcance 3			388,247			
Alcance 3.1 Bienes y servicios adquiridos			19,429			
Alcance 3.11 Uso de los productos vendidos			368,818			
Emisiones totales de GEI						
Emisiones totales de GEI (basadas en la ubicación)			389,172			
Emisiones totales de GEI (basadas en el mercado)			388,877			

1 Las cifras de nuestro año base se refieren únicamente a nuestros centros de producción. No se hicieron extrapolaciones para todo el Grupo.

2 Los valores de las emisiones de GEI de Alcance 1 y 2 consisten en las emisiones de los sitios de producción y extrapolaciones de sitios de no producción con bajas emisiones. Estas emisiones extrapoladas se calcularon en función del consumo de energía extrapolado de los sitios. Para conocer detalles de nuestro consumo energético, consulte B. 35.

3 De nuestras emisiones de Alcance 1, 382.021 t CO₂e son atribuibles al Grupo contable consolidado y 6.979 t CO₂e a las dos compañías no consolidadas.

4 De nuestras emisiones de Alcance 2, 236.917 t CO₂e son atribuibles al Grupo contable consolidado y 4.083 t CO₂e a las dos compañías no consolidadas.



Métodos de cálculo de CO₂e

Los cálculos y métodos utilizados para determinar nuestras emisiones se basan en los Estándares Europeos de Información de Sostenibilidad (ESRS), teniendo en cuenta los requisitos de los Estándares del Protocolo de GEI. Desde el año de informe 2023, nuestras emisiones se informan en equivalentes de CO₂ (CO₂e). Esto significa que además de las emisiones de CO₂, también se tienen en cuenta las emisiones de CH₄ (metano) y N₂O (óxido nitroso). En este año de informe, informamos por primera vez sobre las emisiones de Alcance 3. De esta forma, documentamos las emisiones directas de CO₂e de las propias fuentes de emisión de la empresa (Alcance 1), las emisiones indirectas de la generación de electricidad comprada y calefacción urbana (Alcance 2), así como otras emisiones indirectas fuera del Alcance 1 y el Alcance 2 que surgen en la cadena de valor ascendente y descendente (Alcance 3).

Datos de cálculo para emisiones de Alcance 1 y Alcance 2

Calculamos nuestras emisiones directas de la combustión de combustibles, fueloil, gas natural, gas licuado de petróleo y carbón utilizando factores de emisión de CO₂e constantes del Departamento de Seguridad Energética y Cero Neto (DESNZ, Versión 2024) del gobierno británico.

Calculamos las emisiones indirectas de la calefacción urbana y la energía generada externa en función del tiempo y la región. El balance de CO₂e se calcula utilizando el enfoque basado en el mercado. Para ello, recopilamos los factores de emisión de CO₂e de las tarifas eléctricas locales o de los proveedores de electricidad en nuestras ubicaciones en todo el mundo.

Cuando estos no estén disponibles, se seguirá utilizando el factor de emisión promedio actual de energía publicado por la Agencia Internacional de Energía (AIE, versión 2022) para el respectivo país. Para EE. UU., en este contexto se utiliza la base de datos integrada de emisiones y recursos de generación (eGRID, versión 2024) de la Agencia de Protección Ambiental de EE. UU. (US EPA). Además, se utilizan datos sobre los factores de emisión de CO₂e para la calefacción urbana de la base de datos GaBi (versión 2024). Los factores de emisión utilizados se basan en el Potencial de Calentamiento Global del AR5 o AR6 del IPCC. A efectos de comparación, también informaremos las emisiones de CO₂e según el método basado en la ubicación, que solo incluye los factores de emisión específicos del país. En este contexto, se utilizaron los factores de emisión de la EIA (versión 2024) para determinar la participación de las fuentes renovables y nucleares en el suministro de electricidad.

Datos de cálculo de las emisiones de Alcance 3

Nos centramos en las categorías de emisiones de Alcance 3 que se han identificado como materiales en función de su participación en las emisiones totales de Alcance 3 y el impacto de nuestra empresa en la reducción de emisiones. Las categorías de Alcance 3 las hemos identificado ya que cada material representa igual o más del 5% de las emisiones totales de Alcance 3. Por lo tanto, nos centramos en dos categorías de emisiones de Alcance 3 de las 15 categorías de emisiones en total. Se trata de las categorías 3.1 (bienes y servicios adquiridos) y 3.11 (utilización de productos vendidos). El alcance de la categoría 3.11 también incluye las emisiones de los vehículos suministrados en arrendamiento operativo a nuestros clientes. Juntas, estas dos cuentas representan más del 95% de nuestro inventario total de emisiones de Alcance 3. También registramos las emisiones de los arrendamientos dentro del Alcance 3. Puede encontrar más información sobre los cálculos en la Tabla B. 37.

Actualmente utilizamos datos secundarios para calcular nuestras emisiones de Alcance 3. Estos se basan en estándares generales de la industria, valores promedio y fuentes de datos publicadas que no provienen directamente de nuestros proveedores o usuarios. Todavía no hemos integrado datos primarios que incluyan datos directos específicos de proveedores o usuarios de vehículos (por ejemplo, impactos del ciclo de vida de los productos y servicios adquiridos, así como el consumo de energía y las emisiones durante el uso de nuestros vehículos). Aunque los datos secundarios nos permiten estimar nuestras emisiones, reconocemos que los datos primarios son necesarios para una medición más precisa y específica. Para aumentar la precisión de nuestros cálculos de emisiones, tenemos la intención de introducir gradualmente un proceso de recopilación de datos más preciso. Para ello, tenemos previsto, entre otras cosas, preguntar específicamente a los grandes proveedores sobre las emisiones que han calculado.



B. 37

Categorías y cálculo de Alcance 3

Categoría Alcance 3	Método de cálculo GEI	Suposiciones	Factores de emisión
3.1 Bienes y servicios adquiridos	Método del valor promedio de los bienes adquiridos (los datos de la materia prima utilizados en los cálculos se extraen de una base de datos interna centralizada en toneladas y luego se multiplican por los factores de emisión relevantes seleccionados en la fuente de emisión y la región).	El origen del material es la ubicación del proveedor.	Se utilizó una base de datos licenciada específica de la industria (GaBi) como fuente para los factores de emisión de GEI de 2024 basados en el AR6. En el cálculo se tienen en cuenta los siete gases de efecto invernadero.
	Método basado en el gasto para servicios adquiridos (los datos de servicios adquiridos utilizados en los cálculos se extraen de una base de datos interna centralizada en euros. Las compras se mapean y clasifican en familias y clases de contabilidad de GEI, lo que conduce a categorías de factores de emisión y a la multiplicación por los factores de emisión secundarios relevantes).	Basado en gasto no se ajusta por inflación.	Se utilizaron conjuntos de datos de DESNZ (versión 2024), EPA (versión 2024) y EXIOBASE (versión 2021), cuyo cálculo de CO ₂ e se declara con base en el AR5 del IPCC para tres emisiones: CO ₂ , CH ₄ , N ₂ O, para los servicios adquiridos. No se incluyen los HFC, PFC, SF ₆ y NF ₃ .
3.11 Uso de productos vendidos	Combustión interna: Los datos de emisiones son el resultado de la multiplicación del número de vehículos y sus respectivas emisiones. Los datos de emisiones del vehículo se calculan como una multiplicación de la vida útil (años) y el kilometraje (por clase de vehículo) por la eficiencia del combustible (L/100 km) y la intensidad de carbono (gCO ₂ e/L de diésel). El valor resultante es Well-to-Wheel.	Se asumió considerar la eficiencia de la mezcla diésel en la estación de servicio de la región operativa. Los vehículos producidos se venden dentro del mismo año, por lo tanto, para el número de vehículos vendidos se utiliza el volumen de producción de 2024.	Los factores de emisión de GEI tanto para la producción como para el consumo de diésel se obtienen de la base de datos autorizada específica de la industria (GaBi) como fuente para los factores de emisión de 2024 basados en el AR6 del IPCC. En el cálculo se tienen en cuenta los siete gases de efecto invernadero. Estos factores de emisión se basan en la "mezcla de diésel en el surtidor" aplicable al país/región donde se utiliza el producto.
	Batería Eléctrica: Los datos de emisiones son el resultado de la multiplicación del número de vehículos y sus respectivas emisiones. Los datos de emisiones del vehículo se calculan como una multiplicación de la vida útil (años) y el kilometraje (por clase de vehículo) por la eficiencia del combustible (kWh/km) y la intensidad de carbono (gCO ₂ e/kWh). El valor resultante es Well-to-Wheel.	Los vehículos producidos se venden dentro del mismo año, por lo tanto, para el número de vehículos vendidos se utiliza el volumen de producción de 2024.	Los factores de emisión de GEI tanto para la producción como para el consumo de electricidad se obtienen de la base de datos autorizada específica de la industria (GaBi) como fuente para los factores de emisión de 2024 basados en el AR6 del IPCC. En el cálculo se tienen en cuenta los siete gases de efecto invernadero.



Uso de instrumentos contractuales para reducir las emisiones de Alcance 2

Para el cálculo basado en el mercado de nuestras emisiones de Alcance 2, utilizamos instrumentos contractuales para la compra y venta de energía, de los cuales el 100% está agrupado y el 0% está desagregado con los atributos de generación de energía.

Para reducir nuestras emisiones de gases de efecto invernadero de Alcance 2, nos apoyamos en diversos instrumentos contractuales que promueven el uso de energías renovables. Estos incluyen:

- Acuerdos de compra de energía ecológica física (PPA): contratos de suministro directo de energía ecológica procedente de fuentes de energía renovables.
- PPAs ecológicos virtuales/financieros: Contratos que ofrecen incentivos financieros para la expansión de energías renovables sin involucrar necesariamente el flujo físico de electricidad.
- Contratos de suministro B2B con proveedores de electricidad: Acuerdos con proveedores de energía que están específicamente orientados al suministro de energía ecológica.
- Contratos de suministro de electricidad en combinación con certificados de electricidad ecológica: Contratos que se complementan con una prueba de origen (por ejemplo, Certificados de Energía Renovable) para acreditar la compra de energías renovables.

Estos instrumentos nos permiten aumentar específicamente la cuota de energías renovables en nuestra combinación energética y hacer una contribución significativa a la reducción de nuestras emisiones de Alcance 2.

Compensación de CO₂e

Desde 2022, producimos de forma neutra en CO₂e en nuestras plantas de producción de Europa y en otras ubicaciones seleccionadas. Para el año de informe 2022, se compensaron las emisiones de CO₂ restantes; A partir del año de informe 2023, la compensación se amplió para incluir el CO₂e. El uso de certificados de compensación está previsto como medida transitoria hacia una producción libre de CO₂e. Nos centramos en evitar las emisiones de CO₂e mediante el uso de energías renovables y mediante acciones de reducción energética en todas nuestras plantas de producción. En el año del informe 2024, también compensaremos las emisiones de CO₂e restantes (alcances 1 y 2) en los sitios de producción europeos y en algunas otras ubicaciones a través de proyectos de protección climática calificados. También hemos declarado públicamente que nuestra producción es neutra en CO₂e. Todos los proyectos de compensación cumplen con los altos estándares de calidad de la

Fundación Gold Standard. El Gold Standard es el referente para las intervenciones climáticas y de desarrollo con el fin de cuantificar y certificar su impacto. Estos proyectos no sólo reducen las emisiones de CO₂e, sino que también promueven el desarrollo sostenible, social y ecológico en los países del proyecto de muchas maneras. Cuando utilizamos proyectos con certificación Gold Standard, también realizamos una debida diligencia externa independiente para cada proyecto.

En general, se compensaron todas las emisiones de CO₂e restantes de los Alcances 1 y 2 para los siguientes sitios en los segmentos enumerados:

- Trucks North America (TN): Portland, USA; Saltillo, México
- Mercedes-Benz Trucks (MB): Molsheim, Francia; Stuttgart (incl. Leinfelden-Echterdingen, Untertürkheim y Brühl), Baden-Württemberg; Wörth, Rhineland-Palatinate
- Trucks Asia (TA): Tramagal, Portugal
- Daimler Buses (DB): García, México; Holysov, República Checa; Hosdere, Turquía; Ligny, Francia; Mannheim, Baden-Württemberg; Neu-Ulm, Bavaria; Samano, España
- Plantas de componentes independientes del segmento: Gaggenau (incluida la planta de Rastatt y Bad Rotenfels), Baden-Württemberg; Kassel, Hesse; Mannheim, Baden-Württemberg

B. 38

Certificados de CO₂ cancelados

Certificados de CO ₂ cancelados en el ejercicio de informe ¹	2024
Total (1,000 t CO ₂ e)	246
Porcentaje de proyectos de extracción (en %)	0
Porcentaje de proyectos de reducción (en %)	100
Gold Standard (en %)	100
Porcentaje de proyectos dentro de la UE (en %)	0
Porcentaje de certificados de CO ₂ que se contabilizan como ajuste correspondiente (en %) ²	0

1 La supresión para el ejercicio fiscal 2024 se ejecutó en febrero de 2025.

2 De conformidad con el artículo 6 del Convenio de París.

Fijación interna de precios de CO₂

Actualmente no tenemos sistemas internos de fijación de precios de CO₂ en Daimler Truck. Sin embargo, estamos investigando la implementación de un precio interno del carbono (PCI). Para evaluar el impacto potencial de un PCI sobre varias fuentes de emisiones a lo largo de nuestra cadena de valor, hemos analizado retrospectivamente la efectividad de varios niveles de precios utilizando proyectos piloto seleccionados. Además, estamos desarrollando una metodología y una hoja de ruta para la evaluación estructural de los costos de abatimiento dentro de nuestros procesos de toma de decisiones. Esta evaluación sirve para lograr una mayor transparencia en torno a la selección de medidas de reducción de emisiones y fortalece así nuestra estrategia de descarbonización.

Prevención de contaminación ambiental (ESRS E2)

Daimler Truck está trabajando específicamente para mejorar el respeto al medio ambiente de sus vehículos

Impactos, riesgos y oportunidades materiales

Además de los siete gases de efecto invernadero definidos que se describen en el Capítulo Protección del clima y adaptación al cambio climático, nuestros vehículos emiten otras emisiones atmosféricas. En relación con el tema de la contaminación ambiental, hemos identificado el impacto que se muestra en la tabla B. 39 en la cadena de valor de flujo descendente durante la fase de uso de los vehículos como material: En vista de los impactos identificados, el enfoque de los informes está en reducir e idealmente evitar la contaminación del aire causada por nuestros vehículos.

Nuestro enfoque organizacional y administrativo

La máxima responsabilidad de la prevención de la contaminación ambiental y atmosférica recae en el Consejo de Administración en su función de Consejo de Sustentabilidad Corporativa (CSB). Además, hay representantes medioambientales y energéticos a nivel de todo el grupo, así como comités interdepartamentales que definen la dirección estratégica. La implementación en las unidades operativas la llevan a cabo representantes de la dirección en los distintos segmentos, plantas y funciones centrales. Puede encontrar más información en el capítulo Protección del clima y adaptación al cambio climático

Nuestra estrategia para la prevención de la contaminación del aire

Los legisladores de todo el mundo han adoptado normas de emisiones para regular la emisión de sustancias peligrosas como óxidos de nitrógeno o partículas y para reducir la contaminación. Los límites de emisiones descritos en estas normas se han vuelto cada vez más estrictos en los últimos años.

B. 39

Impactos, riesgos y oportunidades materiales relacionados con la contaminación ambiental¹

Categoría	Título	Descripción
Impacto Negativo (VC)	Las emisiones atmosféricas provocadas por nuestros vehículos pueden dañar el medio ambiente y afectar la salud humana (S)	Las emisiones como partículas, óxidos de nitrógeno (NOx) y compuestos orgánicos volátiles causadas por la combustión de combustibles durante la fase de uso de los vehículos pueden causar daños ambientales y contribuir a problemas de salud como enfermedades respiratorias.

¹ Leyenda: (VC) Cadena de valor; (S) Horizonte de tiempo a corto plazo..

El desarrollo de productos juega un papel clave en nuestros esfuerzos en las áreas de protección del clima y control de la contaminación atmosférica: el impacto de un vehículo en el medio ambiente -y, por tanto, también las emisiones de CO₂e y contaminantes que genera- se decide en gran medida en las primeras etapas de desarrollo.

Políticas

Definimos las políticas medioambientales establecidas en la Directiva de Protección del Medio Ambiente como base de nuestra política medioambiental y nos comprometemos con un proceso de mejora integrado en materia de protección del medio ambiente. Con la ayuda de las políticas medioambientales nos esforzamos por lograr una mejora continua hacia la eliminación de contaminantes y emisiones. Además del requisito básico del cumplimiento de las normativas legales, el desarrollo proactivo y continuo de nuestros productos también es una prioridad. Puede encontrarse más información en el capítulo Protección del clima y adaptación al cambio climático

Acciones

En cuanto a la reducción de las emisiones atmosféricas durante la fase de uso, las acciones e innovaciones en el desarrollo de productos son cruciales para nosotros.

Aquí nos centramos en el cumplimiento de los requisitos legales y la transformación a tecnologías de propulsión alternativas. No hemos fijado más objetivos cuantitativos.

Las acciones correspondientes relacionadas con el desarrollo de productos de tecnologías de propulsión alternativas y el aumento de la eficiencia de los camiones diésel mediante productos digitales se pueden encontrar en el capítulo Protección del clima y adaptación al cambio climático en la sección “Acciones y resultados”.

Además, hemos creado el Compendio de Regulaciones de Camiones, que sirve como obra de referencia para las regulaciones globales más importantes sobre emisiones de escape, diagnóstico a bordo, conectividad, conducción autónoma, propulsión eléctrica, ruido, seguridad y calidad del diésel.

Una herramienta importante para probar el impacto ambiental de un vehículo es la documentación que acompaña al proceso de desarrollo. En él definimos determinadas propiedades y valores objetivo para cada modelo de vehículo y cada variante de motor, por ejemplo para el consumo de combustible o las emisiones contaminantes. Utilizamos estos valores objetivo para evaluar nuestro progreso durante el desarrollo del producto y, si es necesario, iniciar medidas correctivas.

Eficiencia de recursos y Economía circular (ESRS E5)

Queremos utilizar los recursos naturales con cuidado y proteger así el medio ambiente y el clima. Por eso, al desarrollar nuestros productos, nos centramos en la mayor vida útil posible y en la reciclabilidad. Para evitar desperdicios, trabajamos en alargar la vida útil de todos los componentes del vehículo. También estamos buscando soluciones de reciclaje para nuestras baterías de alto voltaje.

Impactos, riesgos y oportunidades materiales

A medida que la economía mundial crece y aumenta la demanda de bienes y transporte de pasajeros, también aumenta el consumo de recursos. Esto tiene un impacto en el medio ambiente y la sociedad. La economía circular tiene como objetivo utilizar los recursos de manera más eficiente, minimizar los residuos y cerrar los ciclos de los materiales.

En relación con la eficiencia de los recursos y la economía circular, hemos identificado impactos tanto positivos como negativos, así como un riesgo: al reutilizar, reciclar, utilizar otros procesos de recuperación, remanufacturar y reparar vehículos, componentes y materiales, podemos conservar recursos valiosos, reducir los residuos y prolongar la vida útil de los productos. Por otra parte, el cumplimiento de las regulaciones de reciclaje y reutilización, los estándares de calidad internos y los requisitos más elevados de los clientes también crean nuevos desafíos regulatorios y operativos. Los impactos materiales identificados y el riesgo material afectan a nuestros segmentos de fabricación. Los residuos se generan durante la producción y al final de la vida útil de los vehículos. Los principales recursos utilizados en la producción por peso son el hierro, el acero y el aluminio.

La siguiente tabla B.40 muestra los impactos, riesgos y oportunidades materiales relacionados con la eficiencia de los recursos y la economía circular a lo largo de nuestra cadena de valor

B. 40		
Impactos, riesgos y oportunidades materiales relacionadas con la eficiencia de recursos y la economía circular ¹		
Categoría	Título	Descripción
Impacto positivo, (VC)	La mayor eficiencia de los recursos promueve la prevención y reducción de residuos (S)	La preservación de recursos y la prevención de residuos comienzan en el desarrollo del vehículo a través de la selección de materiales duraderos, reutilizables y reciclables. Estos materiales, junto con los vehículos y los componentes fabricados con ellos, se mantienen en el ciclo durante el mayor tiempo posible mediante su reutilización, reciclaje, remanufactura y reparación. Esto ayuda a conservar recursos a lo largo de toda la cadena de valor y maximizar la vida útil de los vehículos.
Impacto negativo (OO, VC)	La producción de vehículos conlleva un elevado consumo de materias primas como hierro, acero, aluminio y otros materiales (S)	Para la producción de nuestros vehículos utilizamos materias primas como hierro, acero y aluminio. La minería y extracción de estos materiales tienen un impacto en el medio ambiente. Además, el alto consumo de recursos conlleva una reducción en la disponibilidad de estos recursos
Riesgo (OO; VC)	El incumplimiento de la normativa y los requisitos de la economía circular puede suponer riesgos para nuestra Compañía	El incumplimiento de la normativa de economía circular, los estándares internos de calidad y las exigencias más exigentes de los clientes puede generar riesgos financieros y reputacionales.

1 Leyenda: (OO) Operaciones Propias; (VC) Cadea de valor; (S) Horizonte de tiempo a corto plazo

Nuestro enfoque organizacional y administrativo

La responsabilidad última de la eficiencia de los recursos y de la economía circular recae en el Consejo de Administración (véase la figura B. 31 en el capítulo Protección del clima y adaptación al cambio climático).

La preservación de recursos y la economía circular son gestionadas por nuestro Centro de Competencia (CoC) de Economía Circular y son una parte fundamental de nuestra estrategia. También hemos introducido una estructura de gobierno global e interdivisional que trabaja activamente con las partes interesadas de Daimler Truck para garantizar que las acciones para apoyar la preservación de recursos y la economía circular se implementen de manera consistente en las áreas de trabajo y segmentos

La responsabilidad de implementar acciones para reducir el consumo de recursos y prevenir desperdicios recae en las áreas de adquisiciones, desarrollo de vehículos, logística, planificación de la producción, producción y ventas, así como posventa.

Nos centramos en el uso cuidadoso de los recursos y en el desarrollo de vehículos con un bajo consumo de materiales. Gracias a la estrecha colaboración entre producción y desarrollo, garantizamos que aspectos como la producibilidad, el servicio y la susceptibilidad de reparación, la remanufactura y el reciclaje, y por tanto la economía circular, desempeñen un papel importante desde el inicio del desarrollo.

La dirección de la Compañía participa activamente en las decisiones fundamentales sobre los conceptos de construcción, las tecnologías de producción y el uso de materiales. Estos temas se discuten en reuniones de directorio, entre otros lugares, teniendo en cuenta factores como costos, tecnologías eficientes en el uso de recursos, materiales alternativos y opciones de industrialización. También se examina el uso de materias primas escasas y críticas.



A nivel mundial, las regulaciones legales establecen el estándar para el tratamiento y eliminación de nuestros residuos. Trabajamos con proveedores de servicios licenciados y certificados periódicamente. En principio, nuestras plantas de producción están obligadas a supervisar la eliminación de los residuos de producción hasta su destino final y a realizar auditorías periódicas de las instalaciones de eliminación que manejan residuos peligrosos.

Nuestra estrategia para eficiencia de recursos y economía circular

Nuestra estrategia de eficiencia de recursos y economía circular Nos estamos convirtiendo continuamente en una empresa más respetuosa con el medio ambiente mediante la construcción de una cadena de valor circular. En el espíritu de la eficiencia de los recursos y la economía circular, nuestra prioridad sigue siendo la preservación de los recursos y la prevención de residuos. Ya nos centramos en la preservación de los recursos y la economía circular al desarrollar vehículos. Un componente importante es la introducción prevista de una Directriz de Diseño Ecológico. El objetivo es desarrollar un diseño de producto optimizado y circular que prolongue la vida útil de nuestros productos, haga que su ciclo de vida sea más sustentable y, a largo plazo, abra estrategias adicionales para la economía circular. La directriz pretende incluir una estrategia que consta de tres áreas principales: ampliación del uso, reducción del consumo de recursos y reciclabilidad.

Extensión de uso: Queremos alargar la vida útil de nuestros vehículos haciéndolos más fáciles de actualizar, reduciendo los costos de mantenimiento y mejorando la capacidad de transporte. Aumentando la durabilidad, facilitando las reparaciones y utilizando tecnologías de seguridad modernas, pretendemos reducir la cantidad de vehículos necesarios y prolongar su vida útil.

Reducción del consume de recursos: Nuestro objetivo es reducir el consumo de energía y materiales durante todo el ciclo de vida de nuestros vehículos. Nos centramos en reducir el uso de energía en el desarrollo y la producción, utilizando materiales reciclados e integrando componentes reciclables. Además, se prefiere un diseño de vehículo más ligero con alternativas de materiales sustentables para evitar materiales críticos y garantizar un uso más eficiente de la energía en la operación.

Reciclabilidad: Nuestra estrategia se basa en un desmontaje sencillo y una

separación directa de materiales para mejorar la reciclabilidad y la reutilización de las piezas del vehículo. Desarrollamos componentes para que puedan reutilizarse directamente, restaurarse o separarse fácilmente en sus componentes. Esto reduce el gasto de recuperación de material.

Mediante este enfoque holístico del desarrollo de vehículos, pretendemos garantizar una mejor compatibilidad medioambiental y rentabilidad de nuestros productos a largo plazo, con el fin de hacer una valiosa contribución al logro de nuestros objetivos de sustentabilidad.

Además, abordamos las futuras regulaciones legales de forma temprana y continua y analizamos sus efectos sobre Daimler Truck basándonos en los proyectos de ley. Los requisitos esperados se incorporan al desarrollo del producto. Un ejemplo actual es el proyecto de Reglamento (UE) 2023/0284 (sobre los requisitos para el diseño circular de los vehículos y sobre la eliminación de los vehículos al final de su vida útil, por el que se modifican los Reglamentos (UE) 2018/858 y (UE) 2019/1020 y se derogan las Directivas 2000/53/CE y 2005/64/CE), que supone una ampliación a los camiones y autobuses.

A pesar de nuestros enfoques estratégicos y objetivos corporativos, no podemos evitar por completo el desperdicio. Por ello, garantizamos la eliminación más responsable con el medio ambiente de nuestros residuos restantes. Por ejemplo, nuestras plantas de producción en Daimler Truck North America y Mercedes-Benz do Brasil Ltda. han implementado conceptos de gestión de residuos basados en el principio de "cero residuos en vertedero", según el cual los residuos no deben eliminarse en vertederos, sino redirigirse a la recuperación material o térmica. Al evitar el vertido en vertederos, reducimos los riesgos medioambientales, como la contaminación de las aguas subterráneas, y apoyamos la limitación del consumo paisajístico mediante la construcción de nuevos vertederos.

Para promover la innovación y valorar el compromiso de nuestros empleados, en 2024 entregamos por primera vez el Green Mover Award, el premio medioambiental interno de Daimler Truck, a proyectos e iniciativas destacados en el campo de la protección del clima y el medio ambiente. Uno de los proyectos premiados fue un proyecto realizado por nuestros empleados en Detroit. Implementaron un programa de remanufactura de baterías y desarrollaron un contenedor de almacenamiento de baterías estacionarias que reduce las emisiones y los desechos.

Políticas en el Grupo y en la cadena de suministro

La Política Corporativa de Protección Ambiental cubre el uso de recursos y la economía circular y contiene pautas ambientales para reducir el uso de materias primas primarias y promover el uso de materiales reciclados. La política del Grupo también estipula ciclos cerrados de materiales en la producción y la reducción de residuos. Por ello, la política del Grupo se centra especialmente en los impactos materiales positivos de "aumentar la eficiencia de los recursos y la prevención y reducción de residuos". Puede encontrar más información sobre la política del Grupo en el capítulo Protección del clima y adaptación al cambio climático.

Normas de sustentabilidad en términos contractuales con nuestros proveedores

Al incorporar cláusulas de sustentabilidad en los términos contractuales con nuestros proveedores, podemos exigir estándares medioambientales vinculantes, como producción respetuosa con el medio ambiente, reducción del consumo de energía, agua y residuos, y gestión de sustancias químicas y peligrosas. Exigimos a los proveedores que nos suministran materiales de producción que dispongan de un sistema de gestión ambiental certificado según la norma ISO 14001, EMAS o normas comparables. Los proveedores que no cumplan con un volumen de pedido específico están exentos de esta regulación.

Los elementos de la economía circular también forman parte del contrato, por lo que la minimización de residuos, por ejemplo mediante el reciclaje, es una exigencia clara. También se debe reducir o, idealmente, evitar por completo el uso y consumo de recursos durante el proceso de producción. El enfoque debe centrarse en el uso de materiales más sustentables, el ahorro de materiales, el reciclaje o la reutilización y reprocesamiento de materiales. También esperamos que nuestros proveedores diseñen sus procesos y procedimientos de tal manera que los productos puedan volver al ciclo al final de su ciclo de vida.

Además, nuestras Condiciones Especiales para Camiones Daimler exigen que nuestros proveedores de servicios y socios que trabajan con nosotros en procesos de reciclaje implementen un proceso de reciclaje que ahorre recursos para ahorrar materias primas, reducir las emisiones de CO₂e, disminuir el consumo de agua y evitar el desperdicio siempre que sea posible. Puede encontrar más información sobre las cláusulas contractuales obligatorias en materia de responsabilidad social y protección del medio ambiente en el capítulo Cooperación con socios comerciales

Objetivos

Objetivos para un ciclo de economía circular

El objetivo de la economía circular es preservar el valor de los productos, componentes y materiales durante el mayor tiempo posible. Daimler Truck tiene como objetivo minimizar los residuos y el impacto ambiental, maximizando al mismo tiempo el uso de recursos para crear una cadena de valor lo más cerrada posible. Con la ayuda de los llamados métodos 7-R, impulsamos el desarrollo de un diseño de producto circular que tiene como objetivo garantizar la durabilidad, susceptibilidad de reparación y reciclabilidad de los productos. De esta forma queremos cerrar ciclos de materiales y reducir la huella ecológica.

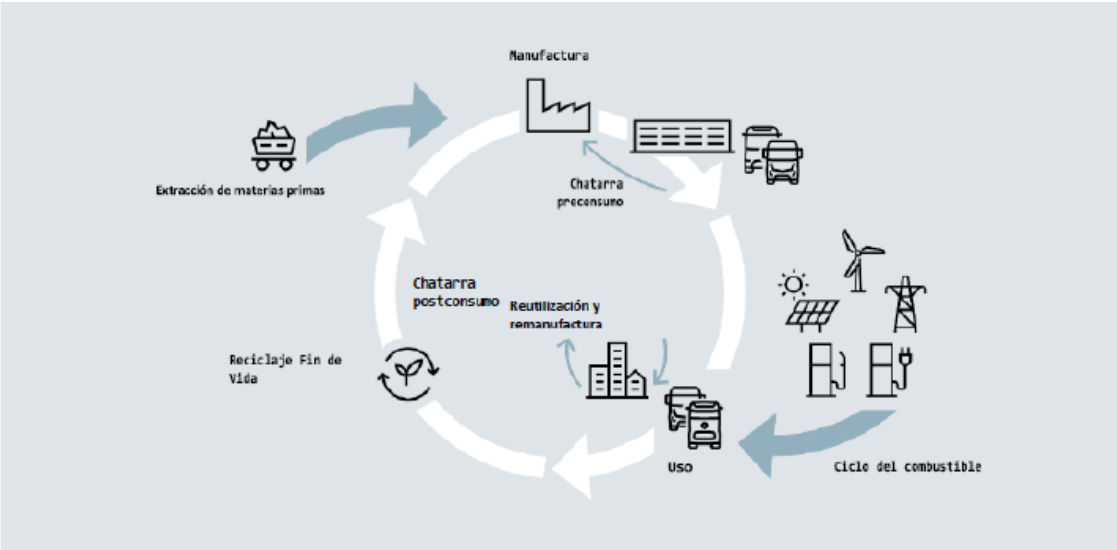
Objetivos de prevención de desperdicios y reciclaje

Nuestra Política Corporativa de Protección Ambiental contiene pautas para reducir la generación de residuos. Seguimos la jerarquía de residuos de cinco etapas regulada en el artículo 6 de la Ley de Gestión del Reciclaje de Alemania (KrWG). La prevención de residuos es el objetivo principal, seguido de la preparación para la reutilización, el reciclaje y otros procesos de recuperación. Se evita la eliminación de residuos siempre que sea posible. Nos hemos fijado el objetivo de reducir la cantidad de residuos en nuestras plantas de producción en aproximadamente 40 kt y aproximadamente un 12 % por vehículo para 2030 en comparación con 2013/2014. Este objetivo contribuye a nuestra estrategia de prevención de residuos, pero aún no cumple totalmente los requisitos del ESRS.

Para tener en cuenta los diferentes centros de producción y sus particularidades asociadas, se incluyeron en la fijación del objetivo de residuos y, además de una reducción fija, también se consideraron factores de influencia variables. No se tuvieron en cuenta marcos científicos específicos a la hora de establecer el objetivo.

B. 41

Economía circular



Calculamos esta reducción utilizando una lógica de niveles, asumiendo que el valor base es la línea cero (0 kt). Se espera que en 2030 la suma de todos los efectos alcance una reducción anual de alrededor de 40 kt, lo que se conseguirá mediante la implementación de diversas acciones de eficiencia. Realizamos un seguimiento continuo del progreso en la consecución del objetivo utilizando la base de datos de producción ecológica (véase el capítulo Protección del clima y adaptación al cambio climático) y lo informamos a la dirección. La base de datos documenta las medidas implementadas y planificadas e indica su contribución al objetivo de reducción de residuos.

Nos hemos marcado como objetivo alcanzar una tasa de recuperación superior al 95% en nuestras plantas de producción para 2030. En 2024, la tasa de recuperación fue del 86%.

Para garantizar que nuestros flujos de residuos se recuperen lo más eficientemente posible, nuestros métodos de eliminación son revisados periódicamente por nuestros expertos para identificar potenciales de optimización.

Además, pretendemos definir objetivos adicionales para abordar los impactos, riesgos y oportunidades materiales identificados.

Acciones y resultados

Nuestros métodos R para la construcción de una economía circular global

Para cumplir con los lineamientos ambientales establecidos en nuestra Política Corporativa de Protección Ambiental, se realizan evaluaciones de ciclo de vida (LCA), que a su vez sirven como base para las acciones tomadas en el año de reporte y en años posteriores.

Evaluación del ciclo de vida

Utilizamos LCA como un enfoque holístico para evaluar nuestros productos. En principio, los camiones y autobuses se examinan a lo largo de todo su ciclo de vida (cadena de suministro, producción, uso y fase final de vida útil) para determinar el potencial de mejora en términos de impacto ambiental. El concepto de ciclo de vida, los resultados del análisis de puntos críticos y el análisis de los pasos clave del ciclo de vida se incorporan a actividades como investigación y desarrollo, adquisiciones y producción para mejorar aún más la huella ecológica de nuestros productos. Hemos creado LCA para algunos de nuestros modelos de vehículos para nuestra propia producción, pero también para piezas y materiales adquiridos. Para el estreno mundial de nuestro Mercedes-Benz eActros 600 en octubre de 2023, publicamos datos LCA por primera vez. También los presentamos en el estado no financiero del año anterior. Mientras tanto, se han realizado otros análisis de ciclo de vida, incluidos los análisis de ciclo de vida del eCascadia y Cascadia en el mercado estadounidense y del eCitaro G Fuel Cell de Daimler Buses. Daimler Buses ya había calculado en el pasado LCA o Declaraciones Ambientales de Producto (EPD) para el eCitaro y el eCitaro G Hybrid. En 2024 realizamos nuestro primer LCA interno para la pila de combustible eCitaro G, que también fue certificada externamente. La calidad de los datos de nuestros LCA está asegurada por TÜV según las normas ISO. Además, actualmente estamos desarrollando una guía de LCA global interna en la que describimos nuestra metodología de LCA estandarizada de Daimler Truck, es decir, la recopilación uniforme de datos y los cálculos de resultados, y la certificamos mediante TÜV para garantizar un proceso de LCA globalmente uniforme. Los resultados de nuestros LCA hasta el momento muestran que la eficiencia de los recursos es clave para la economía circular de nuestros productos.

Surgen en particular dos temas:

- Sustitución de materiales por otros más respetuosos con el medio ambiente (por ejemplo, materias primas renovables).
- Utilización de reciclados en coordinación con nuestros proveedores para implementar una economía circular dentro de nuestro portafolio de productos.

Nuestros métodos 7-R se introdujeron como acciones clave para acercarnos a los objetivos establecidos. Estos métodos ayudan a implementar los resultados de nuestros LCA y avanzar hacia un circuito cerrado: garantizando el uso eficiente de los recursos y la reutilización de materiales, y minimizando así los impactos ambientales a lo largo de toda la cadena de valor. A continuación se explican en detalle los métodos 7-R individuales y se enumeran las acciones asociadas. Las acciones adoptadas no se limitan a un año de informe, sino que deben entenderse como acciones continuas.

Rediseño

Actualmente, nuestros vehículos están fabricados principalmente de materiales como acero, hierro y aluminio. Sin embargo, con la expansión de la movilidad eléctrica, la necesidad de materiales para la producción de vehículos está cambiando. Por ejemplo, se necesitan metales como el litio, el cobalto y el níquel para impulsar las baterías de los vehículos eléctricos. Dada la creciente demanda de estos materiales, es esencial garantizar su disponibilidad suficiente. Uno de nuestros objetivos es transformar toda nuestra cadena de valor en un circuito lo más cerrado posible. Para lograr esto, queremos reciclar nuestros residuos de producción y materiales viejos tanto como sea posible. Para desarrollar soluciones tempranas para otros componentes como ejes eléctricos, transmisiones adaptadas, pilas de combustible, baterías o inversores e incorporar estos hallazgos directamente en nuestro proceso de desarrollo, participamos en proyectos de investigación individuales. Entre ellos se encuentran el "EIC Accelerator" (Consejo Europeo de Innovación), el proyecto "REESilience" para la extracción de tierras raras de los imanes y "LiBInfinity", que se ocupa del reciclaje de baterías industriales y de vehículos eléctricos.

Reducción

En la producción, minimizamos residuos como recortes, arena, materiales de filtrado y lodos mediante procesos nuevos o mejorados y cerramos ciclos de materiales siempre que sea posible. Nuestro centro de consolidación en Gaggenau, Baden-Württemberg, trabaja continuamente en la reducción y optimización del material de embalaje para el transporte de piezas, así como en el cambio de embalajes desechables a embalajes reutilizables. El objetivo es utilizar todas las palancas para reducir al máximo los residuos, como por ejemplo, reducir los residuos de madera vieja que pueden generarse al desechar palets y cajas de transporte. También trabajamos con otros proveedores en la transición de embalajes desechables a embalajes reutilizables, como transportadores de carga y palés, así como en la reducción del material de embalaje. En términos de salida de recursos, Daimler Truck tiene flujos de residuos que son típicos de la industria. Se componen principalmente de chatarra, arena, lodos, aceite usado, papel, plástico, textiles, material de embalaje, baterías, neumáticos, vidrio y aparatos eléctricos antiguos.

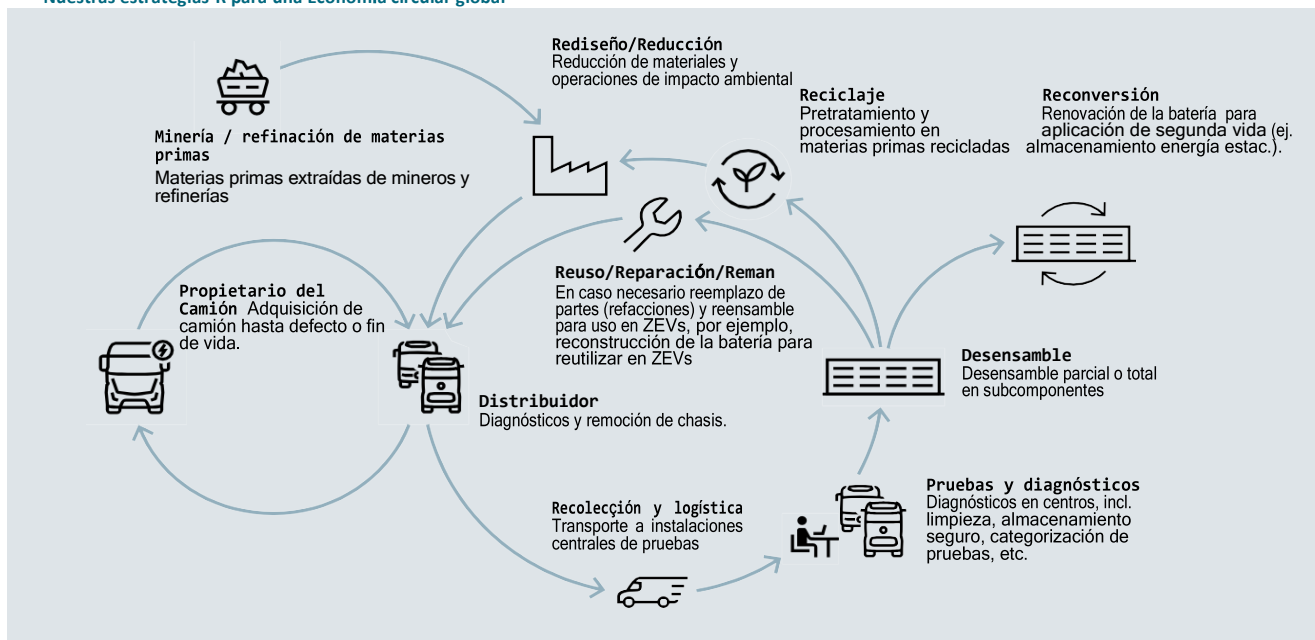
Reparación, Reutilización

Un pilar central de la economía circular es la capacidad de reparar vehículos. Los requisitos para ello se crean ya en la fase de diseño, haciendo que los componentes individuales sean lo más modulares posible.

Los camiones Mercedes-Benz usados con bajo kilometraje y poca antigüedad pueden recibir la etiqueta "Mercedes-Benz Trucks Certified" después de una inspección técnica. Estos camiones no tienen más de cinco años de antigüedad, tienen un kilometraje máximo de 500.000 kilómetros y han sido cuidadosamente inspeccionados y reparados por nuestros propios TruckStores, sucursales o socios autorizados de Mercedes-Benz de acuerdo con estándares de calidad estrictos y uniformes. Esto subraya nuestros esfuerzos por defender la alta calidad y fiabilidad en el negocio de vehículos usados. Además de TruckStore para nuestros camiones Mercedes-Benz usados, ofrecemos una plataforma para nuestros vehículos usados en el mercado americano con "SelecTrucks" y una oferta de autobuses usados con "BusStore".

B. 42

Nuestras estrategias-R para una Economía circular global

**Remanufactura**

Por remanufactura entendemos el reacondicionamiento de piezas originales usadas para que sean equivalentes a las nuevas en cuanto a función, seguridad y calidad. Esto es lo que representa la marca Genuine Remanufactured Parts. Las piezas usadas, en su mayoría motores y transmisiones, se recogen dentro de los distintos segmentos de Daimler Truck en las respectivas regiones a través de sucursales o socios de ventas. El proceso de remanufactura de las piezas principales es similar en todas las regiones: el material entrante se retira y se inspecciona, se examina minuciosamente para comprobar su calidad, se limpia, se procesa, se somete nuevamente a exhaustivas pruebas de calidad y, finalmente, se pone a disposición del cliente. Por lo tanto, las piezas remanufacturadas cumplen con nuestros altos estándares de calidad para series de piezas nuevas.

En comparación con la producción de una pieza nueva, se requieren significativamente menos materias primas, lo que nos ayuda a preservar los recursos. Al ampliar el período de uso de las refacciones, podemos aumentar la disponibilidad de piezas para nuestros clientes y también suministrar a los vehículos más antiguos refacciones con el mismo nivel de calidad que las piezas nuevas. Esto permite que las piezas y los vehículos se puedan utilizar durante un período de tiempo más largo, lo que nos ayuda a promover la independencia de las materias primas críticas y, al mismo tiempo, cerrar el ciclo del material. Este enfoque ha resultado especialmente útil durante la pandemia de COVID-19, cuando las limitaciones de recursos y los cuellos de botella en la cadena de suministro plantearon grandes desafíos. Daimler Truck North America instaló piezas remanufacturadas en vehículos nuevos para que pudieran ser entregados.

El reacondicionamiento y la consiguiente mejora específica de la El estado funcional de la batería (State of Health, SoH) es parte del enfoque en los requisitos futuros del mercado y de nuestros clientes. Los expertos responsables de Daimler Buses, junto con el proveedor de serie, desarrollaron, revisaron y elaboraron este proceso paso a paso. Las baterías ya utilizadas se revisan primero y luego se entregan al socio. Allí se revisa exhaustivamente la batería (si es posible con componentes electrónicos) y se realiza a continuación una prueba de aceptación similar a la de las baterías de serie. Las llamadas baterías reacondicionadas pueden luego volver a instalarse en el vehículo y los clientes pueden seguir utilizándolas con normalidad. En Trucks North America, comenzamos nuestras actividades de reelaboración de baterías de alto voltaje en paralelo con nuestras actividades de vehículos con el fin de garantizar un servicio sin problemas para nuestros clientes. En Mercedes-Benz Trucks, se espera que el inicio de la producción en serie (SOP) de las baterías reelaboradas (de reemplazo) tenga lugar a finales del primer trimestre de 2025. Como parte de las actividades de remanufactura de componentes convencionales como motores de combustión, ejes y transmisiones, que se han establecido durante años, los procesos y procedimientos se están optimizando y cuestionando aún más para reducir el impacto ambiental y cumplir con los requisitos futuros.

Reconversión

En el segmento de autobuses Daimler, el año pasado desarrollamos enfoques iniciales para la reutilización de baterías. Una aplicación sensible y sustentable de segunda vida para nuestras baterías de alto voltaje ha sido nuestro objetivo desde que comenzamos la producción de nuestros autobuses eléctricos. En consecuencia, se han identificado y se están identificando y evaluando posibles escenarios para la reutilización de baterías de vehículos eléctricos. Tras la primera fase de utilización en los vehículos, la experiencia ha demostrado que las baterías se encuentran en unas condiciones que permiten su posterior utilización. Ejemplos de aplicaciones son el suministro de energía de emergencia como alternativa a los generadores y la optimización del autoconsumo en combinación con módulos solares. Este tipo de reutilización es significativamente más eficiente en términos de recursos que la recuperación directa a través del reciclaje y contribuye a la transición hacia una economía circular.

Con un sistema de almacenamiento estacionario compuesto por baterías de litio-níquel-manganeso-cobalto de primera generación (baterías NMC), esto ya se ha implementado conjuntamente como parte del proyecto de investigación GUW (subestación de corriente continua regenerativa y controlable) en un cliente de eCitaro en Hannover. El sistema de almacenamiento, con una capacidad total de más de 500 kWh, estabiliza la red eléctrica del tranvía local y permite la carga rápida y rentable de autobuses eléctricos. El proyecto está financiado por el Ministerio Federal de Economía e Infraestructuras y trabajamos con Mercedes-Benz Energy GmbH en un concepto logístico óptimo y un proceso global que ahorra recursos. Además, buscamos otras posibles aplicaciones para las soluciones de almacenamiento y nos mantenemos constantemente al día de los desarrollos del mercado con el objetivo de poder ofrecer siempre a nuestros clientes las soluciones más modernas y sustentables posibles.

Trucks North America también está llevando a cabo actividades en el tema de la reutilización de baterías en forma de opciones de almacenamiento de baterías. Están investigando hasta qué punto se pueden utilizar módulos con valores de SoH más bajos para apoyar la red y la infraestructura de carga.

Reciclaje

Para nosotros, el reciclaje es un elemento clave para lograr una economía circular continua. Nuestro objetivo es reutilizar tantos materiales como sea posible al final del ciclo de vida de cada producto y material en lugar de enviarlos al vertedero o reciclarlos térmicamente. Si es posible, devolvemos los materiales al proceso de producción original. Si esto no es posible, recurrimos al downcycling. Para conseguir el mejor reciclaje posible, en el desarrollo de vehículos se utilizan, siempre que sea posible, materiales adecuados para los procesos de reciclaje. Los requisitos en las especificaciones de los componentes se adaptarán en consecuencia. Estas incluyen especificaciones para un fácil desmontaje para que los flujos de materiales se puedan separar limpiamente y un mayor uso de materiales reciclados. Los proveedores proporcionan información sobre la composición material de sus productos a través del Sistema Internacional de Datos de Materiales (IMDS) de la industria automotriz. Lo utilizamos tanto en producción (por ejemplo, para la eliminación de residuos de producción) como en posventa (por ejemplo, al eliminar piezas defectuosas o recomprar piezas principales) para la eliminación adecuada del material a través de empresas de eliminación seleccionadas y especializadas. Esto incluye la mejora continua de

las rutas y soluciones de eliminación existentes. Por ejemplo, en una planta de producción se modificó la eliminación de los cables de cobre quitando primero la funda, lo que permitió la eliminación por separado del cobre y la funda, lo que condujo a una mayor eficiencia de reciclaje del cobre.

Los requisitos legales nuevos o adaptados, como la ampliación prevista del Reglamento sobre vehículos al final de su vida útil (2023/0284/COD) en Europa a vehículos comerciales y autobuses u otros pasaportes de productos digitales (por ejemplo, para vehículos y neumáticos), respaldan este desarrollo y Daimler Truck los está adoptando de forma temprana. Además de la evaluación de los modelos de negocio, esto incluye ajustes a los propios procesos de producción de la Compañía o cambios por parte de los proveedores (incluidos cambios materiales). La batería de alto voltaje es pionera en este ámbito, en parte gracias al Reglamento (UE) 2023/1542 sobre baterías, que entró en vigor el año pasado. Junto con empresas de gestión de residuos, empresas emergentes con soluciones de reciclaje innovadoras y desarrollo, ya se están examinando y evaluando prototipos de baterías en términos de eficiencia de reciclaje, facilidad de uso de los materiales reciclados, procesos y procedimientos de producción (por ejemplo, unión de celdas) y los costos correspondientes. Transferimos estos hallazgos a piezas de vehículos similares. Además, el Centro de Competencia en Reciclaje está a disposición de los departamentos y regiones como proveedor interno de conocimientos y multiplicador y garantiza el intercambio con instituciones de investigación y participantes del mercado, como empresas de gestión de residuos, mediante la participación en proyectos financiados con fondos públicos, ferias y congresos.

Debido a las condiciones específicas del mercado, las actividades individuales en el área de eliminación y reciclaje están diseñadas de manera diferente según la región y/o el producto. Algunos ejemplos del año 2024 incluyen:

- Asia: Mitsubishi Fuso Truck and Bus Corporation, una subsidiaria de Daimler Truck, lanzó un proyecto con una startup para establecer una instalación de pruebas para recuperar materiales de baterías de vehículos eléctricos usadas en su planta principal en Kawasaki, Japón. A partir de 2025, ambas compañías planean utilizar la planta piloto para que los fabricantes de celdas de batería evalúen la reutilización de los materiales de ánodo, cátodo y electrolito recuperados.

- Europa: Junto con un experto externo en el campo del procesamiento de metales, en particular en el reciclaje de residuos metálicos, se construirá un camión "ecológico" como modelo. Se utilizará acero "ecológico" elaborado a partir de materiales posconsumo. Los resultados se incorporarán al desarrollo de productos y se utilizarán allí, en particular en la especificación del acero y sus aleaciones.
- Daimler Buses: Para aumentar la eficiencia del reciclaje y el uso específico de las materias primas, se está implementando un proyecto piloto inicial en la planta de Neu-Ulm, Alemania. El punto de partida de la propuesta del proyecto piloto es la clasificación y separación de componentes no aptos para el reprocesamiento (véase el apartado Remanufactura), como por ejemplo las pinzas de freno, antes de su envío. Esto aumenta la eficiencia del reciclaje en la recicladora, ya que se evita la contaminación, por ejemplo de otros materiales, en el proceso de reciclaje y en los reciclados obtenidos.

Un ejemplo especial de cómo se pone en práctica la economía circular en la planta de Gaggenau en Baden-Württemberg lo encontramos en la pintura UV de ejes. Como suele ocurrir con la pintura, este proceso especial produce sobrepulverización (la parte de la pintura que no llega a la pieza de trabajo sino que se escapa en forma de niebla de pulverización). Este exceso de pintura no se endurece sin luz UV y permanece en estado viscoso, lo que hace posible su posterior procesamiento. De ahí surgió el concepto de recoger el exceso de pulverización y volver a utilizarlo como material reciclable, concepto que se ha puesto en práctica con éxito durante el presente año de informe. Actualmente se supone que se puede reutilizar casi el 100%. Este proyecto también ganó el premio interno Daimler Truck Environmental Award en la categoría "Producción ecológica 2024".

Entradas de recursos

Nuestros principales materiales son acero, hierro y aluminio, que se utilizan en la producción de vehículos. Estos materiales son un componente fundamental de nuestros productos y juegan un papel clave en la creación de valor. Además, con la creciente producción de vehículos eléctricos a batería, la importancia de las tierras raras y las materias primas críticas también aumentará en el futuro.

El peso total de los productos, así como de los materiales técnicos y biológicos utilizados durante el período del informe es de 5,911,980 t. De esta cantidad, 1,671,229 t corresponden al peso absoluto de componentes secundarios reutilizados o reciclados, intermedios secundarios y materiales secundarios que utilizaremos para fabricar nuestros productos. Esto corresponde al 28.3 % del peso total.

El peso total de los productos y materiales utilizados se calculó en función de los volúmenes de compra planificados para el año del informe. Las métricas de los materiales secundarios se estiman utilizando una metodología común basada en promedios de la industria y promedios de asociaciones de materiales y bases de datos relevantes, incluida la Asociación Mundial del Acero, el Instituto Internacional del Aluminio y el Sistema de Información de Materias Primas. La estimación se basa en un análisis de los volúmenes de materiales de los principales materiales, que representan el 84% del total de materiales. Los principales materiales que utilizamos para producir nuestros camiones y autobuses incluyen hierro, acero y aluminio.

Salidas de Recursos

Los productos principales, camiones y autobuses, están diseñados para ser duraderos, reutilizables y reparables. La reciclabilidad de los productos considerados a nivel de grupo es del 93% del peso total. Este valor se basa en un cálculo teórico, ya que la tasa de reciclaje real varía significativamente según las condiciones regionales. La reciclabilidad de nuestros vehículos se calcula en base a los datos de materiales de los LCA de nuestros vehículos en su estado de entrega, que son revisados críticamente por TÜV. Se utilizó la norma ISO 22628 como enfoque metodológico y se definió un enfoque de cálculo estandarizado junto con todos los segmentos. Para obtener un valor a nivel de Daimler Truck, los valores de cada segmento se ponderaron en base a nuestras cifras de producción y la relación entre vehículos diésel y vehículos con tecnologías de propulsión alternativas (batería o hidrógeno).

Actualmente no hay datos industriales fiables disponibles para comparar la durabilidad de nuestros productos (camiones y autobuses). Sin embargo, según información y evaluaciones internas, podemos asumir que la durabilidad de nuestros productos está en línea con el promedio de la industria.

La determinación de las refacciones comienza en la fase de

desarrollo del producto. Equipos interdisciplinarios de desarrollo, marketing, posventa y gestión de proveedores elaboran posibles conceptos de reparación. Los criterios importantes incluyen evitar el desguace de piezas, la facilidad de mantenimiento, la rentabilidad y la reutilización de las refacciones.

A partir de los grupos de diseño en los que se divide todo el vehículo, analizamos todos los conjuntos para determinar la estrategia de reparación óptima. Si una reparación es técnicamente posible, los componentes, como espejos completos, componentes del motor y asientos, se dividen en subestructuras (se deben pedir números de pieza individuales) y se determina la profundidad de la reparación. La profundidad de reparación indica hasta dónde se pueden desmontar los componentes. En el caso de un asiento completo, por ejemplo, esto significa que podemos sustituir o reparar componentes como reposabrazos, respaldos y fundas de asiento por separado. Otro factor de entrada para la definición de piezas de recambio es el trabajo de pruebas de producto, que se realiza con vehículos ya en uso. Analizamos las reclamaciones para comprender las causas reales de los daños y definir soluciones de reparación y kits de piezas adecuados. Esto significa que podemos reemplazar los componentes dañados de forma específica en lugar de tener que reemplazar todo el conjunto. Por ello, trabajamos tanto de forma preventiva en el proceso de desarrollo de productos como de forma reactiva en el proceso de pruebas de productos para optimizar constantemente nuestra gama de piezas de repuesto y alinearlas con las necesidades ecológicas y orientadas al cliente. La profundidad de las reparaciones y nuestra red de servicios nos permiten optimizar la disponibilidad de los vehículos de nuestros clientes. Con el desarrollo continuo de la cartera de productos, se pueden ofrecer reparaciones no solo de componentes clásicos, sino también de componentes eléctricos complejos, como la batería de alto voltaje. En el marco de las reparaciones realizadas generalmente se pueden reutilizar piezas individuales que no estén afectadas por ningún defecto.

Residuos

Los residuos contienen principalmente los siguientes materiales: aluminio, acero, arena, plástico, aceite, cartón, residuos de madera, pintura, residuos electrónicos, textiles y vidrio.

Desde que entraron en vigor el ESRS y las obligaciones de información asociadas, hemos estado trabajando para generar la transparencia de datos necesaria con respecto a la eliminación de

residuos. Actualmente nuestros proveedores no están obligados legalmente a facilitar datos sobre el destino final de los residuos. Esto nos presenta el desafío de crear una imagen general de los siguientes tipos detallados de reciclaje y eliminación para todos los sitios de producción:

- Tipos de recuperación: preparación para la reutilización, reciclaje y otros procesos de recuperación
- Tipos de eliminación: combustión, vertido y otros tipos de eliminación

Impulsamos una colaboración aún más estrecha con nuestros proveedores y ya podemos asignar los tipos de recuperación y eliminación necesarios a muchos flujos de residuos. Algunas de ellas son todavía estimaciones interpoladas o calculadas por nuestros especialistas ambientales en las plantas. Seguimos un enfoque conservador, donde los residuos con métodos de tratamiento desconocidos se asignan a la categoría inferior. Por lo tanto, es de esperar que con una mayor transparencia de los datos en el futuro, algunos residuos pasen a la categoría superior, mejorando así el panorama general.

En total, durante el año del informe se generaron 442.5 kt de residuos. En total se generaron 158.2 kt de residuos que no fueron reciclados, lo que corresponde a un porcentaje de participación del 36 % del total de residuos generados. En todos los centros de producción se generan residuos peligrosos y no peligrosos. En la siguiente tabla B. 43 se muestran las cantidades destinadas a eliminación y valorización desglosadas en residuos no peligrosos y peligrosos.



B. 43

Residuos: tipos de tratamientos y operaciones de recuperación por categoría de residuo^{1,2}

en t	En total 2024		Residuos peligrosos 2024		Residuos no Peligrosos 2024	
	Valores medidos (sitios producción)	Grupo Total	Valores medidos (sitios producción)	Grupo Total	Valores medidos (sitios producción)	Grupo Total
Desviados de la eliminación						
Preparación para reutilización	5,318	5,318	615	615	4,704	4,704
Reciclaje	266,211	284,345	23,661	35,783	242,550	248,561
Otras operaciones de recuperación ³	89,748	91,002	10,260	10,697	79,489	80,305
Total desviados de la eliminación	361,277	380,665	34,536	47,095	326,743	333,570
Dirigidos a la eliminación						
Incineración	2,400	2,400	1,568	1,568	832	832
Vertido	58,380	58,380	55,999	55,999	2,381	2,381
Otras operaciones de eliminación	1,061	1,061	725	725	336	336
Total dirigidos a la eliminación	61,841	61,841	58,292	58,292	3,549	3,549
En total	423,118	442,505	92,828	105,386	330,292	337,119
Índice de recuperación (en %)	85	86				

1 Excluidos los residuos de construcción y el suelo excavado.

2 Los valores para todo el Grupo consisten en las cantidades de residuos de los sitios de producción y proyecciones de otros sitios no productivos con baja generación de residuos. La extrapolación se realiza de forma similar a la metodología utilizada para los indicadores energéticos, véase el capítulo Protección del clima y adaptación al cambio climático.

3 3 La categoría "Otras operaciones de recuperación" incluye también el reciclado térmico.

Taxonomía de la UE

Antecedentes

Uno de los objetivos del plan de acción de la Unión Europea ("UE") sobre el financiamiento del crecimiento sustentable (Finanzas Sustentables) es reorientar los flujos de capital hacia inversiones sustentables. En este contexto, el Reglamento (UE) 2020/852 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 18 de junio de 2020, relativo al establecimiento de un marco para facilitar las inversiones sustentables y por el que se modifica el Reglamento (UE) 2019/2088 (Reglamento sobre la taxonomía) entró en vigor en 2020. El Reglamento sobre la taxonomía es un sistema de clasificación uniforme y jurídicamente vinculante que establece qué actividades económicas de la UE se consideran alineadas con la taxonomía y, por tanto, "sustentables desde el punto de vista medioambiental" con respecto a seis objetivos medioambientales especificados por el Reglamento. El Reglamento sobre Taxonomía define los siguientes objetivos medioambientales:

- Objetivo medioambiental 1 "Mitigación del cambio climático".
- Objetivo medioambiental 2 "Adaptación al cambio climático".
- Objetivo medioambiental 3 "Uso sustentable y protección de los recursos hídricos y marinos".
- Objetivo medioambiental 4 "Transición a una economía circular"
- Objetivo medioambiental 5 "Prevención y control de la contaminación"
- Objetivo medioambiental 6 "Protección y restauración de la biodiversidad y los ecosistemas"

Para todos los objetivos medioambientales, las descripciones de las actividades pertinentes y los criterios técnicos de selección ya están disponibles a través de actos delegados. Todas las compañías consolidadas del Grupo se incluyen en el cálculo de los indicadores clave de desempeño ("KPI") pertinentes para Daimler Truck. Esto no se aplica a las compañías incluidas en los estados financieros consolidados utilizando el método de participación.

El volumen de negocios, los gastos de capital ("CapEx") y los gastos de operación ("OpEx") publicados en el marco de la taxonomía de la UE se han calculado de la misma forma que los estados financieros consolidados del Grupo Daimler Truck y se ajustan a las Normas Internacionales de Información Financiera ("NIIF") y a las interpretaciones del Comité de Interpretaciones de las NIIF, tal y como deben aplicarse en la UE.

Actividades admisibles para 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, también incluye disposiciones específicas para el sector energético. Como parte de estas regulaciones, estamos obligados a revelar información sobre las actividades económicas relacionadas con el gas fósil y la energía nuclear. Nuestra información sobre este asunto se puede encontrar en la Tabla B. 44. Un análisis de las actividades en este contexto llevó a la conclusión de que las actividades correspondientes son exclusivamente para nuestro propio uso como parte de la actividad de fabricación y representan un alcance insignificante para Daimler Truck.

Además, de acuerdo con el Acto Delegado (UE) 2023/2486, de 27 de junio de 2023, se analizó y examinó la distribución de actividades entre los objetivos ambientales 1-6. Sobre esta base se podría determinar que no existe superposición en los objetivos ambientales. En consecuencia, sólo el objetivo ambiental de mitigación del cambio climático es esencial.

B. 44		
Divulgación obligatoria sobre actividades relacionadas con gases fósiles y nucleares		
Fila	Actividades relacionadas con energía nuclear	
1.	La empresa financia o tiene exposiciones en investigación, desarrollo, demostración y despliegue de instalaciones innovadoras de generación de electricidad que producen energía a partir de procesos nucleares con un mínimo de residuos del ciclo del combustible.	NO
2.	La empresa financia o tiene exposiciones a la construcción y operación segura de nuevas instalaciones nucleares para producir electricidad o calor de proceso, incluso para fines de calefacción urbana o procesos industriales como la producción de hidrógeno, así como a sus mejoras de seguridad, utilizando las mejores tecnologías disponibles.	NO
3.	La empresa realiza inversiones o tiene exposiciones a la operación segura de instalaciones nucleares existentes que producen electricidad o calor de proceso, incluso para fines de calefacción urbana o procesos industriales como la producción de hidrógeno a partir de energía nuclear, así como sus mejoras de seguridad.	NO
Actividades relacionadas con gases fósiles		
4.	La empresa realiza inversiones o tiene exposiciones a la construcción u operación de instalaciones de generación de electricidad que producen electricidad utilizando combustibles fósiles gaseosos.	NO
5.	La empresa financia o tiene exposiciones a la construcción, renovación y operación de instalaciones de generación combinada de calor/frío y energía utilizando combustibles fósiles gaseosos.	NO
6.	La empresa realiza inversiones o tiene exposiciones en la construcción, renovación y operación de instalaciones de generación de calor que producen calor/frío utilizando combustibles fósiles gaseosos.	NO

¹ Consulte la pregunta dos de la "Comunicación de la Comisión Europea sobre la interpretación de determinadas disposiciones legales del Acto Delegado de Divulgación con arreglo al artículo 8 del Reglamento de Taxonomía de la UE relativo a la notificación de actividades y activos económicos admisibles" del 6 de octubre de 2022 ("Preguntas frecuentes").

Daimler Truck ha clasificado las siguientes actividades como admisibles para para la taxonomía de conformidad con el Reglamento sobre Taxonomía.

- Actividad 3.3 - Fabricación de tecnologías bajas en carbono para el transporte.
- Actividad 6.3 - Transporte urbano y suburbano, transporte de pasajeros por carretera
- Actividad 6.5 - Transporte en motocicletas, automóviles de pasajeros y vehículos comerciales ligeros
- Actividad 6.6 - Servicios de transporte de mercancías por carretera

En la actividad 3.3, Daimler Truck incluye todos los camiones y autobuses producidos por Daimler Truck, independientemente de sus emisiones de CO₂, como subvencionables por el impuesto, es decir, también todos los vehículos con motor de combustión. El trasfondo de esto es que el Reglamento de Taxonomía no contiene ninguna definición del término "baja emisión de carbono" fuera de los criterios técnicos de selección. Por lo tanto, en principio todos los vehículos pueden clasificarse como admisibles y el término "baja emisión de carbono" sólo debe aplicarse a la evaluación de la adecuación a la taxonomía en el marco de los criterios técnicos de selección.¹ 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 aplica al objetivo medioambiental 1 debido a que todas las actividades contribuyen a la 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 imposición fiscal 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.

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 a la taxonomía.

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.

La evidencia 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, en caso aplicable. 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 vulnerabilidad². 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. 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.³ 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. 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 Aguas Residuales" define la gestión de residuos en todo el Grupo.

1 Véase la novena pregunta de las FAQ de la Comisión Europea de 6 de octubre de 2022.

2 Véase el apéndice A del Reglamento Delegado (UE) 2021/2139

3 Véase el apéndice B del Reglamento Delegado (UE) 2021/2139.

- 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.

Objetivo medioambiental 5 - "Prevención y control de la contaminación"

- Actividad 3.3: El criterio se basa en el Apéndice C del Reglamento Delegado (UE) 2021/2139. El Apéndice C hace referencia a varios reglamentos europeos de la legislación sobre sustancias químicas. Como parte de las notas I al Reglamento Delegado de la Comisión (UE) 2023/2486 que complementan la Regulación (UE) 2020/852 del Parlamento Europeo, publicado el 27 de junio de 2023, letra f) se aclaró el Anexo C y se añadió un párrafo adicional. Las sustancias definidas en el Anexo C están sujetas a restricciones de fabricación, comercialización y uso, tanto en lo que respecta a su utilización en las instalaciones como en los productos. Existen especificaciones relacionadas con el uso de materiales de trabajo y componentes de productos y pruebas sustitutas para estos.

Adicionalmente, existen dificultades en la interpretación relacionada con el vago términos "Cuando resulte aplicable" en relación con el uso de plomo, mercurio, cromo hexavalente y cadmio. Daimler Truck interpreta el criterio de conformidad con la versión anterior de la regulación y referencias, Directiva 2000/53/CE.

- Actividades 6.3, 6.5 y 6.6: Debe demostrarse el cumplimiento de determinadas categorías de neumáticos en términos de resistencia a la rodadura y ruido de rodadura. En el ejercicio 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, incluyendo derechos laborales
- Corrupción y soborno
- Imposición fiscal
- Competencia leal

No se identificó ni evaluó ningún aumento del riesgo a este respecto para el ejercicio del informe 2024. 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 conocer detalles, véanse los capítulos Gobierno de la Sustentabilidad en la subsección "Sistema de Gestión del Cumplimiento", Nuestra gente en la subsección "Cumplimiento de Recursos humanos, Recursos humanos en la cadena de valor en la subsección "Diligencia Debida de proveedor" y Cultura corporativa responsable en la subsección "Selección de áreas y procesos de cumplimiento".

Información sobre los tres indicadores del rendimiento

La información sobre los KPI exigidos por el Reglamento de Taxonomía para el volumen de negocios, CapEx y OpEx se muestra en las tablas B. 45, B. 46 y B. 47. 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. 45

Volumen de Negocios

Formato I:
Proporción de volumen de negocios por productos o servicios relacionados con actividades alineadas a la taxonomía – información cubre año 2024

Actividades Económicas	Código	2024		Criterios de Aportación Sustancial						Criterios DNSH ("Ningún Daño Significativo")						Salvaguardas Mínimas	Proporción de volumen de negocios alineado (A.1.) o elegible (A.2) a Taxonomía año 2023		
		Volumen Negocios	Proporción Volumen Negocios año 2024	Mitigación Cambio Climático	Adaptación climático	Agua	Contaminación	Economía circular	Biodiversidad	Mitigación Cambio Climático	Adaptación climático	Agua	Contaminación	Economía circular	Biodiversidad		Actividad Habilitadora Categoría	Actividad Transicional Categoría	
		€ millones	%	Y;N;N/EL	Y;N;N/EL	Y;N;N/EL	Y;N;N/EL	Y;N;N/EL	Y;N;N/EL	Y/N	Y/N	Y/N	Y/N	Y/N	Y/N	Y/N			

A. ACTIVIDADES ADMISIBLES A TAXONOMÍA

A.1 Actividades ambientalmente sustentables (alineadas a Taxonomía)

Manufactura de tecnologías bajas en carbono para transporte	CCM 3.3	791	1.5	Y	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL	Y	Y	Y	Y	Y	Y	Y	0.9	E	
Volumen negocios actividades ambientalmente sustentables (alineadas a Taxonomía) (A.1)		791	1.5	100.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	Y	Y	Y	Y	Y	Y	Y	0.9		
Habilitadoras Transicionales		791	1.5	100.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	Y	Y	Y	Y	Y	Y	Y	0.9	E	
		0.0	0.0	0.0						Y	Y	Y	Y	Y	Y	Y	0.0		T

A.2 Actividades admisibles a Taxonomía pero no ambientalmente sustentables (actividades no alineadas a taxonomía)

				EL;N/EL	EL;N/EL	EL;N/EL	EL;N/EL	EL;N/EL	EL;N/EL										
Manufactura de tecnologías bajas en carbono para transporte	CCM 3.3	48,478	89.6	EL	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL								91.4		
Transporte urbano y suburbano, transporte de pasajeros	CCM 6.3	395	0.6	EL	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL								0.6		
Transporte en motocicletas, automóviles de pasajeros y vehículos comerciales ligeros	CCM 6.5	89	0.2	EL	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL								0.2		
Servicios de transporte de carga	CCM 6.6	2,362	3.4	EL	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL								3.4		
Volumen de negocios de actividades admisibles a Taxonomía pero no ambientalmente sustentables (no alineadas a Taxonomía) (A.2)		51,325	94.9	100.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0								95.5		
A. Actividades admisibles a Taxonomía (A.1 + A.2)		52,116	96.4	100.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0								96.4		

B. ACTIVIDADES NO ADMISIBLES A TAXONOMÍA

Volumen de negocios de actividades no admisibles a Taxonomía	1,961	3.6
TOTAL	54,077	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. 46

Gasto de Capital CapEx)

Formato II:
Proporción de CapEx de productos o servicios relacionados con actividades alineadas a Taxonomía -
información cubre año 2024

Actividades Económicas	Código	CapEx	2024 Proporción CapEx año 2024	Criterios de Aportación Sustancial						Criterios DNSH ("Ningún Daño Significativo")						Salvaguardas Mínimas	Proporción alineada (A.1.) o elegible (A.2.) a Taxonomía CapEx, año 2023	Actividad Habilitadora Categoría	Actividad Transicional Categoría
				Mitigación Cambio Climático	Adaptación Cambio climático	Agua	Contaminación	Economía circular	Biodiversidad	Mitigación Cambio Climático	Adaptación Cambio climático	Agua	Contaminación	Economía circular	Biodiversidad				
		€ millones	%													%	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	359	9.9	Y	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL	Y	Y	Y	Y	Y	Y	Y	7.5	E	
CapEx de actividades ambientalmente sustentables alineadas a Taxonomía (A.1)		359	9.9	100.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	Y	Y	Y	Y	Y	Y	Y	7.5		
Habilitadoras		359	9.9	100.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	Y	Y	Y	Y	Y	Y	Y	7.5	E	
Transicionales		0.0	0.0	0.0						Y	Y	Y	Y	Y	Y	Y	0.0	T	
A.1 Actividades admisibles a Taxonomía pero no ambientalmente sustentables (actividades no alineadas a taxonomía)																			
				EL;N/EL	EL;N/EL	EL;N/EL	EL;N/EL	EL;N/EL	EL;N/EL										
Manufactura de tecnologías bajas en carbono para transporte	CCM 3.3	2,741	75.5	EL	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL								78.5		
Transporte urbano y suburbano, transporte de pasajeros	CCM 6.3	2	0.0	EL	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL								0.9		
Transporte en motocicletas, automóviles de pasajeros y vehículos comerciales ligeros	CCM 6.5	71	1.9	EL	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL								0.1		
Servicios de transporte de carga	CCM 6.6	448	12.3	EL	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL								12.7		
CapEx de actividades admisibles a Taxonomía pero no ambientalmente sustentables (actividades no alineadas a Taxonomía) (A.2)		3,261	89.8	100.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0								92.2		
A. CapEx de actividades admisibles a Taxonomía (A.1 + A.2)		3,620	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		3,632	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. 47

Gasto de operacion (OpEx)

Formato III:
Proporcion de OpEx de productos o servicios asociados con actividades alineadas a Taxonomia -
informacion cubre año 2024

Informe de Información sobre el año 2024																			
Actividades Economicas	Código	Opex	2024	Criterios de Aportación Sustancial						Criterios DNSH ("Ningún Daño Significativo")						Salvaguardas Mínimas	Proporción alineada (A.1.) o elegible (A.2.) a Taxonomía OpEx, año 2023	Actividad Habilitadora Categoría	Actividad Transicional Categoría
			Proporción Opex año 2024	Mitigación Cambio Climático	Adaptación Cambio climático	Agua	Contaminación	Economía circular	Biodiversidad	Mitigación Cambio Climático	Adaptación Cambio climático	Agua	Contaminación	Economía circular	Biodiversidad				
			€ millones																
A. ACTIVIDADES ADMISIBLES A TAXONOMIA																			
A.1 Actividades ambientalmente sustentables (alineadas a Taxonomía)																			
Manufactura de tecnologías bajas en carbono para transporte	CCM 3.3	305	14.3	Y	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL	Y	Y	Y	Y	Y	Y	Y	12.9	E	
OpEx de actividades ambientalmente sustentables alineadas a taxonomía) (A.1)		305	14.3	100.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	Y	Y	Y	Y	Y	Y	Y	12.9		
Habilitadoras		305	14.3	100.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	Y	Y	Y	Y	Y	Y	Y	12.9	E	
Transicionales		0.0	0.0	0.0						Y	Y	Y	Y	Y	Y	Y	0.0		T
A.1 Actividades admisibles a Taxonomía pero no ambientalmente sustentables (actividades no alineadas a taxonomía)																			
				EL;N/EL	EL;N/EL	EL;N/EL	EL;N/EL	EL;N/EL	EL;N/EL										
Manufactura de tecnologías bajas en carbono para transporte	CCM 3.3	1,747	81.7	EL	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL								85.1		
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	0	0.0	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)		1,747	81.8	100.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0								85.2		
OpEx de actividades admisibles a Taxonomía (A.1 + A.2)		2,052	96.0	100.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0								98.0		
B. ACTIVIDADES NO ADMISIBLES A TAXONOMIA																			
OpEx de actividades no admisibles a Taxonomía		85	4.0																
TOTAL		2,137	100.0																

Y - Si, Actividad admisible Taxonomia y actividad alineada a Taxonomia con objetivo ambiental relevante; N - No, Actividad admisible pero no alineada a Taxonomia con objetivo ambiental relevante, N/EL - no admisible, Actividad no admisible para el objetivo ambiental relevante; CCM: Mitigación de Cambio Climático.



Volumen de negocios

La proporción de actividades admisibles para para la taxonomía y alineadas con la taxonomía del volumen de negocios total en el ejercicio del informe se determinará de conformidad con el Reglamento sobre Taxonomía. El KPI para el volumen de negocios es la relación entre el volumen de negocios apto para la taxonomía/ajustado a la taxonomía y el volumen de negocios total del Grupo para el ejercicio del informe.

En general, el denominador tiene en cuenta todo el volumen de negocios del Grupo Daimler Truck. El volumen de negocios consignado en la Estado Consolidado de Resultados ascendió a € 54,077 millones en el ejercicio 2024 (véase la Nota 5 Ingresos por Ventas de las Notas a los Estados Financieros Consolidados).

Para determinar el numerador, se consultó si el volumen de negocios se había generado en relación con la producción, el arrendamiento financiero o el financiamiento de vehículos (admisibles para taxonomía). Se ha excluido el volumen de negocio no relacionado con la producción o el arrendamiento financiero de vehículos. 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 2024, € 791 millones, es decir, el 1.5 % del volumen de negocios, se clasificaron como alineados con la taxonomía y € 51,325 millones, es decir, el 94.9 %, como admisibles a la taxonomía. Durante el ejercicio fiscal anterior, € 508 millones, o el 0.9 % de los ingresos por ventas fueron clasificados como alineados con la taxonomía y € 53,389 millones o el 95.5 % como admisibles a la taxonomía. El incremento en ventas alineadas con la taxonomía resulta del incremento en ventas de vehículos con bajas emisiones CO_{2e}.

La siguiente tabla B. 48 muestra la principal distribución de la proporción del volumen de ventas entre los objetivos medioambientales.

B. 48

Proporción de volumen de negocios/volumen total de negocios

en %	Alineado a taxonomía por objetivo	Admisible a taxonomía por objetivo
CCM	1.5	94.9
CCA	–	–
WTR	–	–
CE	–	–
PPC	–	–
BIO	–	–

CCM: Mitigación Cambio Climático; CCA: Adaptación Cambio Climático; WTR: Recursos Hídricos y Marítimos; PPC: Prevención y Control de Contaminación; CE: Economía Circular; BIO: Biodiversidad y Ecosistemas.

Gasto de capital

El KPI de los gastos de capital es la relación entre los gastos de capital admisibles a taxonomía/alineados con taxonomía y los gastos de capital totales de conformidad con el Reglamento sobre Taxonomía para el ejercicio del del informe.

Para el denominador, se incluyen todas las adiciones a activos intangibles y propiedades, plantas y equipo, equipos en arrendamientos operativos, así como adiciones a activos de derecho de uso de conformidad con la NIIF 16, incluidas las adiciones a los activos mencionados en el contexto de combinaciones de negocios. 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 2024, 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 ejercicio del informe 2024. € 147 millones se atribuyeron a CapEx A en el ejercicio del informe 2024.

2. CapEx B: Inversiones para la expansión de actividades económicas alineadas con la taxonomía que no se completaron en el ejercicio del informe 2024. 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 € 210 millones en el ejercicio 2024. El plan de CapEx incluye gastos en un rango de € 3,700 millones a € 3,900 millones que están previstos para el período de 2025 a 2029.

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 (2024: € 193 millones; 2023: € 134 millones; 2022) y adiciones a activos intangibles generados internamente (2024: € 166 millones; 2023: € 121 millones). En el ejercicio del informe 2024 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 10 Activos Intangibles, 11 Propiedades, plantas y equipo y 12 Equipo en arrendamientos operativos de las Notas a los Estados Financieros Consolidados).

En el ejercicio del informe 2024, € 359 millones, es decir, el 9.9 % de los gastos de capital, se clasificaron como alineados con la taxonomía y € 3,261 millones, es decir, el 89.8 %, como admisibles a la taxonomía. Durante el ejercicio anterior, € 255 millones o el 7.5 % de las inversiones fueron clasificadas como alineadas con la taxonomía y € 3,139 o el 92.2 % como admisibles a la taxonomía. El cambio en comparación con el año anterior se debió principalmente a mayores inversiones en el segmento Mercedes-Benz Trucks.

La siguiente table B. 49 muestra la principal distribución de la proporción de gastos de capital entre objetivos medioambientales.

B. 49

Proporción de CapEx/CapEx total

en %	Alineado a taxonomía por objetivo	Admisible a taxonomía por objetivo
CCM	9.9	89.8
CCA	–	–
WTR	–	–
CE	–	–
PPC	–	–
BIO	–	–

CCM: Mitigación Cambio Climático; CCA: Adaptación Cambio Climático; WTR: Recursos Hídricos y Marítimos; PPC: Prevención y Control de Contaminación; CE: Economía Circular; BIO: Biodiversidad y Ecosistemas

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 2024, 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 € 308 millones en el año de referencia 2024
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 € 89 millones en el año de informe 2024. El plan OpEx incluye gastos en un rango de € 1,800 millones a € 2,200 millones que están previstos para el periodo de 2025 a 2029.

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 2024, € 305 millones, es decir, el 14.3 % de los gastos de operación, se clasificaron como alineados a la taxonomía y € 1,747 millones, es decir, el 81.8 %, admisibles a taxonomía. Durante el año anterior, € 288 millones o el 12.9 % de los gastos de operación se clasificaron como alineados a la taxonomía y € 1,908 millones o 85.2 % 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 (+ € 17 millones).

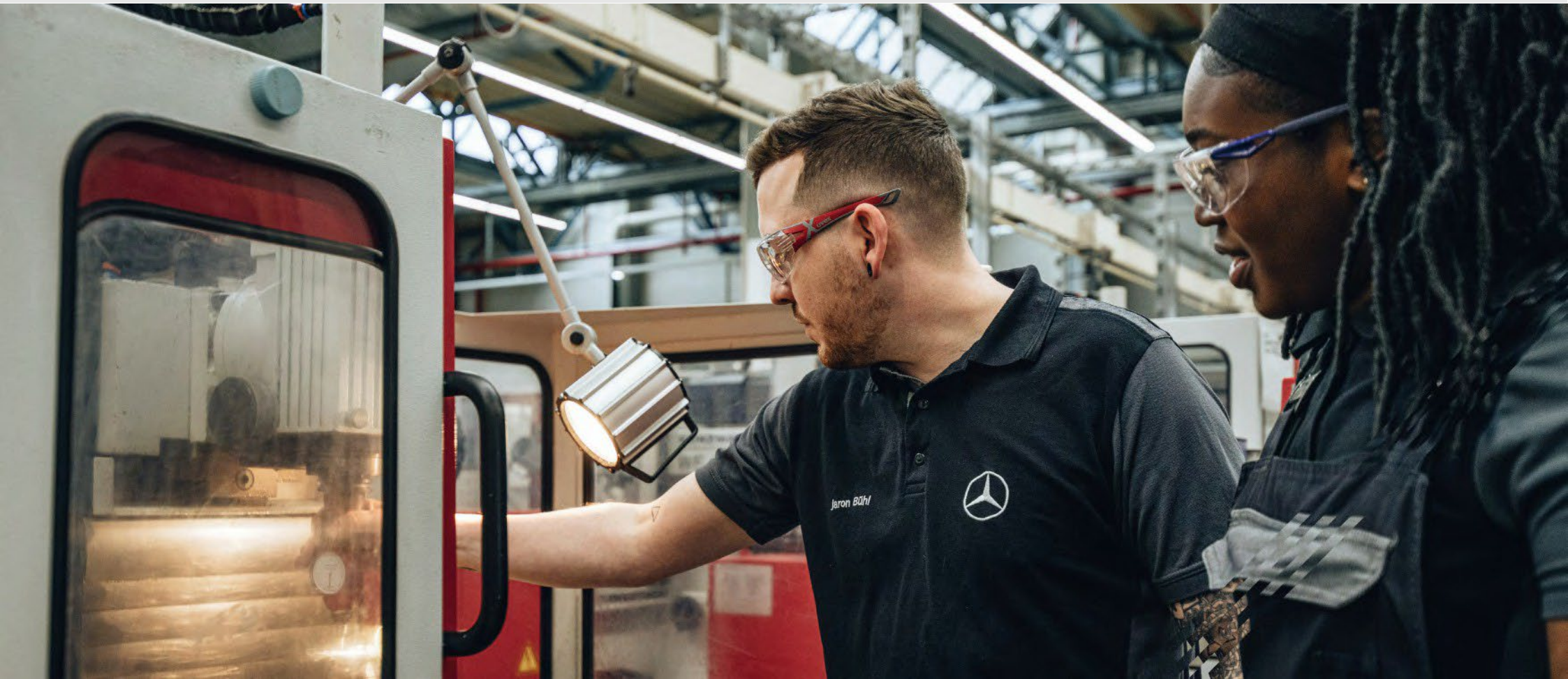
La siguiente tabla B. 50 muestra la principal distribución de la proporción de gastos de operación entre objetivos medioambientales.

B. 50

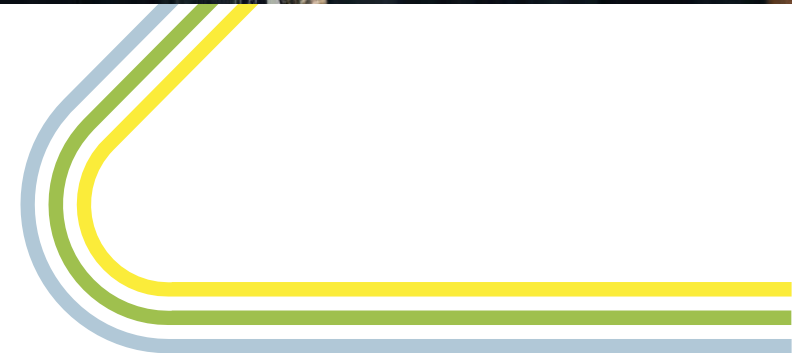
Proporción de OpEx / OpEx total

en %	Alineado a taxonomía por objetivo	Admisible a taxonomía por objetivo
CCM	14.3	81.8
CCA	–	–
WTR	–	–
CE	–	–
PPC	–	–
BIO	–	–

CCM: Mitigación Cambio Climático; CCA: Adaptación Cambio Climático; WTR: Recursos Hídricos y Marítimos; PPC: Prevención y Control de Contaminación; CE: Economía Circular; BIO: Biodiversidad y Ecosistemas



Social





Nuestra gente (ESRS S1)

Nuestros empleados juegan un papel decisivo en la configuración de nuestra Compañía. Queremos fomentar su compromiso y ampliar sus oportunidades de dar forma a las cosas. Con nuestra “Cultura de Impacto” nos centramos en trabajar juntos: como equipo global, creamos progreso juntos porque cada individuo cuenta y hace la diferencia. Lo que hacemos tiene un impacto.

Más de 100,000 personas en todo el mundo contribuyen al éxito de nuestra Compañía con sus habilidades, ideas y compromiso: Nuestros empleados deben estar en el centro de todo lo que hacemos. Queremos crear para ellos un entorno de trabajo en el que se priorice la seguridad, la salud y el bienestar laboral. Estamos comprometidos con un entorno de trabajo seguro, justo e inclusivo en el que nuestros empleados puedan desarrollar todo su potencial.

Impactos, riesgos y oportunidades materiales

El cambio tecnológico, en particular, trae consigo oportunidades y riesgos en relación con nuestra propia fuerza laboral. Como parte de la transformación de nuestros productos, surgen nuevos requisitos de calificación, que plantean desafíos tanto en la calificación de la fuerza laboral existente como en la adquisición de talento. Estrechamente vinculado a esto, temas como la diversidad y una cultura corporativa positiva abren oportunidades en la transformación.

En la Tabla B. 51 se muestran los impactos, riesgos y oportunidades materiales relacionados con la fuerza laboral propia de la Compañía.

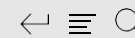
B. 51		
Impactos, riesgos y oportunidades materiales relacionados con la fuerza laboral propia¹		
Categoría	Título	Descripción
Impactos Positivos (OO)	Nuestras actividades comerciales crean puestos de trabajo en 30 países (S)	Los puestos de trabajo seguros contribuyen al crecimiento económico y, por lo tanto, proporcionan un sustento seguro para nuestros empleados.
	Los cambios tecnológicos generan cambios en las exigencias de nuestros empleados y, por lo tanto, pueden generar un mayor estrés laboral (S)	Los cambios tecnológicos en nuestros productos (por ejemplo, vehículos eléctricos a batería y a base de hidrógeno) generan mayores exigencias a nuestros empleados, lo que puede resultar en una mayor necesidad de formación y medidas de formación continua, así como en una mayor carga de trabajo para nuestros empleados en ausencia de recursos y apoyo.
Impactos negativos (OO)	Una gestión inadecuada de la seguridad y la salud en el trabajo puede dar lugar a problemas de salud (S)	A pesar de una gestión bien establecida de la seguridad y la salud en el trabajo, los accidentes o enfermedades relacionados con el trabajo nunca pueden evitarse por completo.
	Oportunidades (OO) Una cultura corporativa atractiva puede atraer talento	Nuestra atractiva cultura corporativa, apoyada por la marca del empleador, así como por sólidos programas para jóvenes y un reclutamiento específico para grupos objetivo, puede atraer talento en todo el mundo y así asegurar el acceso a trabajadores calificados.
Riesgos (OO)	La diversidad en el entorno laboral puede promover la creatividad y el rendimiento	Una fuerza laboral diversa puede conducir a una mayor creatividad, mayor productividad, mejor toma de decisiones y un mayor compromiso de los empleados, lo que a su vez mejora el desempeño y los resultados financieros.
	Los procesos inadecuados en materia de derechos humanos pueden generar importantes riesgos financieros y de reputación	La falta de procesos y medidas para respetar los derechos humanos puede dar lugar a violaciones de derechos humanos y, como resultado, a riesgos financieros y de reputación.
	Las nuevas habilidades requeridas pueden generar desafíos en la adquisición de talento y la capacitación de los empleados	El cambio tecnológico en nuestra industria puede crear desafíos relacionados con la falta de disponibilidad de trabajadores suficientemente calificados, ya que puede haber demoras en el reclutamiento de trabajadores calificados y en la capacitación de nuestros empleados.
	El trato desigual en las relaciones laborales puede generar riesgos financieros y de reputación	El trato desigual y la discriminación dentro de nuestra propia fuerza laboral pueden tener un impacto negativo en nuestros empleados y pueden generar riesgos financieros y de reputación.

1 Leyenda: (OO) Operaciones Propias; (S) Horizonte de tiempo a corto plazo.

Nuestro enfoque organizacional y administrativo

Los impactos, riesgos y oportunidades afectan a las personas dentro de la propia plantilla de Daimler Truck Holding AG y Daimler Truck AG, así como a las empresas controladas del Daimler Truck Group.

La definición de empleados a efectos del ejercicio del informe se basa en todas las personas con un contrato activo, de duración determinada o indefinida, con una empresa del Grupo, medido por plantilla, incluidos altos directivos, empleados a tiempo parcial, empleados nacionales, empleados internacionales, internos y pasantes, incluidos estudiantes de doctorado, maestría y licenciatura y estudiantes que realizan investigaciones en la empresa como parte de una tesis, así como empleados en baja por maternidad y baja por enfermedad de larga duración.



El número total de trabajadores externos en el censo incluye a todas las personas que realizan principalmente “actividades de empleo” en el área de “colocación y suministro de mano de obra” (código NACE N78), incluidos, por ejemplo, los trabajadores temporales y los trabajadores asignados por agencias.

A través de nuestro modelo de negocio, nos centramos especialmente en dos grupos de empleados: nuestros empleados de producción y nuestros empleados de administración. En principio, no diferenciamos entre grupos de empleo al evaluar los impactos materiales, los riesgos y las oportunidades. Sin embargo, debido a la transformación de nuestros productos y tecnologías de conducción, las medidas naturalmente difieren, por ejemplo en seguridad laboral, reciclaje profesional, formación y contratación de trabajadores cualificados.

El departamento de Recursos Humanos

Para permitir un intercambio continuo entre las funciones individuales y la mejor toma de decisiones posible en interés de todo el Grupo, el Comité de Operaciones de Recursos Humanos de Camiones (TH OpCom) se reúne periódicamente como el máximo órgano de toma de decisiones en materia de recursos humanos (RR.HH.). Está presidido por el miembro del Consejo de Administración responsable de RRHH. Para garantizar que las funciones de RR.HH. estén estrechamente integradas en el negocio operativo, los socios comerciales de RR.HH. se integran en los órganos de gestión de sus áreas de responsabilidad.

La organización y la responsabilidad se basan en una estructura global de RRHH. El área de RRHH está compuesta por diversas funciones que trabajan a lo largo de toda la cadena de valor de RRHH. Los socios comerciales de RR.HH. asesoran y apoyan a nuestros empleados en temas de RR.HH. relevantes y estratégicos y los implementan juntos. Estamos organizados según las estructuras de segmentos para que cada segmento tenga su propia responsabilidad en materia de RRHH. Además, los temas interfuncionales como el desarrollo del personal, el cumplimiento de RR.HH., la política laboral y la remuneración se agrupan en los denominados Centros de Competencia (CoC) con una función de gobierno global.

El departamento de Salud y Seguridad

La responsabilidad organizacional a nivel de Grupo recae en el departamento de Salud y Seguridad, que incluye las áreas de medicina del trabajo, seguridad y ergonomía ocupacional, asesoramiento social y promoción de la salud empresarial. La estrategia de protección de la salud y seguridad en el trabajo se desarrolla y se aplica aún más a nivel mundial en un intercambio regular. En nuestras ubicaciones existen líneas de reporte desde los departamentos de seguridad y salud en el trabajo hacia la respectiva gerencia de la ubicación, así como hacia el departamento de Salud y Seguridad. En cada reunión trimestral, el miembro del consejo de administración responsable de Recursos Humanos se involucra en temas relevantes como la gestión de accidentes y riesgos, la cultura de seguridad, las medidas para promover la competencia en materia de salud y seguridad y los exámenes preventivos por parte del médico corporativo senior y el ingeniero de seguridad corporativo senior.

El Consejo de Seguridad de Alemania incluye un miembro del Consejo de Administración, gerentes de sitio y gerentes de seguridad. El objetivo es discutir cuestiones relacionadas con la cultura de seguridad y desarrollar y adoptar normas comunes. Está previsto introducir estos paneles de seguridad en otras regiones y en todo el Grupo.

El departamento de Diversidad, Equidad e Inclusión

La gestión de Diversidad, Equidad e Inclusión (DEI) crea el marco para una cultura corporativa diversa e inclusiva y está ubicada en el departamento de RR.HH. El equipo desarrolla campos de acción estratégicos en colaboración con la red global DEI, formada por expertos DEI de diversas unidades organizativas a nivel mundial, y en coordinación con todas las áreas de negocio. La red también inicia proyectos transversales, acciones de formación y sensibilización, como el Día Anual de la Diversidad, en el marco de las dimensiones de diversidad de la Carta de la Diversidad.

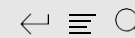
El Consejo Asesor de DEI, activo a nivel internacional, está formado por altos directivos de todas las unidades organizativas, así como por expertos en DEI y representantes de grupos subrepresentados. El Consejo Asesor de DEI está presidido por el Presidente del Consejo de Administración de Daimler Truck Holding AG y Daimler Truck AG.

El Consejo se reúne una vez al trimestre y decide sobre la estrategia y los temas relevantes relacionados con la diversidad, la igualdad de oportunidades y la inclusión. El Consejo Asesor de DEI también asesora al Consejo de Administración de Daimler Trucks y ancla el tema en las unidades de negocio. En grupos de trabajo, los miembros del Consejo Asesor de DEI trabajan en temas como la integración de la igualdad de oportunidades y la inclusión en los procesos de RRHH o la promoción de un entorno de trabajo inclusivo en las plantas de producción. Las iniciativas discutidas en el Consejo son impulsadas aún más por la red global DEI de acuerdo con los requisitos locales. Uno de los objetivos en el ejercicio del informe fue el desarrollo y establecimiento de Consejos regionales de DEI para fortalecer aún más una cultura de trabajo inclusiva en las diversas regiones, de acuerdo con el enfoque "pensar globalmente, actuar localmente". En el caso de las unidades con mayor riesgo de discriminación, el nombramiento de un representante de diversidad tiene por objeto garantizar que los casos potenciales puedan abordarse de manera eficaz y, cuando sea necesario, remediarse por una persona de contacto local.

La participación de nuestros empleados

Queremos promover el compromiso y la cooperación de todos los empleados y garantizar que nos tratemos unos a otros abiertamente y con respeto. Esto ha demostrado una vez más que podemos confiar en una cooperación constructiva con los representantes de los trabajadores y los sindicatos. Una de nuestras creencias fundamentales es trabajar juntos en un espíritu de confianza con los representantes elegidos de los empleados y los sindicatos. Ésta es la única manera de superar con éxito los numerosos desafíos y aprovechar las oportunidades juntos.

Reconocemos el derecho de nuestros empleados a formar representantes de los trabajadores, a negociar colectivamente para regular las condiciones de trabajo y su derecho a huelga según la legislación aplicable. En base a esto, es nuestra preocupación común acordar regulaciones y soluciones constructivas que benefician a la empresa y a los empleados y así formar una base sostenible y sólida para un futuro exitoso para Daimler Truck.



A nivel internacional, el Comité de Empresa Europeo (CEE) y el Comité Mundial de Empleados (CME), agrupados bajo un mismo techo, han continuado con sus trabajos. Se reúnen dos veces al año, una virtualmente y otra en forma física. Quieren que esta cooperación internacional sirva de modelo a seguir en todo el mundo. Actualmente están representados 16 países en función del número de empleados que tienen, con un total de 28 representantes enviados. En nuestras empresas del Espacio Económico Europeo, tenemos acuerdos de representación a través de un comité de empresa europeo, un comité de empresa de una Societas Europaea (SE) o un comité de empresa de una Societas Cooperativa Europaea (SCE). Puede encontrar más información sobre el comité de empresa y los comités internacionales en www.daimlertruck.com/en/works-council/international-councils.

Los representantes de los trabajadores elegidos para el período electoral legalmente previsto actuaron en distintos niveles sobre la base de la Ley de Codeterminación y de la Ley de estatutos de Empresa. El Comité de Vigilancia se centró en la estrategia de Daimler Truck, incluida su relación con el éxito económico y la sustentabilidad. Además, un enfoque particular de la cooperación global es el diseño exitoso de la transformación hacia una movilidad libre de CO₂e y la digitalización. El objetivo común es crear una compañía económicamente sustentable y exitosa, ofreciendo al mismo tiempo seguridad social para el empleo. Una medida importante en este contexto es el desarrollo de las visiones de futuro de las distintas ubicaciones. El año pasado se alcanzaron hitos importantes con compromisos de productos y el establecimiento de CoC para tecnologías futuras. Además, se consiguió financiamiento para proyectos tecnológicos a través de un fondo de transformación.

Encuesta de empleados

Nuestra encuesta de empleados es una herramienta importante para establecer un diálogo directo con nuestros empleados. Queremos medir y comprender metódicamente qué motiva a nuestros empleados y permitir una medición integral y estandarizada del Grupo y sus equipos. La encuesta de empleados se considera un indicador importante para determinar dónde nos encontramos en áreas como satisfacción, compromiso, cumplimiento y salud, y en qué áreas tenemos potencial de desarrollo.

Por lo tanto, se alienta a los directivos a dialogar con sus empleados y tomar las medidas apropiadas para garantizar el desarrollo continuo.

Este año también se llevó a cabo la encuesta anual a nivel de Grupo. Con más de 100,000 empleados, la tasa de participación ha aumentado hasta el 85 % (2023: 82 %). Los resultados de nuestra encuesta de empleados de 2024 muestran una tendencia estable con un desarrollo ligeramente positivo en todos los temas. En una escala de cinco puntos, del 1 (totalmente en desacuerdo) al 5 (extremadamente satisfecho), la satisfacción general de los trabajadores con la empresa también se refleja en un promedio de 4.06. Nuestras áreas de enfoque en el proceso de seguimiento - la discusión de resultados y la derivación de acciones apropiadas para el desarrollo de la fuerza laboral - aumentaron significativamente a un promedio de 3.91 (2023: 3.83). Queremos seguir ampliando los desarrollos alcanzados y aprovechar la voluntad de todos los empleados para dar forma juntos a nuestra cultura corporativa. El miembro del Comité de Recursos Humanos es responsable de todos los tipos de participación mencionados.

Canales de reportes para nuestros empleados

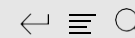
Contamos con un sistema global de denuncia de irregularidades llamado SpeakUp para la presentación de informes anónimos y no anónimos y la investigación de posibles violaciones y mala conducta. En el ejercicio de la información, encuestamos nuevamente a nuestros empleados sobre su nivel de conocimiento de las estructuras y su confianza en el sistema de denuncia de irregularidades SpeakUp. Para apoyar esta transparencia, realizamos periódicamente diversas medidas de comunicación.

En el ejercicio del informe 2024, se denunciaron tres casos de discriminación¹ en el sistema de denuncia de irregularidades SpeakUp. De estos, un caso cayó en la categoría de “acoso sexual”, otro en la categoría de “racismo” y otro en la categoría de “daño a la reputación”. La Compañía decide las medidas apropiadas basándose en los aspectos de proporcionalidad y equidad. Las medidas de personal en el ejercicio 2024 del informe incluyeron despidos extraordinarios y amonestaciones. Además de estos casos de discriminación, se recibieron 231 denuncias más² relacionadas con posibles violaciones de derechos humanos dentro de la propia plantilla de la compañía a través del sistema de denuncia de irregularidades SpeakUp.

Por estos casos y denuncias no se impusieron multas, sanciones ni daños significativos. En el ejercicio 2024 se identificó un incidente grave relacionado con los derechos humanos³ dentro de la propia plantilla de la Compañía. Esto no constituye un caso de incumplimiento de los Principios Rectores de las Naciones Unidas sobre las Empresas y los Derechos Humanos, la Declaración de la Organización Internacional del Trabajo (OIT) relativa a los Principios y Derechos Fundamentales en el Trabajo o las Líneas Directrices de la OCDE para Empresas Multinacionales.⁴ No se impusieron multas, sanciones ni daños.

Si se identifica una violación, se determinan e implementan acciones correctivas teniendo en cuenta los aspectos de proporcionalidad y equidad. Dependiendo de la gravedad del caso, las medidas correctivas pueden conducir al despido y a cargos penales. A los afectados también se les ofrece asesoramiento social. Puede encontrar más información sobre nuestro sistema de denuncia de irregularidades SpeakUp en el capítulo Cultura corporativa responsable.

- 1 “Discriminación” en el contexto de nuestro sistema de denuncia de irregularidades SpeakUp incluye todos los casos de riesgo importantes/casos corporativos en las categorías de discriminación, acoso sexual y racismo.
- 2 Las quejas incluyen todos los informes enviados de forma anónima o no anónima tanto por empleados como por partes externas a través de los canales SpeakUp disponibles. Los informes incluyen todo tipo de quejas (excepto spam), independientemente de su gravedad, medición o categorización.
- 3 Los incidentes graves de derechos humanos se definen como casos reportados a través del sistema de denuncia de irregularidades de Daimler Truck SpeakUp, que se investigaron a nivel corporativo (casos corporativos relevantes), se cerraron con mérito y se relacionan con una de las siguientes categorías de casos relevantes para los derechos humanos: (1) Lesiones graves al bienestar físico o mental (2) Violaciones de los derechos humanos que pueden categorizarse como graves en virtud de una o más de las siguientes características: su escala, alcance o irremediabilidad.
- 4 Daimler Truck define que los casos de incumplimiento de los Principios Rectores de las Naciones Unidas sobre las Empresas y los Derechos Humanos, la Declaración de la OIT relativa a los Principios y Derechos Fundamentales en el Trabajo y las Líneas Directrices de la OCDE para Empresas Multinacionales son casos relacionados con el incumplimiento de las obligaciones de diligencia debida en materia de derechos humanos dirigidas contra Daimler Truck AG o una de las empresas de su Grupo en un procedimiento judicial o una investigación regulatoria, que dio lugar a una decisión final y vinculante contra Daimler Truck y/o no es impugnada por Daimler Truck.



Acciones y resultados

Hemos tomado diversas medidas para abordar los impactos, riesgos y oportunidades materiales relacionados con nuestros empleados. Las acciones se refieren principalmente a las siguientes áreas:

- Cultura corporativa y adquisición de talento
- Cualificación y desarrollo de nuestros empleados
- Acciones para promover la diversidad, la equidad y la inclusión
- Acciones para la protección de la seguridad y salud en el trabajo.

A continuación presentamos nuestras acciones en función de la jornada del empleado. Esto demuestra que nuestras acciones comienzan con el reclutamiento, es decir, antes del empleo real. Todas las cifras clave que se refieren a nuestros empleados en este capítulo se determinan sobre la base de la plantilla total de fuerza laboral. La base para determinar las cifras clave es el número total de empleados que trabajaban en el Grupo Daimler Truck al 31 de diciembre de 2024. El número de empleados subyacente corresponde al número que se muestra en la tabla B. 55.

Reclutamiento y marca del empleador

Queremos ser un empleador bueno y atractivo, tanto para nuestros propios empleados como para los diferentes grupos objetivo en el mercado laboral global. La campaña interna y externa para empleadores, bajo el lema "Tú nos haces", se lanzó en todo el Grupo en 2023 y se implementó a nivel global en 2024. Con ella, aumentamos nuestra visibilidad como empresa y, al mismo tiempo, mostramos a nuestros empleados el aprecio por su trabajo diario. También pretende transmitir nuestra cultura corporativa, la "Cultura de Impacto", y nuestra marca empleadora interna y externamente y fortalecer nuestra identidad. Los temas centrales son la sustentabilidad, la tecnología del futuro, el desarrollo individual, la fuerza laboral global, así como la diversidad, la equidad y la inclusión.

Las actividades de reclutamiento y marca del empleador se basan en la estrategia de la empresa, las necesidades de los departamentos funcionales, las expectativas de los grupos objetivo y las condiciones del mercado laboral a corto, mediano y largo plazo. Reclutamos específicamente talentos con habilidades digitales y experiencia en nuevas tecnologías. Puede encontrar más información sobre nuestra cultura y valores corporativos en www.daimlertruck.com/en/career/who-we-are.

Diversidad en la adquisición de talentos

Promovemos la diversidad incluso antes de que los talentos se incorporen al Grupo. Como socio colaborador de la red FEMTEC en Alemania, promovemos a ingenieros principiantes y ofrecemos a estudiantes femeninos de los campos de matemáticas, informática, ciencias naturales y tecnología (STEM) conocimientos sobre la empresa, así como oportunidades de intercambio y colaboración.

La diversidad también es muy importante para nosotros en nuestro proceso de selección actual y continuo en todo el Grupo: el 47.5 % de las nuevas contrataciones en nuestros programas de formación en el ejercicio del informático fueron mujeres. También ponemos especial énfasis en la formación de jóvenes con discapacidad. En Alemania existe un acuerdo empresarial sobre la contratación de aprendices con discapacidad grave, cuyo objetivo es simplificar el proceso de solicitud para personas con discapacidad.

Acciones para el desarrollo ulterior del desarrollo de competencias y capacitación

Promover el desarrollo de nuestros empleados a través de una amplia gama de oportunidades de cualificación y métodos de aprendizaje flexibles es un campo de acción esencial según nuestro análisis de doble materialidad. El conocimiento y las habilidades de nuestros empleados forman la base de nuestro éxito global. Como parte de la profunda transformación de nuestra industria, los perfiles laborales, las actividades y los requisitos están cambiando.

Invertimos estratégicamente en la formación y el desarrollo de habilidades de nuestros empleados y continuamos ampliando nuestros programas de desarrollo de personal. Para gestionar con éxito el cambio digital y tecnológico, nos centramos en programas de capacitación diversos y orientados a las necesidades de nuestros empleados.

Aprendizaje electrónico

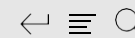
Ofrecemos a nuestros empleados acceso a diversas plataformas de aprendizaje electrónico en todo el Grupo. Cada empleado tiene acceso gratuito a LinkedIn Learning y puede acceder a más de 24.000 oportunidades de aprendizaje basadas en la web en 13 idiomas de forma continua, flexible y sin importar el tiempo ni el lugar. Desde octubre de 2024, Udeemy Business está disponible como plataforma de aprendizaje electrónico adicional para cursos en profundidad sobre temas como TI e ingeniería de software.

Acciones de cualificación

Para garantizar que nuestros empleados tengan las cualificaciones necesarias para el tema respectivo, por ejemplo en seguridad de alto voltaje, manejo de componentes de propulsión de hidrógeno o el marco legal de la legislación sobre emisiones, las acciones de cualificación se dividen en cinco grupos: Nuevo tren motriz, Tren motriz clásico, Software y electrónica, Sustentabilidad y Métodos y herramientas para ingeniería. Todos los empleados del Grupo pueden encontrar los programas de formación adecuados a las necesidades del negocio y a los requisitos individuales en nuestro Sistema de Gestión de Aprendizaje (LMS). Dependiendo del nivel de cualificación requerido, trabajamos con universidades, por ejemplo, a través de varios "Programas Académicos", desarrollamos y enseñamos nuestros propios contenidos de aprendizaje y utilizamos proveedores de formación acreditados con los formatos de aprendizaje adecuados.

Promoción de la competencia en materia de salud y seguridad

Ofrecemos cursos de capacitación en toda Alemania que se centran en la salud y la seguridad de los empleados y van más allá de los límites del lugar de trabajo (por ejemplo, seguridad laboral, ergonomía, estilo de vida saludable, salud mental, ejercicio físico, nutrición, sueño, abuso de sustancias, etc.).

**Desarrollo del liderazgo**

Una base fundamental de nuestra cultura corporativa y de nuestro atractivo como empleadores es una buena cultura de liderazgo y colaboración. La base y el ancla conductual para esto se describen y definen en "Gran comportamiento de liderazgo". En 2022, lanzamos "DTR0CKs", un programa de capacitación para todo el grupo diseñado para ayudar a los líderes a experimentar y reflexionar sobre el Gran Comportamiento de Liderazgo y dar los primeros pasos para integrarlo en su trabajo diario de liderazgo. Este programa ha creado un espacio seguro en el que los líderes pueden reflexionar sobre los desafíos e intercambiar perspectivas.

En reconocimiento a su notable éxito, "DTR0CKs" recibió el Premio "Excelencia en la Práctica" en Plata por parte de la Fundación Europea para el Desarrollo Gerencial (EFMD) en 2023. Sobre la base de este éxito, se lanzó una nueva ola de "DTR0CKs" en 2024 para impulsar conjuntamente la transformación de nuestra industria.

Gestión del potencial

En 2024 continuaremos integrando el Gran Comportamiento de Liderazgo en los procesos de desempeño y potencial tanto de gerentes como de empleados, para garantizar que nuestros valores culturales estén representados de manera consistente.

Bajo el término "Impact Compass" apoyamos a los directivos en su rol de liderazgo. De esta manera, integramos la cultura de Daimler Truck en la vida cotidiana, ofrecemos transparencia y orientación y promovemos el desarrollo personal y profesional al involucrar a todos nuestros empleados, desde el Consejo de Administración hasta los administrativos, en todo el proceso. En el marco del ejercicio del informe, también pudimos implementar Impact Compass en todo el mundo, hasta el nivel de empleado. Gracias a ello, ahora en Daimler Truck disponemos de un sistema global y consistente de gestión del rendimiento y desarrollo de personal. El proceso de retroalimentación personal de 360°, ahora implementado en todo el Grupo, desempeña un papel fundamental a la hora de impulsar el cambio cultural y ha recibido comentarios positivos de los empleados. Además, la Brújula de Impacto global permite nuevos enfoques para identificar y promover el desempeño y el potencial de nuestros empleados.

En el ejercicio del informe, también se lanzó el plan de estudios de aprendizaje digital "Emerging Leaders Journey" (ELJ), un nuevo proceso para desarrollar futuros líderes en todo el mundo. El objetivo del nuevo programa de liderazgo es desarrollar líderes calificados para Daimler Truck promoviendo al mismo tiempo la diversidad y el pensamiento de múltiples perspectivas.

Acciones para el desarrollo de la cultura corporativa

Queremos dar a los empleados la oportunidad de compartir sus opiniones y contribuir al desarrollo de nuestra cultura corporativa.

Encuesta de empleados

La creciente tasa de participación en la encuesta anual a empleados de todo el Grupo muestra que los empleados confían en que su opinión cuenta. Tan pronto como estén disponibles los resultados de la encuesta a los empleados, se anima a los directivos a entablar un diálogo con sus empleados y a derivar medidas apropiadas de los resultados de la encuesta. Estas acciones deben integrarse en el concepto de la compañía y servir al propósito del desarrollo continuo. La organización de RRHH proporciona materiales y herramientas de apoyo para ello, como materiales de aprendizaje, cursos de formación, videos y plataformas de intercambio.

Cumplimiento en Derechos Humanos

Con nuestro Sistema de Gestión de Cumplimiento de Derechos Humanos (CMS de Derechos Humanos), adoptamos un enfoque sistemático para cumplir con las obligaciones de debida diligencia en materia de derechos humanos. El Sistema de Gestión de Derechos Humanos se aplica a nuestras empresas del grupo y a nuestras participaciones mayoritarias, así como a nuestra cadena de valor. Se basa en los requisitos de las leyes aplicables y en estándares internacionalmente reconocidos como los Principios Rectores de las Naciones Unidas sobre las Empresas y los Derechos Humanos. Estos forman la base de los requisitos reglamentarios y legislativos para las empresas y los derechos humanos en todo el mundo. Los análisis sistemáticos de riesgos y las medidas específicas diseñadas para mitigar los impactos negativos identificados sirven para cumplir con nuestras obligaciones de debida diligencia en materia de derechos humanos. Las medidas incluyen, por ejemplo, formación obligatoria en derechos humanos para funciones relevantes como adquisiciones y directrices para la conducta responsable de las fuerzas de seguridad.

En el marco del ejercicio del informe se identificaron las siguientes áreas de riesgo para las empresas del Grupo y las participaciones mayoritarias como parte del análisis de riesgos de conformidad con la Ley de Debida Diligencia de la Cadena de Suministro alemana (LkSG):

- Indiferencia por los riesgos para la seguridad y salud en el trabajo
- Discriminación / prohibición del trato desigual en el empleo.

La debida diligencia de los proveedores y el manejo y procesamiento de denuncias relacionadas con posibles violaciones de los derechos humanos a través de nuestro sistema de denuncia SpeakUp también son una parte integral del CMS de Derechos Humanos. Puede encontrarse más información en el capítulo Derechos humanos en la cadena de valor.

Cumplimiento en Recursos Humanos

El objetivo del cumplimiento de recursos humanos (Cumplimiento HH RR) es garantizar que el trabajo de RR.HH. cumpla con las regulaciones y que se mantengan estándares laborales y sociales apropiados en todo el Grupo. Esto se lleva a cabo de conformidad con los valores corporativos y la estrategia de RR.HH. de Daimler Trucks, cumpliendo los requisitos legales, las normas regulatorias, los compromisos voluntarios de todo el Grupo y los principios éticos.

Para implementar los requisitos reglamentarios internacionales y las leyes nacionales que se aplican a Daimler Truck debido a sus actividades globales, se definen procesos y estándares en todo el Grupo, de manera uniforme en todas las empresas del Grupo. El objetivo no es sólo garantizar altos estándares laborales y sociales para la fuerza laboral, sino también establecer medidas para prevenir y combatir la discriminación, promover la igualdad de oportunidades y apoyar la diversidad y la inclusión. La efectividad del cumplimiento en el área de RRHH se monitorea y ajusta continuamente mediante instrumentos de monitoreo y procesos de evaluación.

El miembro del consejo de administración de Daimler Truck Holding AG y Daimler Truck AG, junto con su equipo directivo, el TH OpCom, asume la responsabilidad general de las prácticas y el cumplimiento de RR.HH. Aprueban los requisitos establecidos en las Políticas de Cumplimiento de RRHH y velan por su implementación y cumplimiento a través del Sistema de Gestión de Cumplimiento de RRHH.



Este sistema ayuda a promover una cultura corporativa respetuosa, confiable e inclusiva y tiene como objetivo garantizar estándares laborales y sociales apropiados y un trabajo de RR.HH. que cumpla con las normas en todo el Grupo.

Acciones para promover la diversidad, equidad e inclusión

Como signatario de la Carta de Diversidad, nuestra gestión de DEI se centra en la igualdad de oportunidades para los empleados en las siete dimensiones de diversidad: edad, origen étnico y nacionalidad, género e identidad de género, capacidades físicas y mentales, religión e ideología, orientación sexual y origen social. Reforzamos nuestros principios como participantes del Pacto Mundial de las Naciones Unidas, como miembros de la iniciativa de empleadores Charta der Vielfalt e.V. y European Women's Management Development Network e.V.

Cultura corporativa inclusiva

Los grupos de recursos empresariales para empleados permiten a nuestros empleados, que comparten intereses, experiencias y valores comunes, intercambiar ideas en todos los niveles y departamentos del Grupo. Nuestras redes ayudan a anclar una cultura de diversidad y valoración en la empresa. Al mismo tiempo, nos apoyan como socios de diálogo en el desarrollo de nuestras acciones relacionadas con la diversidad, la equidad y la inclusión. Contamos con siete redes que abarcan toda la empresa y muchos otros grupos regionales en todo el mundo. Se trata principalmente de redes culturales, de género y LGBTIQ+. Para promover el intercambio entre las redes, el equipo de gestión de DEI organiza reuniones periódicas. Los patrocinadores de la alta dirección apoyan a las redes en su trabajo y les dan más visibilidad interna y externa.

Además, la “Comunidad Global de Inclusión y Diversidad” interna en la intranet social es la plataforma para todos los empleados del Grupo que quieran ayudar a dar forma a la diversidad, la equidad y la inclusión en la Empresa. La comunidad proporciona información importante y actualizada sobre el tema al tiempo que ofrece oportunidades para establecer contactos, hacer preguntas y aportar ideas. Una plataforma de aprendizaje integrada reúne todas las ofertas globales para nuestros empleados de autoaprendizaje y autorreflexión, así como actividades y ejercicios para la formación de equipos.

Además, en el sitio se almacenan todas las recomendaciones y directrices para crear una cultura laboral inclusiva.

Daimler Truck presta especial atención a mantener un equilibrio saludable entre el trabajo y la vida personal. Además de las guarderías, en nombre de Daimler Truck y en colaboración con socios externos, apoyamos a nuestros empleados con diversas soluciones para el cuidado de niños y personas mayores en varios lugares del mundo, como en Alemania y EE. UU., con el fin de cerrar específicamente las brechas de atención.

También reconocemos la responsabilidad social y queremos defender nuestros valores corporativos no sólo internamente sino también externamente. Por ello, además de participar en EE. UU., Daimler Truck también mostró su apoyo a la comunidad queer por primera vez en Alemania participando en el desfile PRIDE de Stuttgart.

Directores como modelos a seguir

Como base común para dar forma a la cultura de gestión, nuestro módulo de aprendizaje electrónico para todo el Grupo “Inclusion in Mind!” es obligatorio para todos los directores hasta el nivel del Consejo y está disponible en nueve idiomas. El objetivo de la formación es crear conciencia sobre la cooperación apreciativa y los posibles obstáculos, y mostrar qué contribución puede realizar cada individuo. También enseña a los estudiantes cuáles son los métodos efectivos que existen para reducir posibles prejuicios y resolver conflictos.

El Índice de Inclusión se utiliza en todo el Grupo Daimler Truck como medida de una cultura laboral inclusiva. Se basa en cuatro preguntas de la encuesta anual a empleados y expresa qué tan inclusivo es percibido por nuestros empleados el ambiente de trabajo. Los gerentes reciben el Índice de Inclusión como una puntuación individual para su propio equipo. Los documentos que acompañan la autorreflexión y el debate en el equipo ayudan a los directivos a hacer que su comportamiento de liderazgo sea más inclusivo y a entablar un diálogo con su equipo. En el ejercicio del informe, Daimler Truck también puso un mayor énfasis en el liderazgo conjunto como modelo orientado a las fases de la vida.

Para este fin se creó una plataforma de intercambio virtual para directivos en Alemania, que les permite intercambiar ideas sobre el tema del coliderazgo de forma autodirigida y encontrar compañeros tándem adecuados para los puestos. El programa de desarrollo profesional para mujeres, de 15 meses de duración, “She@Truck”, se lanzó en 2022 en nuestras sedes europeas. El programa se centra en el desarrollo de empleados de alto potencial en puestos directivos intermedios e incluye un programa de aprendizaje individual con mentoría y coaching. Una parte importante de este concepto es que tanto los patrocinadores como los mentores de los dos niveles superiores de gestión por debajo del Consejo de Administración están involucrados para generar aún más conciencia de su contribución a una mayor diversidad en la integración de los puestos directivos.

Al final del ejercicio del informe, la proporción de mujeres en puestos directivos (niveles 1-4) era del 20.5 % (año base 2022: 18.6 %). Aspiramos a aumentar la proporción de mujeres en puestos directivos al 25 % para 2030 (cumpliendo con las leyes, regulaciones y restricciones locales que puedan aplicar). Esta aspiración se desarrolló junto con los departamentos responsables, con el aporte de los representantes de los empleados, y se acordó con el Consejo de Administración y el Comité de Vigilancia. El Consejo de Administración evalúa y compara periódicamente el progreso en la proporción de mujeres determinado a partir de nuestros sistemas de informes de RR.HH.

Además, pretendemos definir objetivos adicionales para abordar los impactos, riesgos y oportunidades materiales identificados.

B.52

Distribución de género en la alta dirección

	Número	%
Alta Dirección (Nivel 1 y 2)		
Masculino	175	84.5
Femenino	32	15.5
Otro	0	0
No informado	0	0
Total	207	100



B. 53

Distribución de edad entre empleados

	Número	%
Menos de 30 años	22,888	20.5
Entre 30 y 50 años	59,994	53.8
Más de 50 años	28,533	25.6
Total	111,415	100

Acciones para la protección de la seguridad y salud en el trabajo

Para prevenir accidentes de trabajo y enfermedades profesionales, nos basamos en un sistema integral de gestión de seguridad y salud en el trabajo. Todas las acciones se revisan y desarrollan continuamente. Además de las cifras estadísticas clave, por ejemplo de los informes de salud y accidentes, el departamento de Salud y Seguridad también se basa en la retroalimentación personal, la evaluación de encuestas y el seguimiento de las acciones en caso de accidentes laborales para controlar la eficacia de las acciones.

Nuestra iniciativa interna del Grupo “WE CARE ABOUT US”, que fue fundada para perseguir los objetivos de Visión Cero¹, avanzó aún más en el ejercicio de 2024. Por ejemplo, se celebraron días mundiales de la salud como el “Día Mundial de la Seguridad y la Salud en el Trabajo” y el “Día Mundial de la Salud Mental”. Estos temas se han visto llamados la atención a través de numerosas ofertas y acciones, tanto digitales como in situ.

También mantenemos un “Wiki de Salud y Seguridad” en la intranet social, que actualizamos periódicamente. Allí, nuestros empleados pueden encontrar información importante, procedimientos y mejores prácticas sobre salud y seguridad en el trabajo. El objetivo es hacer que el acceso a todas las fuentes de información importantes sea lo más fácil posible.

1 Visión Cero es un enfoque de prevención basado en el supuesto de que todos los accidentes, lesiones y enfermedades relacionadas con el trabajo son prevenibles.

Certificación

En el marco del informe, 14 sedes de nuestras compañías en las que tenemos una participación mayoritaria fueron certificadas según la norma ISO 45001. En el marco del informe, se certificaron las sedes de Daimler Buses en Neu-Ulm, Baviera y Mannheim, Baden-Württemberg. Además, la planta de Ligny (Francia) tiene previsto obtener la certificación ISO 45001 en 2026. Esto tiene como objetivo aumentar aún más la seguridad y la salud en el trabajo y lograr una reducción sustentable de las tasas de accidentes.

Además de las auditorías de certificación externas, verificamos cada tres a cinco años si en los centros de producción se cumplen las normas de seguridad vinculantes de nuestra política corporativa en materia de seguridad y salud en el trabajo y si existe un sistema de gestión de seguridad y salud en el trabajo. El objetivo es aumentar la seguridad laboral in situ. Esto se apoya en la definición de acciones y su seguimiento. También se elabora un informe para cada auditoría de diligencia debida y se pone a disposición del administrador del sitio. Se elabora un informe final de cada unidad de negocio para el Consejo de Administración. En el ejercicio del informe pudimos evaluar un total de diez sitios en Argentina, Alemania, Francia, México, España, Turquía, República Checa y Estados Unidos. Está previsto auditar otros sitios en Japón, México, Sudáfrica y Estados Unidos en 2025.

Seguridad en el trabajo

Adoptamos un enfoque preventivo y evaluamos el potencial de riesgo de los lugares de trabajo y los procesos en una etapa temprana. Para implementar esto se han definido instrumentos y procesos de evaluación de riesgos que corresponden a la normativa local. Nuestras instalaciones deben implementar los estándares globales específicos sobre gestión de seguridad y salud en el trabajo (incluida la evaluación de riesgos) y los estándares técnicos mínimos (por ejemplo, estándares de seguridad para maquinaria y equipo).

El objetivo es promover la concientización sobre los riesgos y un comportamiento cuidadoso entre los empleados. Además de la instrucción anual específica para el lugar de trabajo sobre aspectos relacionados con la seguridad, los nuevos empleados reciben instrucción inicial general. Además, las empresas externas reciben una sesión informativa externa antes de ingresar a las plantas.

Nuestros empleados también tienen una responsabilidad personal con respecto a su seguridad y salud en el trabajo al realizar su trabajo de manera consciente de la seguridad. Los riesgos de seguridad y los cuasi accidentes se deben comunicar al gerente de cada ubicación y se tratan durante reuniones periódicas en producción y administración (gestión del taller). Registramos información sobre accidentes y riesgos laborales mediante nuestros sistemas de documentación de accidentes. Se preparan informes específicos para cada país y se derivan acciones para reducir los accidentes. El objetivo es mejorar continuamente los lugares de trabajo, los entornos y los procesos de nuestros empleados e involucrarlos activamente en el proceso de diseño.

Ergonomía

Durante el ejercicio fiscal, se revisó el acuerdo general interno de trabajo sobre ergonomía para crear un acuerdo de trabajo grupal holístico denominado “Ergonomía en el desarrollo, la planificación y las operaciones”.

En todo el Grupo se sensibiliza a los empleados sobre cuestiones ergonómicas y de seguridad en el trabajo. En el ejercicio del informe, Seguridad y Ergonomía Corporativa, entre otros, brindó capacitaciones en línea, videos y diversos portales de información acorde a los requerimientos locales. Además, en el marco del informe, proporcionamos una oferta de salud digital en todo el país y en todas las ubicaciones, sobre los temas de ejercicio, nutrición y relajación, con el fin de concientizar sobre la salud de manera sustentable y a largo plazo.



Protección de la salud

Nos comprometemos a garantizar el derecho de nuestros empleados a la salud física y mental y a proporcionar un entorno de trabajo seguro. Ofrecemos a nuestros empleados en Alemania asistencia sanitaria y asesoramiento laboral. Además de los controles de salud ocupacional y los exámenes de idoneidad, así como las consultas médicas, los empleados pueden realizar el "Health Check" de Daimler Truck cada tres años y recibir una vacuna contra la gripe todos los años. El objetivo es motivar a los empleados para que lleven un estilo de vida saludable y brindarles acciones adecuadas.

B.54

Salud y seguridad

		2024
Empleados que trabajan en sitio con certificación ISO 45001	Número	35,995
	Porcentaje en relación con la fuerza laboral total¹ (en %)	32.3
Número de muertes resultantes de lesiones relacionadas con el trabajo	Muertes de empleados	0
	Muertes de empleados extranjeros²	0
	Muertes de trabajadores de TEA³	0
Número de muertes resultantes de enfermedades relacionadas con el trabajo	Número	0
Accidentes relacionados con el trabajo que son registrables⁴,⁵	Número	1,891
	Tasa	9.4
Accidentes relacionados con el trabajo que son registrables de acuerdo con LTIR⁴,⁵,⁶	Número	1,354
	Tasa	6.8

1 El cálculo del porcentaje de certificación ISO 45001 se ajustó de acuerdo con las especificaciones ESRS. El alcance se amplió para incluir a todos los empleados y ubicaciones en todo el mundo.

2 Los trabajadores externos son aquellos trabajadores con contrato de planta o de servicios.

3 Empresas de Trabajo Temporal (TEA).

4 El alcance incluye todas las ubicaciones en todo el mundo. Para ubicaciones más pequeñas, se aplica una lógica de extrapolación que se basa en indicadores de accidentes publicados por OSHA y asignados al propósito comercial de la ubicación respectiva. Las ubicaciones a las que se aplica esta lógica representan un máximo del 10% del número total de empleados.

5 La tasa de lesiones con tiempo perdido (LTIR); número de todos los accidentes de trabajo que ocasionan al menos un día de ausencia por cada millón de horas de asistencia. Es una divulgación específica de la entidad.

6 La cifra clave no incluye los accidentes en trayectos.



Características de empleados

La cifra clave sobre salarios justos (S1-10) se obtuvo de las subsidiarias, que en conjunto representan el 95% de la plantilla total. Para las cifras clave de la brecha salarial de género y la compensación total (S1-16), se realizó una estimación basada en datos de más del 94% de la fuerza laboral mundial. Todas las demás cifras clave de este capítulo, excluidas las métricas de salud y seguridad, se recopilan de todas las subsidiarias en el alcance de consolidación que emplean personas.

B. 55

Número de empleados, por género

Género ¹	Número de empleados
Masculino	92,753
Femenio	18,617
Otro ²	0
No informado	45
Total empleados	111,415

- 1 Género de acuerdo con las declaraciones de los propios empleados.
- 2 Debido a que el número de empleados de "otro" género es cero, ya no aparece

B. 56

Número de empleados por país¹

País	Número de empleados
Alemania	38,277
EE. UU.	18,106
México	11,023
Japón	10,632
Restantes	33,377
Total empleados	111,415

- 1 Países con 50 o más empleados que representan por lo menos 10% del número total de empleados.

B. 57

Número de empleados, por tipo de contrato, género y región

		Total	África	Asia	Australia	Europa	América del Norte	América Latina ¹
Tipo de Contrato	Género							
Número de empleados presenciales	Masculino	87,567	1,260	14,064	154	41,395	23,361	7,333
	Femenino	17,309	282	2,389	91	7,533	5,859	1,155
	No informado	43	0	8	0	13	22	0
	Total	104,919	1,542	16,461	245	48,941	29,242	8,488
Número de empleados temporales	Masculino	5,186	104	1,508	10	3,110	71	383
	Femenino	1,308	96	141	12	839	45	175
	No informado	2	0	1	0	1	0	0
	Total	6,496	200	1,650	22	3,950	116	558
Número de empleados sin horas garantizadas	Masculino	0	0	0	0	0	0	0
	Femenino	0	0	0	0	0	0	0
	No informado	0	0	0	0	0	0	0
	Total	0	0	0	0	0	0	0
Total	Masculino	92,753	1,364	15,572	164	44,505	23,432	7,716
	Femenino	18,617	378	2,530	103	8,372	5,904	1,330
	No informado	45	0	9	0	14	22	0
	Total	111,415	1,742	18,111	267	52,891	29,358	9,046

- 1 Excluyendo a México.

Durante el ejercicio del informe salieron de la empresa 7,583 empleados. La tasa de rotación de personal en el ejercicio informado fue del 7.4%. La rotación de personal incluye a todos los empleados permanentes que dejaron la Compañía durante el ejercicio voluntariamente o por despido, jubilación o fallecimiento. La tasa de rotación representa este número en relación con el número medio de empleados permanentes en el ejercicio de la modalidad.

La información sobre el número total de empleados también se puede encontrar en el capítulo Perfil corporativo.



Cobertura de la negociación colectiva y diálogo social

Nuestros empleados en el Espacio Económico Europeo (EEE) están cubiertos por varios convenios colectivos. La proporción de empleados cubiertos por convenios colectivos en el EEE es del 96%¹. La recopilación de datos de países fuera del EEE solo se realizará y se tendrá en cuenta a partir del ejercicio 2025.

B. 58

Cobertura de la negociación colectiva y diálogo social

Índice cobertura	Cobertura de negociación colectiva	Diálogo social
	Empleados EEE	Empleados EEE
	Para países > 50 empleados y más de 10% de la fuerza laboral	Para países > 50 empleados y más de 10% de la fuerza laboral
0-19%		
20-39%		
40-59%		
60-79%		
80-100%	Alemania (97%)	Alemania (99%)

1 El porcentaje se calcula utilizando la siguiente fórmula: [(número de empleados cubiertos por convenios colectivos en el EEE)/(número de empleados en el EEE)] x 100.

Sistemas adecuados de remuneración y compensación

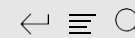
Además de garantizar que la remuneración sea adecuada en relación con el rendimiento y las prácticas del mercado, se tienen en cuenta el tamaño, la complejidad y la situación económica de la empresa. También se presta atención a la coherencia del sistema de remuneración del Consejo de Administración y de la alta dirección.

Todos los empleados de Daimler Truck reciben una remuneración justa de acuerdo con los valores de referencia aplicables. El CoC de Compensación ha presentado una aplicación para garantizar la transparencia global de los datos sobre el salario mínimo y los requisitos legales. Como parte de la revisión salarial anual, este departamento realiza una encuesta global obligatoria a través de la aplicación en todas las empresas controladas por Daimler Truck. El departamento de RRHH local verifica la información proporcionada en la aplicación y completa el cuestionario para confirmar el cumplimiento de las leyes de salario mínimo. En caso de detectarse desviaciones se inician investigaciones adicionales. Tanto el departamento local de Recursos Humanos como el CoC de Compensación revisan conjuntamente los comentarios para garantizar que ningún empleado reciba un salario inferior al mínimo.

Compensamos el trabajo realizado en todas las compañías del Grupo en todo el mundo de acuerdo con los mismos principios. Nuestra política de compensación global B. 63, que se aplica a todos los grupos de empleados, establece el marco y los requisitos mínimos para el diseño de los sistemas de compensación. Entre otras cosas, regula que el nivel de remuneración se base en los requisitos del puesto asignado, incluyendo conocimientos, habilidades, responsabilidad y autoridad para la toma de decisiones, así como el desempeño del individuo. No considera género, origen u otras características personales.

La remuneración variable (bono de Compañía) de los niveles directivos inferiores al Consejo de Administración para el ejercicio 2024 se basa en criterios de rendimiento financiero y objetivos de sustentabilidad no financieros. Nuestros departamentos de RRHH mantienen periódicamente reuniones individuales con nuestros empleados para revisar sus ingresos. De esta forma garantizamos la transparencia en las decisiones salariales respetando las normas de protección de datos. También se analiza el potencial de desarrollo respectivo. Si los empleados tienen objeciones legítimas a su remuneración, como por ejemplo preocupaciones sobre un trato desigual pueden plantear el problema a su gerente e involucrar al departamento de recursos humanos o al comité de empresa.

En las compañías vinculadas por convenios colectivos, como Daimler Truck AG, los empleados tienen derechos adicionales derivados de las leyes estatales y de los convenios colectivos. Por ejemplo, los empleados tienen derecho a oponerse al grupo salarial notificado o al resultado de rendimiento determinado. La normativa de remuneración y las tablas salariales están a disposición de los empleados. Los empleados de Daimler Truck AG pueden obtener información sobre su estructura salarial y nivel salarial en línea. Además, los empleados cubiertos por convenios colectivos en Daimler Truck AG y sus filiales suelen recibir beneficios voluntarios que se acuerdan con los respectivos representantes de los trabajadores. Entre ellas se incluyen, por ejemplo, las aportaciones financiadas por el empresario a los planes de pensiones o la posibilidad de contratar un plan de pensiones financiado por el empleado.



Diferencias de ingresos y compensación total

Nuestro análisis de las diferencias de ingresos abarcó 37 entidades con un total de alrededor de 106.000 empleados. Se incluyeron en el estudio todos los empleados, incluidos empleados permanentes, empleados con contratos de duración determinada, pasantes, estudiantes e internos.

Para calcular la brecha salarial de género no ajustada se utilizó el salario bruto por hora promedio. La cifra clave es la diferencia entre el salario bruto medio por hora de los empleados hombres y mujeres. Esta diferencia se divide por el salario bruto medio por hora de los empleados hombres y se multiplica por 100. En Daimler Truck, la brecha salarial de género según este método de cálculo es del -15%, en detrimento de los empleados hombres. Como compañía de manufactura, tenemos una alta proporción de empleados en el área de producción. Estos trabajos generalmente se clasifican por debajo de los puestos administrativos o académicos. La brecha salarial a favor de las mujeres trabajadoras se debe principalmente al hecho de que los hombres trabajan desproporcionadamente en áreas relacionadas con la producción, donde la remuneración tiende a ser más baja.

La compensación anual total del individuo mejor pagado del Daimler Truck Group es 185 veces la compensación anual total media de los empleados (excluyendo al individuo mejor pagado). En Daimler Truck, la persona mejor pagada es el director general de Daimler Truck. Para determinar la cifra clave se utilizó como valor de comparación la remuneración total pagada al CEO en el ejercicio del informe. El valor de comparación se determinó sobre la base de la mediana de empleados a nivel mundial.

Nuestras políticas

En Daimler Truck, seguimos numerosas políticas diseñadas para abordar los desafíos en la gestión de las relaciones con los empleados de una manera estructurada y justa. Además, las políticas establecen principios esenciales para nuestras acciones.

En este capítulo se describen con más detalle las siguientes políticas.:

- Declaración de Principios sobre Responsabilidad Social y Derechos humanos en Daimler Truck B. 59
- Política de Salud y Seguridad en el Trabajo B. 60
- Política de infracciones e investigaciones B. 61
- Política de Cumplimiento de RR.HH. B. 62
- Política de Compensación Global B. 63
- Contratos de empresa B. 64

Nuestro Código de Conducta B. 26 refuerza nuestro compromiso fundamental de respetar los derechos humanos. Describe los principios clave que guían a todos los empleados de Daimler Truck Group en la toma de decisiones responsables, incluso en situaciones comerciales difíciles. Toda la información relevante sobre el Código de Conducta de Daimler Trucks se puede encontrar en el capítulo Gobierno de la sustentabilidad y en el capítulo Cultura corporativa responsable.



B. 59

Declaración de Principios sobre Responsabilidad Social y Derechos Humanos en Daimler Truck

Categoría	Descripción
Contenido más importante	En la Declaración de Principios, reconocemos nuestra responsabilidad social y resumimos nuestro compromiso de respetar los derechos humanos. Complementa nuestro compromiso según el Código de Conducta de Daimler Truck y describe el enfoque, los procesos y las medidas para respetar los derechos humanos en Daimler Truck. La Declaración de Principios se basa en estándares internacionales como los Principios Rectores de las Naciones Unidas sobre las Empresas y los Derechos Humanos. El contenido importante incluye: - Compromiso con los derechos humanos y las buenas condiciones de trabajo, en particular: - Rechazo del trabajo infantil y el trabajo forzoso, la trata de personas y compromiso con su abolición efectiva - Promover la igualdad de oportunidades y rechazar cualquier tipo de discriminación. - Compromiso con la protección de la salud y la seguridad en el trabajo - Promover la educación y la formación de todos los empleados. - Descripción de nuestro Sistema de Gestión de Cumplimiento de Derechos Humanos (CMS de Derechos Humanos), nuestro enfoque sistemático para cumplir con las obligaciones de debida diligencia en materia de derechos humanos. El SGC de Derechos Humanos se aplica a las empresas del Grupo y a las participaciones mayoritarias, así como a nuestra cadena de valor. Incluye análisis de riesgos, la implementación de medidas preventivas y correctivas, así como el desarrollo y monitoreo continuo. - Gobierno y responsabilidades de implementación y seguimiento - Acceso a reparación y a nuestro sistema de denuncia de irregularidades SpeakUp.
Objetivos generales	El objetivo general es reforzar nuestro compromiso con la responsabilidad social y el respeto a los derechos humanos. Sirve como base para nuestras actividades en el campo de los derechos humanos y proporciona una orientación clara tanto a las partes interesadas internas como externas, especialmente a nuestros empleados.
Referencia a impactos, riesgos u oportunidades materiales	En nuestra opinión, la política puede prevenir la discriminación y las violaciones de los derechos humanos, lo que también reduce los riesgos reputacionales y financieros.
Proceso de monitoreo	La gestión de riesgos para el cumplimiento de las obligaciones de diligencia debida en materia de derechos humanos, tal como se describe en la declaración de política, es supervisada por el responsable de derechos humanos de Daimler Truck Group. Además, los empleados y terceros externos en todo el mundo pueden denunciar posibles violaciones de los derechos humanos a través de los canales de nuestro sistema de denuncia SpeakUp.
Alcance	Este reglamento aplica a todos los empleados y miembros de los órganos de dirección de Daimler Truck Holding AG y de todas las empresas controladas del Grupo.
Nivel organizacional responsable	Los miembros de los órganos directivos de Daimler Trucks son responsables de la implementación de la Declaración de Principios, mientras que su aplicación local es responsabilidad de los respectivos administradores de los sitios. El departamento de Legal y Cumplimiento de Daimler Trucks es responsable de supervisar las actividades de derechos humanos y reporta directamente al CEO. El departamento trabaja en estrecha colaboración con departamentos especializados que son responsables de la implementación operativa de las obligaciones de diligencia debida en materia de derechos humanos en el Grupo, en particular con los departamentos de Recursos Humanos y Adquisiciones.
Referencia a normas e iniciativas de terceros	En este contexto, nos comprometemos, entre otros, a respetar las siguientes normas internacionales: Declaración Universal de Derechos Humanos, Pacto Internacional de Derechos Civiles y Políticos, Pacto Internacional de Derechos Económicos, Sociales y Culturales, Declaración de la OIT relativa a los Principios y Derechos Fundamentales en el Trabajo, Principios Rectores de las Naciones Unidas sobre las Empresas y los Derechos Humanos, los 10 Principios del Pacto Mundial de las Naciones Unidas y las Directrices de la OCDE para Empresas Multinacionales.
Consideración de intereses de partes interesadas	La Declaración de Principios fue acordada y adoptada por el Consejo de Administración junto con el comité de empresa general, la representación mundial de los empleados de Daimler Truck y la asociación sindical internacional IndustriALL Global Union en noviembre de 2022.
Disponibilidad de la política a partes interesadas	La Declaración de Principios está disponible públicamente en más de diez idiomas en el sitio web de Daimler Truck Group en www.daimlertruck.com/en/sustainability/social-human-rights/declaration-of-principles . Los empleados de Daimler Truck Group también fueron informados sobre la Declaración de Principios a través de varios canales de comunicación internos, por ejemplo: a través de la propia intranet de la empresa. Nuestros proveedores también pueden acceder a la declaración de política a través del Portal de proveedores de camiones de Daimler y también fueron informados de su adopción ahí.



B. 60

Política sobre Salud y Seguridad Ocupacional en el Trabajo

Categoría	Descripción
Contenido más importante	Esta política define las responsabilidades y objetivos en materia de seguridad y salud en el trabajo. Se describen los requisitos esenciales y de aplicación general para la estructura de la organización de seguridad y salud en el trabajo, así como las normas para una planificación conforme a la legislación y una operación segura en Daimler Truck Group.
Objetivos generales	Nuestro objetivo es proteger la seguridad y la salud ocupacional de todos los empleados, identificar y prevenir los riesgos y peligros para la salud y, al mismo tiempo, promover el bienestar como requisito previo para la creatividad y la productividad.
Referencia a impactos, riesgos u oportunidades materiales	En nuestra opinión, la política puede prevenir riesgos de accidentes y salud, lo que también reduce los riesgos reputacionales y financieros y aumenta la productividad.
Proceso de monitoreo	En nuestra encuesta anual de empleados, se dedican dos preguntas a los temas de seguridad, salud y bienestar en el trabajo para obtener un panorama del estado de ánimo de toda la empresa. Los temas clave de la protección de la salud y seguridad en el trabajo también se debaten, evalúan y desarrollan periódicamente con diversos comités internos, como la Comisión de Seguridad, Medio Ambiente y Salud en el Trabajo, así como con el comité de empresa y los representantes de la empresa en todos los niveles de la empresa y con comités externos como el consejo de administración de la caja de seguro de enfermedad de la empresa. Además, los efectos positivos de las medidas se incorporan al intercambio con directivos y empleados.
Alcance	Esta política aplica a todos los empleados y miembros de los órganos de dirección de Daimler Truck Holding AG y de todas las empresas del Grupo controladas.
Nivel organizacional responsable	El nivel más alto de la organización responsable de desarrollar y supervisar la implementación de la política es Salud y Seguridad Corporativa.
Referencia a normas e iniciativas de terceros	Estamos comprometidos con "Visión Cero" y somos parte de una iniciativa global de la Institución de Seguridad y Salud Ocupacional (IOSH) y la Asociación Internacional de la Seguridad Social (ISSA) que tiene como objetivo prevenir accidentes y enfermedades relacionadas con el trabajo mientras promueve la seguridad, la salud y el bienestar de los empleados.
Consideración de intereses de partes interesadas	Al elaborar esta política, tuvimos en cuenta los intereses de todas las partes interesadas relevantes para garantizar un entorno de trabajo seguro y saludable. Entre ellos se incluyen, por ejemplo, los trabajadores, los directivos y la dirección, así como el comité de empresa.
Disponibilidad de la política a partes interesadas	La política está disponible para todos los empleados en todo momento a través de la plataforma central de políticas.



B. 61

Política de Infracciones e Investigación

Categoría	Descripción
Contenido más importante	Esta política está diseñada para garantizar que las denuncias de mala conducta se gestionen de forma transparente, desde el informe de una posible infracción hasta la investigación y las posibles medidas de seguimiento. También se pretende garantizar que las circunstancias denunciadas se esclarezcan de forma eficaz, transparente y conforme a derecho, teniendo en cuenta los derechos y obligaciones de todas las partes implicadas.
Objetivos generales	El propósito de esta política es proteger y garantizar la seguridad de Daimler Truck Group, sus empleados, sus socios contractuales y comerciales y terceros externos. También se pretende garantizar que las violaciones de las leyes aplicables y de las normas del Daimler Truck Group se investiguen de forma eficaz, transparente y de conformidad con los derechos fundamentales. El objetivo es mapear el procedimiento SpeakUp y las responsabilidades de las distintas partes involucradas en el procedimiento SpeakUp. La política también establece los criterios de evaluación y las consecuencias de una violación de las normas.
Referencia a impactos, riesgos u oportunidades materiales	En nuestra opinión, la política ayuda a prevenir la discriminación y las violaciones de los derechos humanos, lo que también reduce los riesgos reputacionales y financieros. Además, la política apoya la detección e identificación oportuna de infracciones legales para evitar daños a Daimler Truck y sus empleados y garantizar una cooperación justa.
Proceso de monitoreo	El cumplimiento de nuestra Política de Infracciones e Investigación es monitoreado en el marco de procesos estándar, particularmente por la gerencia y, entre otros, por los departamentos de Cumplimiento y Auditoría Corporativa.
Alcance	Todas las compañías del Grupo Daimler Truck.
Nivel organizacional responsable	El Departamento de Cumplimiento está bajo la dirección del Director Jurídico y de Cumplimiento con reporte directo a la Presidenta del Consejo de Administración.
Referencia a normas e iniciativas de terceros	La política cumple con los requisitos legales, por ejemplo, la Ley de Protección de Denunciantes.
Consideración de intereses de partes interesadas	La política tiene en cuenta los intereses de los afectados en el procedimiento. La revisión de estas regulaciones, que en Alemania están sujetas a codecisión, se llevó a cabo en estrecha coordinación e intenso intercambio entre los departamentos responsables (Legal, Cumplimiento, Auditoría Corporativa y RR.HH.), el Comité de Empresa del Grupo y el Comité de Portavoces del Grupo.
Disponibilidad de la política a partes interesadas	La política está disponible para todos los empleados en todo momento a través de la plataforma de políticas central.



B. 62

Política de Cumplimiento de Recursos Humanos

Categoría	Descripción
Contenido más importante	Esta política define estándares mínimos para los procesos dentro del departamento de RRHH a través de principios de control. Traduce los requisitos reglamentarios, reglas y estándares de todo el grupo para el trabajo de RRHH en requisitos operativos, responsabilidades, procesos y estándares. Define instrumentos y procesos para la evaluación de la eficacia y la mejora continua. La política tiene como objetivo promover una cultura de confianza y respeto a través de un trabajo de RR.HH. transparente, conforme a las normas y basado en valores, proporcionar una base sólida para las obligaciones de presentación de informes pertinentes y es una expresión de gobierno corporativa.
Objetivos generales	Establecer procesos y estándares para el trabajo de RRHH para cumplir con los requisitos regulatorios aplicables internacionalmente y las leyes nacionales que deben implementarse en todas las compañías del Grupo controladas debido a las actividades globales de Daimler Truck. Evitar riesgos potenciales como errores e irregularidades en el trabajo diario de RRHH.
Referencia a impactos, riesgos u oportunidades materiales	Prevenir y combatir la discriminación, incluido el acoso, promoviendo la igualdad de oportunidades, la diversidad y la inclusión. Promover una cultura de confianza y respeto a través del cumplimiento y trabajo de RRHH basado en valores.
Proceso de monitoreo	Cada gerente de RRHH es responsable de implementar y hacer cumplir las disposiciones de la política y evaluar la implementación efectiva de las regulaciones y controles dentro de su organización. RRHH utiliza principios de control para identificar riesgos relevantes en una etapa temprana, evaluar su impacto potencial y diseñar procesos para eliminar o minimizar estos riesgos y aprovechar las oportunidades.
Alcance	Esta política aplica a todos los empleados y miembros de los órganos directivos de Daimler Truck Holding AG y de todas las compañías controladas del Grupo.
Nivel organizacional responsable	Los altos directivos de RR.HH. (niveles 1 y 2) y los jefes de departamentos de RR.HH. tienen la responsabilidad general de la implementación y el cumplimiento de las disposiciones de esta política, incluido el diseño, la implementación y el funcionamiento de los controles internos y la creación de buenas condiciones de trabajo para su propia fuerza laboral.
Referencia a normas e iniciativas de terceros	Principios Rectores de las Naciones Unidas sobre las Empresas y los Derechos Humanos, Carta Internacional de Derechos Humanos de las Naciones Unidas, los convenios fundamentales de la OIT, Pacto Mundial de las Naciones Unidas. Esta política constituye una base sólida para las obligaciones de presentación de informes relevantes en materia de RR.HH. que resultan de la Directiva Europea de Informes de Sustentabilidad Corporativa (CSRD), el Estándar Europeo de Informes de Sustentabilidad S1 (ESRS S1) y la Ley de Debida Diligencia de la Cadena de Suministro de Alemania.
Consideración de intereses de partes interesadas	Al crear nuestra política, tuvimos en cuenta los intereses de todas las partes interesadas relevantes para garantizar un trabajo de RR.HH. conforme y basado en valores. Entre ellos se incluyen, por ejemplo, los trabajadores, los directivos y la dirección, así como el comité de empresa.
Disponibilidad de la política a partes interesadas	La política está disponible para todos los empleados en todo momento a través de la plataforma de políticas central.



B. 63

Política de Compensación Global

Categoría	Descripción
Contenido más importante	La Política de Compensación Global establece el marco y los requisitos mínimos para el diseño de los sistemas de compensación. Nos esforzamos por compensar el trabajo realizado en todas las empresas del Grupo en todo el mundo de acuerdo con los mismos principios. Entre otras cosas, estipula que el nivel de compensación se basa en los requisitos asignados al puesto de trabajo -tomando en cuenta, entre otras cosas, los conocimientos, las habilidades, la responsabilidad y la autoridad para tomar decisiones- y el desempeño de la persona, no el género, el origen u otras características personales. Define los componentes de la remuneración, las normas y condiciones marco que deben observarse, así como las normas de aprobación, documentación y obligaciones de retención.
Objetivos generales	El objetivo de esta política es crear un marco para las cuestiones de remuneración dentro del Grupo Daimler Truck.
Referencia a impactos, riesgos u oportunidades materiales	En nuestra opinión, la política puede prevenir la discriminación y las violaciones de los derechos humanos, lo que también reduce los riesgos reputacionales y financieros.
Proceso de monitoreo	El departamento de auditoría interna realiza anualmente auditorías internas de forma aleatoria para comprobar si se están cumpliendo aspectos seleccionados de las políticas. También tenemos en cuenta las condiciones de los mercados locales, ya que queremos ofrecer a nuestros empleados salarios y beneficios adicionales acordes al mercado.
Alcance	Esta política aplica a Daimler Truck Holding AG, Daimler Truck AG y todas las compañías controladas del Grupo. Además de todos los empleados del departamento de RR.HH. del Daimler Truck Group, la política aplica a todos los directivos que, en un rol ejecutivo en compañías controladas del Grupo, son responsables de la creación o rediseño de sistemas de remuneración o de la implementación de procesos de remuneración. Para las compañías que están clasificadas como <i>Framework Light Companies</i> en el marco del procedimiento estandarizado y confirmadas por el consejo de administración de Daimler Truck AG, la política se debe aplicar sin los anexos. Para las compañías <i>Framework Light Companies</i> , se aplica el elemento central de la política; Aunque los anexos 1 a 5 pueden seleccionarse individualmente, el anexo seleccionado en cada caso se aplica en su totalidad y sin excepciones.
Nivel organizacional responsable	El TH OpCom, como máximo órgano de toma de decisiones en el departamento de RR.HH., ejerce la autoridad para emitir políticas para especificar los principios de remuneración establecidos por el Consejo de Administración de Daimler Truck AG y toma decisiones.
Referencia a normas e iniciativas de terceros	n/a
Consideración de intereses de partes interesadas	La Política de Compensación Global fue elaborada por el departamento de política de compensación central en consulta con varios departamentos de RR.HH. centrales y locales y expertos de Legal y Cumplimiento, Auditoría Corporativa y Finanzas. Los cambios son aprobados por el Consejo Directivo. Los sindicatos y los representantes de los trabajadores participan en los cambios para que se tengan en cuenta los intereses de los trabajadores.
Disponibilidad de la política a partes interesadas	La política está disponible para todos los empleados en todo momento a través de la plataforma central de políticas.



B. 64

Acuerdos de Compañía

Categoría	Descripción
Contenido más importante	Los convenios generales de empresa cubren la promoción de la mujer, la inclusión, el trato justo en el lugar de trabajo, las regulaciones básicas (por ejemplo, la protección de la salud), la remuneración, los beneficios sociales y adicionales y el sistema de pensiones.
Objetivos generales	Establecimiento de políticas vinculantes para todos los empleados sobre los respectivos temas establecidos en los convenios de trabajo.
Referencia a impactos, riesgos u oportunidades materiales	Los acuerdos de trabajo se refieren cada uno a dimensiones individuales de impactos negativos y riesgos materiales e impactos positivos y oportunidades (por ejemplo, remuneración, prestaciones sociales y adicionales, promoción de la compatibilidad de la familia y la carrera profesional, capacitación y educación superior, mayor satisfacción de los empleados).
Proceso de monitoreo	Los procesos de monitoreo están regulados dentro del respectivo contrato de obra.
Alcance	La información sobre el alcance de aplicación se puede encontrar en el contrato de obra respectivo.
Nivel organizacional responsable	El departamento responsable RRHH.
Referencia a normas e iniciativas de terceros	Los coordinadores sindicales designados por IndustriAll European Trade Union o IndustriALL Global Union ayudan al CEE/CMH como expertos permanentes. Tienen derecho a asistir a todas las reuniones, incluidas las del EWC/WWC y del JCC.
Consideración de intereses de partes interesadas	Los acuerdos de compañía se negocian y concluyen entre Daimler Truck, como empleador, y el comité de empresa, como representante de los intereses de los empleados. Esto significa que se tienen en cuenta los intereses de la empresa y de los empleados.
Disponibilidad de la política a partes interesadas	Todos los acuerdos de trabajo están disponibles para todos los empleados en cualquier momento a través de la plataforma de políticas central.



Derechos humanos en la cadena de valor (ESRS S2)

Nuestra ambición es estar firmemente comprometidos con el respeto y el apoyo a los derechos humanos y esperamos lo mismo de nuestros socios comerciales.

Impactos, riesgos y oportunidades materiales

La siguiente tabla B. 65 muestra los impactos, riesgos y oportunidades materiales relacionados con los derechos humanos en la cadena de valor ascendente.

Los tipos de trabajadores que pueden verse materialmente afectados son:

- Empleados que trabajan en la producción en la cadena de valor ascendente
- Fuerza laboral del sector de logística de transporte en la cadena de valor ascendente

Como parte del análisis de doble materialidad, se incluyeron a los proveedores como grupos de interés externos a través de encuestas. El objetivo de la encuesta fue captar las opiniones y conclusiones de grupos de interés externos sobre la materialidad de los impactos. Nuestro análisis de doble materialidad no reveló ninguna evidencia de que existan grupos particularmente vulnerables. Por lo tanto, los trabajadores de la cadena de valor no se ven más afectados por los posibles impactos negativos que otras partes interesadas. Para más información, véase el capítulo Análisis de doble materialidad.

Daimler Truck ha identificado un mayor riesgo de trabajo forzoso con respecto a los trabajadores de la cadena de valor ascendente en los siguientes países: China, Indonesia, India, Turquía, Estados Unidos y los Emiratos Árabes Unidos.

B. 65		
Impactos, riesgos y oportunidades materiales relacionados con los derechos humanos en la cadena de valor ascendente ¹		
Categoría	Título	Descripción
Impacto negativo (VC)	Las actividades de adquisiciones pueden resultar en impactos negativos sobre derechos humanos (M)	Nuestras actividades de adquisiciones en áreas de alto riesgo pueden resultar en impactos negativos en los derechos humanos, específicamente en las áreas de salud y seguridad laboral y libertad de asociación.
Riesgo (VC)	Mayores riesgos sociales debido a complejas cadenas de suministro de materiales críticos y materias primas que pueden resultar en riesgos financieros y reputacionales	Las violaciones a derechos humanos pueden incrementar nuestras complejas cadenas de suministro y resultar, entre otras cosas, en daño reputacional y multas.

1 Leyenda: (OO) Operaciones Propias; (VC) Cadena de valor; (S) Horizonte de tiempo a corto plazo.

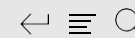
Enfoque organizacional y administrativo

El departamento de adquisiciones es responsable de la implementación operativa de las obligaciones de debida diligencia en materia de derechos humanos con respecto a los trabajadores en la cadena de valor ascendente. Trabaja en estrecha colaboración con el departamento de Derechos Humanos y Derecho Público, que es responsable de desarrollar y gestionar actividades de todo el grupo para cumplir con las obligaciones de diligencia debida en materia de derechos humanos. El departamento de Derechos Humanos y Derecho Público reporta al Oficial de Derechos Humanos del Grupo Daimler Truck, quien supervisa toda la gestión de riesgos relacionada con el respeto a los derechos humanos. El responsable de derechos humanos del Daimler Truck Group garantiza que el consejo de administración de Daimler Truck Holding AG y de Daimler Truck AG sea informado periódicamente de los resultados de su trabajo, al menos una vez al año.

Compromiso con los trabajadores en la cadena de valor

Buscamos el diálogo con las partes interesadas potencialmente afectadas e intercambiamos ideas con los empleados, sus grupos de interés y grupos de la sociedad civil, por ejemplo.

El objetivo es incorporar su retroalimentación y experiencia al desarrollo de nuestros procesos y acciones para cumplir con las obligaciones de debida diligencia en materia de derechos humanos con el fin de mejorar continuamente. En junio de 2024, tuvo lugar un intercambio entre nuestro responsable de Derechos Humanos y expertos técnicos de Daimler Truck AG con representantes de los empleados, sindicatos y organizaciones no gubernamentales. Se puso especial atención a los procesos y acciones que abordan los impactos negativos reales y potenciales de nuestras actividades comerciales en la cadena de valor ascendente. Además, en noviembre de 2024 participamos en un taller con representantes de diversas partes interesadas de la industria automotriz en Turquía. La iniciativa, lanzada por IndustriALL Global Union e IG Metall junto con empresas y otros interlocutores sociales (en particular, comités de empresa y representantes sindicales), tiene como objetivo promover y profundizar el diálogo entre las partes interesadas. También brinda la oportunidad de abordar conjuntamente soluciones a los desafíos existentes relacionados con el ejercicio de los derechos de los trabajadores y los sindicatos en Turquía. Estos formatos de intercambio proporcionan información sobre las perspectivas de los trabajadores en la cadena de valor ascendente.



La inclusión de las perspectivas de los trabajadores en la cadena de valor ascendente es gestionada por el departamento de Derechos Humanos y Derecho Público y coordinada con los departamentos de Gestión de Sustentabilidad y Adquisiciones

Reporte de alertas y casos sospechosos

A través de la plataforma de nuestro sistema de denuncia SpeakUp, tanto los denunciantes internos como externos, así como los trabajadores de la cadena de valor, pueden informar posibles violaciones de normas y mala conducta, incluidas posibles violaciones de derechos humanos y ambientales, y exigir su remediación en cualquier momento y en todo el mundo.

Si se recibe un informe de sospecha relacionado con trabajadores de la cadena de valor a través del sistema de denuncia de irregularidades SpeakUp, el equipo de SpeakUp envía el caso al departamento responsable dentro del área Legal y de Cumplimiento para su revisión e investigación adicional. Este departamento comprueba entonces qué medidas son adecuadas en cada caso individual para investigar adecuadamente una sospecha. Si se confirma una sospecha, la unidad de investigación responsable comprueba qué medidas de seguimiento son adecuadas, necesarias y apropiadas en el caso individual. Esto incluye, por ejemplo, diálogos con proveedores para desarrollar conceptos para poner fin o minimizar las infracciones o auditorías externas de proveedores. Dependiendo del resultado de las acciones, se toman decisiones de negocio para abordar adecuadamente cualquier impacto negativo real que pueda haberse identificado. Puede encontrar más información sobre nuestro sistema de denuncia de irregularidades SpeakUp y los principios y procesos procesales en la sección Cultura corporativa responsable.

Además, los trabajadores de la cadena de valor pueden comunicar denuncias y casos sospechosos al Comité Mundial de Empleados de Daimler Truck o al sindicato IndustryAll Global Union.

Durante el ejercicio, del informe reportaron 14 casos a través de los canales de denuncia de SpeakUp que involucraban a trabajadores de la cadena de valor y que estaban relacionados con el incumplimiento de los Principios Rectores de las Naciones Unidas sobre las Empresas y los Derechos Humanos, la Declaración de la Organización Internacional del Trabajo (OIT) relativa a los Principios y Derechos Fundamentales en el Trabajo o las Líneas Directrices de la OCDE para Empresas Multinacionales.¹ De estos casos, doce se relacionan con la cadena de valor ascendente y dos con la cadena de valor descendente. Siete de los casos estaban relacionados con la prohibición de retener un salario digno adecuado. Además, se denunciaron dos casos relacionados con la violación de obligaciones en materia de salud y seguridad en el trabajo, tres casos relacionados con discriminación, un caso relacionado con la violación de los derechos sindicales y un caso relacionado con el manejo no respetuoso con el medio ambiente de residuos peligrosos. Ninguno de estos casos puede clasificarse como un incidente grave de derechos humanos².

Para aumentar continuamente la confianza en el sistema de denuncia de irregularidades SpeakUp y hacerlo más conocido, especialmente en la cadena de valor, se proporciona información sobre el sistema de denuncia de irregularidades en el sitio web de Daimler Truck y en el Portal de proveedores. También se incluye en el Módulo de Concientización sobre Cumplimiento para socios comerciales de ventas y proveedores, así como en los Estándares para Socios Comerciales de Camiones de Daimler. Los proveedores también están obligados contractualmente a transmitir cualquier información que reciban sobre las responsabilidades y la disponibilidad de SpeakUp a sus empleados de manera adecuada y a garantizar que esta información se transmita a las etapas posteriores de la cadena de suministro.

- 1 Los casos de incumplimiento de los Principios Rectores de las Naciones Unidas sobre las Empresas y los Derechos Humanos, la Declaración de la OIT relativa a los Principios y Derechos Fundamentales en el Trabajo y las Líneas Directrices de la OCDE para Empresas Multinacionales se definen como casos notificados a través del sistema de denuncia de irregularidades de Daimler Truck SpeakUp y relacionados con una de las siguientes categorías de casos: trabajo infantil, esclavitud y trabajo forzoso, libertad de discriminación, protección contra la apropiación ilegal de tierras, riesgos para la seguridad y la salud en el trabajo, prohibición de retener un salario digno adecuado, derecho a formar sindicatos y representaciones de los trabajadores, protección contra la tortura y tratos degradantes, prohibición de causar cambios perjudiciales en el suelo o contaminación del agua y manipulación ilegal de sustancias peligrosas para los seres humanos y el medio ambiente (casos ambientales).
- 2 Los incidentes graves de derechos humanos se definen como casos informados a través del sistema de denuncia de irregularidades de Daimler Truck SpeakUp que (1) se relacionan con una de las siguientes categorías de casos relevantes para los derechos humanos: la prohibición del trabajo infantil, la esclavitud y el trabajo forzoso o (2) pueden clasificarse como graves debido a una o más de las siguientes características: su escala, su alcance o su irremediabilidad.

Durante el ejercicio del informe, los conductores de camiones de nuestros proveedores de logística de transporte en nuestros centros de producción europeos en Holysov, República Checa, y Gaggenau, Baden-Württemberg, tuvieron la oportunidad de participar en una encuesta anónima sobre las condiciones de trabajo en nuestros centros logísticos. En este contexto, también se indagó sobre el nivel de conocimiento de los mecanismos y procedimientos de queja. La encuesta, realizada como parte de nuestra membresía en la Iniciativa de Transporte Responsable, se implementará gradualmente en todos nuestros sitios de producción europeos. Esto nos permite sacar conclusiones sobre el nivel de conocimiento de nuestro sistema de denuncia SpeakUp entre los trabajadores de nuestras cadenas de suministro de logística de transporte. La encuesta mostró que la mayoría de los conductores de camiones participantes opinaban que podían plantear preguntas, inquietudes o quejas a Daimler Truck de forma fácil y anónima. Esto indica que probablemente estén familiarizados con los canales de denuncia de nuestro sistema SpeakUp.

Además, actualmente no existe una verificación sistemática para todos los trabajadores de la cadena de valor sobre si conocen y confían en los canales de denuncia descritos anteriormente y en el sistema de denuncia SpeakUp, que les permite denunciar conductas indebidas, plantear inquietudes y solicitar que se investiguen.



Nuestras políticas

En Daimler Truck, hemos establecido políticas, estándares y procesos relacionados con el cumplimiento de nuestras obligaciones de debida diligencia en materia de derechos humanos en la cadena de valor ascendente. La Declaración de Principios de Responsabilidad Social y Derechos Humanos de Daimler Truck constituye la base de cómo cumplimos nuestras responsabilidades sociales y resume nuestro compromiso con los derechos humanos, en particular con respecto a los trabajadores en la cadena de valor.

Además del cumplimiento de los requisitos legales pertinentes para el respeto de los derechos humanos, nuestras políticas para los trabajadores de la cadena de valor se basan en estándares internacionales. Estos incluyen los Principios Rectores de las Naciones Unidas sobre las Empresas y los Derechos Humanos, la Declaración Universal de Derechos Humanos, las normas laborales básicas de la OIT sobre principios y derechos fundamentales en el trabajo y la Ley de Devida Diligencia en la Cadena de Suministro de Alemania (LkSG), que está en vigor desde 2023.

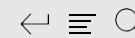
Además de la Política de Devida Diligencia en Materia de Cumplimiento de Proveedores B. 66 que se describe a continuación, las siguientes políticas y normas relacionadas con el cumplimiento de las obligaciones de debida diligencia en materia de derechos humanos son relevantes y definen las responsabilidades correspondientes:

- Declaración de Principios sobre Responsabilidad Social y Derechos Humanos en Daimler Truck B. 59
- Normas para socios comerciales de camiones de Daimler B. 75
- Cláusulas contractuales obligatorias sobre responsabilidad social y protección del medio ambiente B. 76
- Política de infracciones e investigaciones B. 61

B. 66

Política de Devida Diligencia de Proveedor

Categoría	Descripción
Contenido más importante	La debida diligencia en materia de cumplimiento de proveedores en Daimler Truck garantiza una evaluación de riesgos integral que cubre, en particular, las áreas de cumplimiento relevantes que se enumeran a continuación al tratar con proveedores. El respeto de los derechos humanos, las normas medioambientales, así como el cumplimiento de los requisitos anticorrupción y las regulaciones pertinentes relacionadas, tienen la máxima prioridad en esta política experta y en los procesos y actividades correspondientes.
Objetivos generales	Una evaluación de riesgos anual para todos los proveedores directos y, si existe conocimiento comprobado, también para los proveedores indirectos de Daimler Truck Group y las empresas de su Grupo, tiene como objetivo crear transparencia sobre los riesgos en la cadena de suministro. Los riesgos también se eliminan o minimizan mediante medidas preventivas.
Referencia a impactos, riesgos u oportunidades materiales	El enfoque de la política está en identificar y priorizar los riesgos potenciales. Al identificar los riesgos de forma temprana, es posible remediarlos o minimizarlos específicamente.
Proceso de monitoreo	La debida diligencia del proveedor consiste en la evaluación de riesgos del proveedor y la gestión de consecuencias, que debe ser realizada, revisada y aprobada por la función de adquisiciones respectiva. La evaluación de sanciones de todos los proveedores se garantiza mediante un proceso adicional de acuerdo con la Política de Cumplimiento - Cumplimiento de Sanciones.
Alcance	Esta política de expertos se aplica a los órganos de dirección, a todos los empleados y a los respectivos responsables de las funciones de adquisiciones de Daimler Truck AG, de sus empresas del Grupo, incluidos los empleados y los respectivos responsables de los departamentos jurídicos y de cumplimiento que apoyan los procesos y actividades de diligencia debida en materia de cumplimiento de los proveedores.
Nivel organizacional responsable	Los departamentos de adquisiciones son los principales responsables de llevar a cabo la debida diligencia de los proveedores. El departamento del programa de cumplimiento proporciona el sistema informático y es el área responsable de los lineamientos.
Referencia a normas e iniciativas de terceros	Ley de Devida Diligencia en la Cadena de Suministro.
Consideración de intereses de partes interesadas	La Política de Devida Diligencia de Cumplimiento de Proveedores es una política interna que regula el propósito y el proceso de la debida diligencia de los proveedores. La Política de Devida Diligencia de Cumplimiento de Proveedores y el proceso asociado se revisan como parte de la medición anual de la adecuación, implementación y eficacia del CMS (Evaluación Anual de Efectividad).
Disponibilidad de la política a partes interesadas	Disponibilidad de la política para las partes interesadas Publicado en Policy Navigator, el sistema uniforme de gestión de políticas de Daimler Truck.



Acciones y resultados

La gestión de los impactos materiales relacionados con los trabajadores en la cadena de valor ascendente recae dentro de la responsabilidad operativa de las funciones especializadas en adquisiciones. En particular, esto incluye el análisis de riesgos anual de nuestros proveedores directos y las medidas preventivas y correctivas asociadas, incluidas acciones que aborden los impactos relacionados con los trabajadores en nuestras cadenas de suministro de materias primas. Los procesos de compra asociados son gestionados e implementados globalmente por equipos especiales de expertos en el departamento central de adquisiciones. Los especialistas en sustentabilidad que trabajan allí tienen experiencia especial en la evaluación de proveedores y conocimientos en el ámbito de las materias primas y los derechos humanos. Las funciones de adquisiciones locales en nuestras ubicaciones respaldan la cooperación con proveedores, además de departamentos de adquisiciones especializados.

Las actividades y medidas enumeradas a continuación se revisan periódicamente para comprobar su idoneidad y eficacia. Las medidas se ajustan si es necesario.

Debida diligencia de proveedores

Nuestro objetivo es que nuestros proveedores respeten los estándares sociales y ambientales y apoyen así nuestros esfuerzos de sustentabilidad con respecto a los derechos humanos y el medio ambiente. Nos basamos en un concepto de requisitos vinculantes, evaluaciones y auditorías, así como en medidas de información y cualificación de los proveedores. Con estos instrumentos pretendemos aumentar la transparencia sobre los impactos negativos en la cadena de valor ascendente y queremos garantizar que se respeten los derechos humanos, incluidos los estándares laborales y sociales, y que se cumplan los estándares de protección ambiental. Actualmente no hemos establecido ningún objetivo mensurable en materia de derechos humanos en la cadena de valor ascendente.

La gestión de riesgos para proveedores (Diligencia debida en materia de cumplimiento de proveedores), incluido el análisis de riesgos, es parte integral del Sistema de Gestión de Cumplimiento de Derechos Humanos (SGC de Derechos Humanos), nuestro enfoque sistemático para cumplir con las obligaciones de diligencia debida en materia de derechos humanos. La revisión anual de la efectividad de los programas, procesos y medidas que -como la Debida Diligencia de Cumplimiento de Proveedores- forman parte de nuestro Sistema de Gestión de Cumplimiento de Derechos Humanos para cumplir con las obligaciones de debida diligencia en materia de derechos humanos, se lleva a cabo de la misma manera que las demás áreas de cumplimiento. Puede encontrar más información sobre nuestro CMS en el Capítulo Gobierno de la Sustentabilidad.

Análisis de riesgos

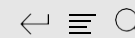
Como parte de la debida diligencia en materia de cumplimiento de los proveedores, de acuerdo con la LkSG alemana, los proveedores directos de materiales de producción y materiales no productivos son evaluados periódicamente para detectar impactos negativos en los derechos humanos en el marco del CMS de Derechos Humanos. Este proceso tiene como objetivo identificar dichos impactos y, cuando sea necesario, abordarlos eficazmente mediante medidas. Al hacerlo, nos guiamos por los derechos humanos y de los trabajadores reconocidos internacionalmente, tal como se describen en la Carta Internacional de Derechos Humanos y la Declaración de la OIT relativa a los Principios y Derechos Fundamentales en el Trabajo. Esto incluye las cuestiones del trabajo forzoso y del trabajo infantil. Procedemos en dos pasos para identificar los impactos negativos. En el primer paso, generamos un perfil de riesgo abstracto de nuestros proveedores directos, utilizando diversos indicadores de riesgo, particularmente relacionados con la ubicación de los proveedores y el uso de materias primas o productos básicos críticos. En el segundo paso, los proveedores de alto riesgo se someten a un análisis de riesgos en profundidad utilizando medidas de evaluación adicionales, especialmente cuestionarios a proveedores, para identificar impactos negativos concretos, potenciales y reales. También se tienen en cuenta los resultados del procesamiento de las denuncias. Si tenemos evidencia real de violaciones de derechos humanos por parte de un proveedor indirecto, realizamos un análisis de riesgos ad hoc en la cadena de valor ascendente más profunda. Con base en esto, se determinan medidas para abordar los impactos negativos identificados.

Nos centramos en medidas preventivas, como nuestras condiciones contractuales sobre responsabilidad social y protección del medio ambiente, así como en medidas de programas de capacitación. Como medida correctiva, trabajamos con proveedores para desarrollar conceptos para terminar y minimizar las infracciones. Si es necesario, también utilizamos medidas de detección y control adicionales. En el marco del análisis de riesgos de conformidad con la LkSG alemana, durante la elaboración del informe se identificaron las siguientes áreas de riesgo en nuestra cadena de suministro:

- Desprecio por los riesgos para la seguridad y salud en el trabajo
- Despliegue de fuerzas de seguridad que, por falta de instrucción o control, pueda conllevar afectaciones a los derechos sindicales y/o a la integridad física
- Desprecio por la libertad sindical y el derecho a la negociación colectiva
- Prohibición del trabajo forzoso y de todas las formas de esclavitud
- Prohibición del trabajo infantil
- Prohibición de retener un salario adecuado
- Riesgos asociados al manejo inadecuado de contaminantes, productos químicos y residuos peligrosos

La forma en la que tratamos las materias primas críticas

En lo que respecta al tratamiento de los posibles impactos negativos sobre los derechos humanos a lo largo de la cadena de valor ascendente de los materiales de producción, ponemos especial atención en las materias primas que potencialmente se extraen o procesan en condiciones críticas en términos de derechos humanos. Realizamos evaluaciones de la cadena de suministro con proveedores cuyas piezas o componentes contienen cantidades significativas de estas materias primas para crear transparencia sobre los pasos ascendentes de la cadena de valor. Con base en estas evaluaciones, se pueden desarrollar medidas específicas con los proveedores, como el uso de estándares externos reconocidos para certificar minas o fundiciones, para abordar los impactos negativos en los trabajadores.



En la actualidad, nos centramos especialmente en los proveedores que nos suministran baterías para nuestros vehículos a batería, que también contienen materias primas fundamentales. Las materias primas en las que se centra la atención son, en particular, el litio, el cobalto, el níquel y el grafito. Nuestras evaluaciones de la cadena de suministro constan de tres pasos:

1. Creamos transparencia a lo largo de las respectivas cadenas de suministro de materias primas.
2. Identificamos puntos críticos de riesgo en estas cadenas de suministro
3. De ser necesario, definimos acciones apropiadas para mitigar los impactos negativos.

En el ejercicio del informe implementamos diversas medidas. Por ejemplo, entablamos un diálogo con proveedores directos de los componentes relevantes para discutir las estructuras de la cadena de suministro reveladas mediante la autorrevelación. Hemos realizado auditorías y solicitado certificados a proveedores para mitigar impactos negativos, como estándares externos para la certificación de minas y fundiciones. Estas medidas están dirigidas a nuestros proveedores directos globales y se centran en mitigar y mejorar los impactos materiales negativos sobre los trabajadores de la cadena de valor ascendente, particularmente en minas, fundiciones y refinerías.

Mecanismos de control

Antes de realizar un posible pedido, los proveedores de materiales de producción son examinados en cuanto a criterios de sustentabilidad mediante un formulario de autodeclaración del proveedor. De ser necesario, realizamos auditorías a proveedores con mayor probabilidad de impactos negativos. Estas auditorías ayudan a crear transparencia respecto de los potenciales impactos negativos sobre los trabajadores en la cadena de valor ascendente antes de la contratación, lo que permite una intervención temprana.

También utilizamos medidas de investigación y seguimiento cuando es necesario, como proyecciones de medios y auditorías externas. Con estos instrumentos podemos verificar el cumplimiento de los estándares relevantes en la cadena de valor ascendente y queremos garantizar que se respeten los derechos humanos reconocidos internacionalmente y que se observen otros estándares laborales y sociales, así como los requisitos medioambientales, mediante auditorías in situ. Si se identifican impactos negativos, se pueden tomar medidas específicas para abordar adecuadamente los resultados de la auditoría.

Esto nos permite, por ejemplo, introducir medidas preventivas nuevas y eficaces de forma específica o adaptar las medidas preventivas existentes.

Medidas de capacitación

Para crear conciencia sobre cuestiones de derechos humanos a nuestros socios comerciales, especialmente a nuestros proveedores, ofrecemos como medida preventiva el “módulo de concientización sobre cumplimiento” en nuestro sitio web www.dt-compliance-awareness-module.com/en/.

Realizamos cursos de capacitación internos para mejorar la comprensión de los empleados sobre las obligaciones de diligencia debida corporativa y la responsabilidad social. En los departamentos especializados correspondientes, las cuestiones de derechos humanos en el respectivo entorno de trabajo se abordan en el marco de cursos de capacitación específicos, como el módulo de expertos “Cumplimiento de los derechos humanos”. Los departamentos especializados especialmente relevantes son los grupos de compras. De esta manera, fortalecemos la capacidad de los empleados para identificar cualquier impacto negativo sobre los derechos humanos a lo largo de la cadena de valor en una etapa temprana y abordarlo de manera efectiva. Estos cursos de capacitación específicos ayudan a garantizar el cumplimiento de las normas de derechos humanos al seleccionar y evaluar proveedores o socios comerciales. En el marco del ejercicio del informe se impartieron o realizaron los siguientes cursos de capacitación:

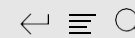
- Módulo Experto “Cumplimiento de Derechos Humanos”: El objetivo de la capacitación es clarificar la relevancia de los derechos humanos en la vida laboral cotidiana. La capacitación es obligatoria para todos los empleados activos de la administración de Daimler Truck AG y de las empresas controladas del Daimler Truck Group en las áreas de compras, RR.HH., comunicaciones y legal y cumplimiento, la red de legal y cumplimiento, así como los directores ejecutivos de las unidades locales de todo el Grupo. La capacitación se asigna automáticamente a estos empleados y debe repetirse cada tres años.

- Capacitación sobre el cumplimiento de las obligaciones de debida diligencia en materia de derechos humanos para las áreas funcionales de compras: Los cursos de capacitación realizados en línea en todo el Grupo transmitieron una comprensión de la importancia de las obligaciones de debida diligencia en materia de derechos humanos y explicaron el impacto asociado en el rol y las tareas de los compradores. En particular, se cubrieron las obligaciones derivadas de la LkSG alemana.
- Módulo de experto “Compliance@Procurement”: Además, en 2024, las funciones de compras de Daimler Truck AG y las empresas del Grupo controladas recibieron el propio módulo web “Compliance@Procurement”, que también abarca cuestiones de derechos humanos. Los empleados que desempeñan estas funciones deben completar una capacitación en línea cada tres años.

Cooperación con socios externos y participación en iniciativas

Dadas las múltiples interrelaciones de las cadenas de suministro y valor, a menudo complejas y de múltiples capas, consideramos que unir fuerzas con otras empresas en iniciativas específicas de la industria o intersectoriales es particularmente relevante para lograr un impacto efectivo, especialmente con respecto a abordar los impactos negativos sobre los trabajadores en la cadena de valor ascendente más profunda.

Se presta especial atención a las iniciativas y proyectos específicos de materias primas. Somos parte de la Iniciativa de Minerales Responsables (RMI), que se compromete a garantizar la debida diligencia a lo largo de las cadenas de suministro de minerales de conflicto como el estaño, el tungsteno, el tantalio y el oro (3TG) y otros minerales que son críticos desde una perspectiva de derechos humanos.



También somos miembros de la iniciativa de sustentabilidad de la industria automovilística europea Drive Sustainability bajo el paraguas de la red CSR Europe. Para nosotros es fundamental el desarrollo y el uso del Cuestionario de Evaluación de Sustentabilidad (SAQ), que utilizamos para evaluar el desempeño de sustentabilidad de nuestros proveedores de materiales de producción. Además de los aspectos ambientales, también se evalúan los criterios sociales y se integran en una evaluación general del desempeño de sustentabilidad, incluidas las directrices y los sistemas de gestión de los derechos humanos, las cuestiones sociales y la salud y seguridad en el trabajo. Otros factores incluyen la capacitación de los empleados, la adquisición responsable de materias primas y una gestión de proveedores orientada a la sustentabilidad.

En el ejercicio del informe, seguimos involucrados en la “Iniciativa de Transporte Responsable” en el marco de CSR Europe, a la que nos unimos en 2023. Junto con otras empresas, nos comprometemos a mejorar las condiciones sociales de los conductores de camiones en el sector del transporte por carretera y la logística en Europa, por ejemplo, mediante el reconocimiento de directrices sociales comunes.

También somos miembros de la Responsible Supply Chain Initiative e.V. (RSCI), que ofrece auditorías de sustentabilidad estandarizadas para evaluar la implementación de estándares sociales y ambientales en las cadenas de suministro automotrices. Utilizamos el programa de auditoría RSCI para proveedores de alto riesgo y casos sospechosos para crear una mayor transparencia entre los proveedores e iniciar mejoras en el futuro si es necesario. En el ejercicio del informe se realizaron varias auditorías a proveedores a nivel internacional.

Además de nuestro compromiso permanente con diversas iniciativas, durante el ejercicio del informe se llevaron a cabo en particular las siguientes actividades, en las que participamos activamente:

- Participación en el “Grupo de Trabajo de Derechos Humanos” de Drive Sustainability para desarrollar una plataforma de escalada común para casos sospechosos y potenciales violaciones de derechos humanos. El objetivo de la plataforma es permitir que las quejas se aborden colectivamente con proveedores comunes y así identificar impactos negativos sistémicos en la cadena de suministro automotriz. La implementación del concepto está prevista para 2026.
- En el marco de la Cumbre de proveedores 2024, celebrada por primera vez en nuestra planta de Wörth, tuvo lugar un diálogo con 200 proveedores importantes sobre el futuro del transporte. Se discutieron temas como las cadenas de suministro sustentables y la electrificación de nuestra logística de entrada. El excelente desempeño de los proveedores fue reconocido con el Premio al Proveedor, que se otorga cada dos años. Para el Premio de Sustentabilidad, los proveedores pudieron presentar proyectos en las áreas social y ambiental, los cuales fueron evaluados por expertos. Dos proveedores fueron reconocidos por su compromiso con la gestión de la salud y la reducción de CO₂e.
- Visita in situ a minas de níquel en Indonesia como parte de nuestra membresía Drive Sustainability para tener una idea de las condiciones de trabajo y los derechos de los trabajadores. Los hallazgos se incorporarán a la planificación de futuras iniciativas en Drive Sustainability.



Seguridad vial (ESRS S4)

En los últimos años, según cifras de la base de datos EU CARE, los ocupantes de automóviles, ciclistas y peatones han representado en promedio aproximadamente el 70 % de todas las muertes en accidentes que involucraron vehículos pesados de 3.5 t o más. En general, el número de víctimas mortales en accidentes de tráfico ha disminuido significativamente en los últimos años: mientras que en 2011 hubo 4,586 víctimas mortales en carretera, según los últimos datos de la Comisión Europea, esta cifra se redujo alrededor de un 40 % a 2,934 en 2022. Esto corresponde a alrededor del 14 % de todas las víctimas mortales en carretera en la UE. Los tipos de accidentes más comunes en la UE incluyen colisiones traseras, especialmente al final de atascos, salidas involuntarias de carril, colisiones laterales en intersecciones, accidentes en giros causados por puntos ciegos y errores de adelantamiento. Al mismo tiempo, los accidentes de tráfico y las consecuencias que tienen, por ejemplo en el flujo de mercancías, también tienen un impacto económico. Por tanto, la seguridad vial puede contribuir a proteger la vida y el bienestar de los usuarios de la vía, así como la seguridad del transporte de bienes económicos. Para nosotros la seguridad vial significa asumir una responsabilidad tanto social como económica. Por tanto, la seguridad vial desempeña un papel clave en nuestra estrategia comercial sustentable y es parte integral del desarrollo de nuestros vehículos.

Impactos, riesgos y oportunidades materiales

La siguiente tabla B. 67 muestra los impactos, riesgos y oportunidades materiales relacionados con el tema de seguridad vial.

Los impactos, riesgos oportunidades materiales surgen del modelo de negocio de Daimler Truck y, por lo tanto, tienen una prioridad alta en el desarrollo de los vehículos. Ofrecemos camiones ligeros, medianos y pesados, autobuses urbanos e interurbanos, autobuses de pasajeros y chasis de autobús.

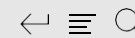
B. 67		
Impactos, riesgos y oportunidades materiales relacionados con consumidores y usuarios finales¹		
Categoría	Título	Descripción
Impactos positivos (OO; VC)	Los sistemas de asistencia al conductor pueden contribuir a aumentar la seguridad vial y la protección de los usuarios de la vía (S)	Las medidas de seguridad activa que previenen los accidentes o reducen su gravedad, y las medidas de seguridad pasiva que reducen la gravedad de los accidentes pueden ofrecer a los conductores y pasajeros un alto nivel de seguridad. Estos pueden ayudar a evitar situaciones críticas de conducción y afrontarlas de forma segura. Las consecuencias de los accidentes son potencialmente más graves, especialmente con vehículos más pesados.
	La seguridad como foco en el desarrollo de vehículos puede reducir los accidentes y sus consecuencias (S)	A través de nuestra investigación de tecnologías de seguridad innovadoras y sistemas más eficientes, se desarrollan medidas que contribuyen a la prevención de accidentes y a una mejor protección en caso de accidente.
Impacto negativo (VC)	Los accidentes provocados por el uso de nuestros vehículos pueden perjudicar a los usuarios de la vía (S)	Al utilizar nuestros vehículos, es posible que situaciones individuales imprevisibles en el tráfico puedan provocar accidentes y causar daños a los participantes del tráfico o a la propiedad.
Oportunidad (OO; VC)	Aumentar la calidad del producto puede fortalecer nuestra posición de mercado	El enfoque constante de nuestra empresa y nuestros vehículos en la alta calidad y la seguridad puede fortalecer la posición de nuestra empresa en el mercado competitivo.

1 Leyenda: (OO) Operaciones Propias; (VC) Cadena de valor; (S) Horizonte de tiempo a corto plazo.

Los conductores, pasajeros y todos los demás usuarios de la vía entran en contacto con estos vehículos en las vías públicas. Nuestros clientes y, por tanto, los responsables del uso previsto de los vehículos son las respectivas empresas de transporte u operadores de flotas. En el contexto de la seguridad vial, entendemos como consumidores y usuarios finales:

- Conductores
- Pasajeros
- Usuarios de la vía pública
- Empresas de transporte y sus empleados
- Los consignatarios y destinatarios de los productos transportados, así como sus empleados
- Empresas e instituciones públicas con actividades de transporte
- Trabajadores de rescate

Como parte del análisis de doble materialidad, se incluyeron como actores externos a los operadores de transporte a través de encuestas. El objetivo de la encuesta fue captar las opiniones y perspectivas de las partes interesadas externas sobre la materialidad de los impactos. Esto nos ha permitido agudizar nuestra comprensión del riesgo de daño a los grupos de consumidores y usuarios finales antes mencionados. Además, el análisis ha demostrado que ni los consumidores ni los usuarios finales se ven particularmente afectados en términos de la gravedad del riesgo. Para obtener más información sobre nuestro análisis de doble materialidad, consulte el capítulo Análisis de doble materialidad.



Nuestro enfoque organizacional y administrativo

El sistema de control y regulación de la seguridad vial incluye todos los niveles de gestión relevantes. El máximo nivel de responsabilidad en materia de seguridad vial recae en el Consejo de Administración y el Comité de Sustentabilidad Corporativa ("CSB"), representado por el Consejo de Administración de Truck Technology Trucks & Buses. El Comité Directivo de Sustentabilidad ("SSC") está representado por el Head of Global Software & Electronics Product Development, que informa al Board of Management for Truck Technology Trucks & Buses sobre el objetivo de la seguridad vial. Dentro del Grupo de Trabajo Social, el tema de la seguridad vial se gestiona estratégicamente en todo el Grupo, con la participación de los segmentos operativos y las funciones interdepartamentales pertinentes. Podrá encontrar más información en la sección Gobierno de la Sustentabilidad.

Con nuestro Sistema de Gestión de Cumplimiento de Productos (PCMS) y nuestra organización para la gestión de la seguridad funcional y la ciberseguridad, hemos establecido estructuras y procesos para cumplir con todas las leyes, normas y requisitos reglamentarios aplicables.

Nuestra visión estratégica y ambiciones

El objetivo de la "Visión Cero" de la Unión Europea es eliminar las muertes en carretera para 2050. En 2020, las Naciones Unidas, en cooperación con la OMS, adoptaron la resolución para "mejorar la seguridad vial mundial" y anunciaron el "Decenio de Acción para la Seguridad Vial" (2021-2030). En este documento se establece el objetivo de reducir las muertes y lesiones relacionadas con el tráfico en un 50 % para 2030. Con base en esto, como fabricantes de camiones y autobuses, describimos nuestras ambiciones de aumentar la seguridad vial y, de esta manera, contribuir a la "Visión Cero". Nuestro objetivo es hacer que el tráfico sea más seguro para los involucrados a través de un concepto integral de viales de seguridad y el desarrollo continuo de nuevos sistemas de seguridad. Para lograr este objetivo, continuamos enfocándonos en optimizar nuestros sistemas avanzados de seguridad y asistencia al conductor para reducir los riesgos y hacer que la movilidad sea más segura. No hemos establecido más objetivos que cumplan con ERS en este momento.

Nuestras acciones y conceptos de seguridad están sujetos a un desarrollo regular, respaldados por pruebas intensivas, análisis detallados y los últimos hallazgos de nuestra investigación de

accidentes. También se utilizan como base para el desarrollo las estadísticas de accidentes de EE.UU. y Alemania, entre otros, y se extraen escenarios de accidentes críticos y frecuentes para alinear lo mejor posible los sistemas de reducción de las consecuencias de los accidentes y de prevención de accidentes con los accidentes reales

Evaluamos la efectividad de nuestros sistemas mediante pruebas teóricas y prácticas. Entre otras cosas, comprobamos con qué frecuencia nuestros sistemas, como el sistema de frenado de emergencia o el asistente de mantenimiento de carril, intervienen activamente en situaciones críticas. Dado que por razones de protección de datos actualmente no nos es posible medir la eficiencia de los sistemas durante la fase de uso, realizamos pruebas de funcionamiento en pruebas de resistencia y en el sitio de prueba para comprobar el rendimiento de los sistemas. Además, los ajustes de nuestros sistemas se comprueban continuamente mediante métodos de simulación para garantizar una calidad alta y constante. Puede encontrar más información sobre el tema de la seguridad vial en www.daimlertruck.com/en/sustainability/s-social/traffic-safety

El principio de "seguridad integral"

Al desarrollar nuestros vehículos, seguimos el concepto holístico de seguridad integral y distinguimos cuatro fases: "Asistencia a la conducción", "preparación para el posible accidente", "protección en caso de accidente" y "proporcionar ayuda después del accidente".

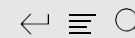
Nuestras medidas de seguridad establecen un puente entre la seguridad activa y pasiva dentro de estas cuatro fases: entre la prevención de accidentes (fases 1 y 2) y la protección de los ocupantes cuando se produce un accidente (fases 3 y 4):

- **Fase 1: Conducción segura** – Sistemas de asistencia que pueden hacer más segura la conducción, ayudar a los conductores y contribuir a evitar accidentes en su totalidad.
- **Fase 2: En caso de peligro** – Sistemas de asistencia a la seguridad que pueden advertir, ayudar y activarse automáticamente, así como sistemas de protección que ya pueden activarse en la fase previa al accidente.
- **Fase 3: En caso de accidente** – sistemas de protección capaces de proteger de forma inteligente a todos los ocupantes del vehículo en función de sus necesidades.
- **Fase 4: Asistencia después de un accidente** – Sistemas que pueden ayudar después de un accidente.

Investigación sobre accidentes

Desde hace más de 50 años, la investigación de accidentes en el sector de vehículos comerciales desempeña un papel central para nosotros a la hora de aumentar la seguridad activa y pasiva de nuestros vehículos. Los aspectos de protección de ocupantes y parejas van de la mano. El departamento de investigación de accidentes de Mercedes Benz Trucks lleva a cabo periódicamente análisis detallados de accidentes en Alemania para registrar y evaluar sistemáticamente los accidentes reales en los que se ven involucrados vehículos comerciales pesados. La seguridad de los vehículos en el sector de los vehículos comerciales ha avanzado considerablemente en las últimas décadas gracias a las mejoras conseguidas mediante la investigación de accidentes. Gracias a esta amplia y duradera base de conocimientos, hemos podido desarrollar de forma específica muchas de nuestras soluciones técnicas de seguridad. Luego los lanzamos al mercado de forma temprana, incluso antes de que existieran regulaciones legales, como los sistemas de frenado de emergencia o de giro.

Al analizar los datos de accidentes de camiones con motores de combustión, pudimos obtener información valiosa. Esto nos ha ayudado a desarrollar medidas de protección para la primera generación de nuestros vehículos con propulsión alternativa (como los eléctricos o los basados en hidrógeno). El enfoque aquí se centra, por ejemplo, en la colocación, el diseño, el blindaje, las baterías, los acumuladores de presión y el apagado de los componentes de alto voltaje. En este contexto, también se incluyeron en las consideraciones los procesos de carga eléctrica y los procesos de llenado con gases técnicos.



Canales y participación de nuestros clientes

Vemos el diálogo con nuestros clientes como una valiosa oportunidad para mejorar continuamente nuestros sistemas y desarrollar nuestras acciones. Nuestros clientes tienen la posibilidad de visitar uno de los centros de vehículos comerciales Mercedes-Benz repartidos por toda Alemania o de comunicar sus inquietudes directamente por correo electrónico o a través de nuestro nuevo portal digital para clientes, "My TruckPoint for Mercedes-Benz Trucks".

Todos nuestros clientes y clientes potenciales (por ejemplo, empresas de transporte o conductores) que se vean afectados por nuestras actividades también pueden presentar una queja a través de nuestro sistema de denuncia de irregularidades SpeakUp. Con la ayuda de nuestros Estándares para Socios Comerciales, que deben ser aceptados por todos los socios comerciales, señalamos explícitamente la disponibilidad de nuestro sistema de denuncia SpeakUp y señalamos que nuestros socios comerciales también proporcionan los canales correspondientes. También informamos a nuestros proveedores y socios de ventas sobre nuestro "Módulo de Concientización sobre Cumplimiento" para el sistema de denuncia de irregularidades SpeakUp. Una política para todo el grupo regula el procedimiento y las responsabilidades correspondientes para el sistema de denuncia de irregularidades SpeakUp. Su objetivo es garantizar un enfoque justo y transparente que tenga en cuenta tanto el principio de proporcionalidad para los afectados como la protección del denunciante. Además, actualmente no existe una evaluación sistemática para determinar si todos los consumidores y usuarios finales conocen y confían en el sistema de denuncia de irregularidades SpeakUp para denunciar conductas indebidas, plantear inquietudes y lograr que se investiguen. Puede encontrar más información sobre nuestro sistema de denuncia de irregularidades SpeakUp en el capítulo Cultura corporativa responsable.

Además, ofrecemos a nuestros clientes una variedad de formatos atractivos, incluidos eventos de productos para conductores de flotas y varias plataformas de diálogo, como en la IAA Transportation 2024 en Hannover, Alemania.

Allí presentamos nuestra cartera en constante crecimiento para el transporte del futuro libre de CO₂e a nivel local, así como nuestros últimos desarrollos tecnológicos para vehículos comerciales. Además de estos formatos, también llevamos muchos años realizando estudios de investigación de mercado en cooperación con institutos profesionales de investigación de mercado. Estos estudios se llevan a cabo en diferentes estructuras de clientes, es decir, desde conductores y tomadores de decisiones de compra hasta clientes individuales y de flotas. Las encuestas se llevan a cabo tanto a nivel nacional como internacional, así como a nivel interindustrial o adaptadas a sectores específicos, según la necesidad. La ventaja es que podemos utilizar esta investigación de mercado para obtener opiniones neutrales y estructuradas de los clientes sobre temas importantes como la satisfacción del cliente, el uso del vehículo o nuevos conceptos de productos. Además, organizamos periódicamente los denominados "Truck Clinics" con conductores que prueban nuestros nuevos productos e innovaciones en este formato. Esto significa que recibimos comentarios directos sobre los productos y sugerencias para mejorarlos. La información relevante se proporciona a los departamentos correspondientes para que puedan considerarla en sus proyectos y productos.

Políticas en el grupo

Nuestro compromiso de respetar los derechos humanos de los consumidores y usuarios finales se establece en nuestra Declaración de Principios de Responsabilidad Social y Derechos Humanos y en nuestro Código de Conducta. Para obtener más información sobre nuestras políticas sobre los impactos en los derechos humanos, consulte el Capítulo , Nuestra gente. Puede encontrar más información sobre nuestro Código de Conducta en el capítulo Gobierno de la sustentabilidad

Sistema de Gestión de Cumplimiento del Producto

El objetivo del PCMS es garantizar el cumplimiento normativo de nuestros productos, incluidos los requisitos del producto, la seguridad y la responsabilidad, durante todo el ciclo de vida del producto (creación, fabricación, distribución y uso del producto en las instalaciones del cliente hasta su desmantelamiento incluido). Los principios, estructuras y procesos tienen como objetivo orientar y guiar a nuestros colaboradores.

En este contexto, hemos establecido un proceso para gestionar y decidir, entre otras cosas, sobre posibles cuestiones relacionadas con la seguridad en relación con los vehículos que ya están en circulación. En este proceso, comités multifuncionales examinan en profundidad los problemas recibidos a través de diversos sensores para determinar posibles causas, efectos y soluciones, y luego toman una decisión rápida. Se trata de un proceso de tres etapas en el que un comité de alto rango decide en última instancia sobre la necesidad de adoptar medidas de campo, como por ejemplo los revocatorios. En caso de que se lleve a cabo una retirada de productos, se informará tanto a los clientes afectados como a las autoridades pertinentes de acuerdo con nuestras obligaciones legales. Las autoridades publican las retiradas de productos notificadas, incluso en el portal público de la UE "Safety Gate". De esta manera, Daimler Truck Group cumple con sus obligaciones como fabricante en virtud de la legislación sobre responsabilidad y seguridad de los productos, así como en virtud de la legislación sobre vigilancia del mercado y homologación de tipos.



B. 68

Política de Sistema de Gestión del Cumplimiento de Productos

Categoría	Descripción
Contenido más importante	Esta política PCMS describe los elementos centrales del Sistema de Gestión de Cumplimiento relacionado con productos implementado por el Consejo de Administración de Daimler Truck Group para garantizar el cumplimiento normativo de nuestros productos durante todo el ciclo de vida del producto.
Objetivos generales	El objetivo del PCMS es garantizar el cumplimiento normativo de nuestros productos, también en lo que respecta a los requisitos de seguridad y responsabilidad del producto, durante todo el ciclo de vida del producto (desarrollo del producto, producción, ventas y uso por parte del cliente hasta el desmantelamiento).
Referencia a impactos, riesgos y oportunidades materiales	La política está diseñada para asegurar el cumplimiento normativo de nuestros productos.
Proceso de monitoreo	Se lleva a cabo anualmente un proceso de seguimiento del PCMS para evaluar el diseño, la implementación y la eficacia del mismo. Se implementan mejoras apropiadas en función del análisis.
Alcance	La política aplica a todas las empresas del Grupo con excepción de Daimler Truck Financial Services.
Nivel organizacional responsable	La implementación de la política es responsabilidad de las unidades de negocio relevantes.
Referencia a normas e iniciativas de terceros	Para minimizar los posibles riesgos del producto, se deben tener en cuenta las leyes, regulaciones, políticas, normas automotrices u otras especificaciones aplicables (por ejemplo, ISO 9001:2008) aplicables y específicas del mercado. Se deben observar y cumplir las normas, la conformidad del material relacionado con el producto y las instrucciones técnicas, en particular en lo que respecta a los requisitos técnicos aplicables. El PCMS crea las estructuras y los procesos para garantizar esto.
Consideración de los intereses de partes interesadas	n/a
Disponibilidad de política de partes interesadas	La política está disponible para todos los empleados en todo momento a través de la plataforma central de políticas.

Acciones

Nuestro compromiso incluye el desarrollo continuo de sistemas de asistencia de alto rendimiento, medidas de seguridad pasiva y activa, apoyo al rescate y recuperación y conducción autónoma. Los sistemas de seguridad eficaces reducen los riesgos para los consumidores, los usuarios finales y otros usuarios de la vía y ofrecen oportunidades para una mayor seguridad vial.

Revisamos continuamente nuestras acciones para mejorar nuestros sistemas y lograr los resultados deseados a través de pruebas, análisis y los resultados de nuestra investigación de accidentes.

Sistemas de seguridad activa y asistencia

Se puede esperar una contribución positiva cuando introducimos nuevos sistemas en el mercado o aumentamos el rendimiento de nuestros sistemas existentes, por ejemplo, mediante nuevos sensores. Todos los sistemas se prueban exhaustivamente para evaluar los límites dinámicos de conducción de las distintas funciones de seguridad. Además, un total de 97 vehículos Daimler Trucks estuvieron en circulación en todo el mundo entre 2020 y finales de 2024 para probar y validar nuestros sistemas de seguridad. Recorrieron más de ocho millones de kilómetros antes de ser utilizados por primera vez por los clientes para garantizar una alta

calidad. Esta experiencia se utilizará en pruebas con clientes antes del lanzamiento al mercado para garantizar que no solo funcionen correctamente, sino que también sean adecuados para el uso diario. En 2024 las acciones se centraron en la implantación de la seguridad activa en la zona. Por ejemplo, se actualizaron los sensores relevantes en los vehículos y se introdujeron sensores adicionales. La actualización cumple con los requisitos del Reglamento General de Seguridad Europea (GSR).

Además, en el año del informe también introdujimos por primera vez un sistema de seguridad "Advertencias de tráfico conectadas" con el eActros 600. Este sistema utiliza comunicación V2X¹ basada en radio móvil y puede advertir de situaciones relevantes para la seguridad, como atascos de tráfico y fuertes lluvias, así como obras de construcción diurnas, vehículos de seguridad de obras y vehículos averiados. De esta manera también apoyamos la comunicación C-ITS² basada en backend a través de radio móvil, que planeamos implementar gradualmente en otras series.

1 V2X: Comunicación "Vehicle-to-everything".
2 C-ITS: Sistemas de Transporte Cooperativo Inteligente.

Los sistemas de seguridad activa son especialmente importantes para camiones y autobuses. Especialmente en el caso de vehículos de este tamaño y peso, los riesgos de accidente deben reducirse o evitarse activamente en la medida de lo posible, ya que el riesgo de que se produzca un accidente grave es alto. Los conductores, los pasajeros y otros usuarios de la vía se benefician por igual de las medidas en términos de seguridad, ya sea reduciendo la gravedad de los accidentes o previniéndolos.

Además, las empresas de transporte, los remitentes y los destinatarios también pueden beneficiarse de un sistema de seguridad activa que evita accidentes al no sufrir retrasos en la entrega de las mercancías y productos transportados. Para conseguirlo, desarrollamos nuevos sistemas de seguridad en ciclos de desarrollo regulares con los que podemos proteger y apoyar a los conductores en su trabajo diario. Además de los sistemas de protección, esto incluye innovaciones técnicas.

Daimler Truck ha lanzado con éxito tecnologías innovadoras en el mercado varias veces más que ahora se consideran estándares de la industria. La protección de los usuarios vulnerables de la vía es un tema de especial interés. Por ejemplo, para nuestros vehículos comerciales pesados ofrecemos un sistema de asistencia de frenado (“Active Brake Assist”) para camiones y “Preventive Brake Assist” para autobuses) que puede detectar peatones y ciclistas dentro de los límites de su sistema y reaccionar ante ellos. Además, con el asistente de giro activo (“Active Side Guard Assist”) hemos introducido un sistema de asistencia que puede reducir las consecuencias de los accidentes o prevenir accidentes que involucren a ciclistas y peatones dentro de los límites del sistema.

Durante el ejercicio del informe, introdujimos un paquete de seguridad activa completamente revisado en varias series de modelos que cumple con los requisitos de la Directiva GSR (UE) 2019/2144. Esto incluye, entre otras cosas, una cámara de visión trasera y vigilancia de corto alcance adicional para usuarios vulnerables de la vía. Además, se han mejorado varios sistemas existentes para ampliar su rango funcional. Con el sistema “Active Side Guard Assist 2” ahora monitoreamos el área adyacente al vehículo en ambos lados. Como parte de “Active Drive Assist 3”, evitamos cambios de carril a altas velocidades si se detectan otros usuarios de la vía en el carril adyacente, dependiendo del equipamiento. El sistema “Active Brake Assist 6” se ha mejorado en general y ahora responde aún mejor, especialmente a usuarios vulnerables de la vía, como ciclistas y peatones. En términos técnicos, se han sustituido todos los sensores por sensores de nueva generación y también se ha revisado la unidad central de procesamiento

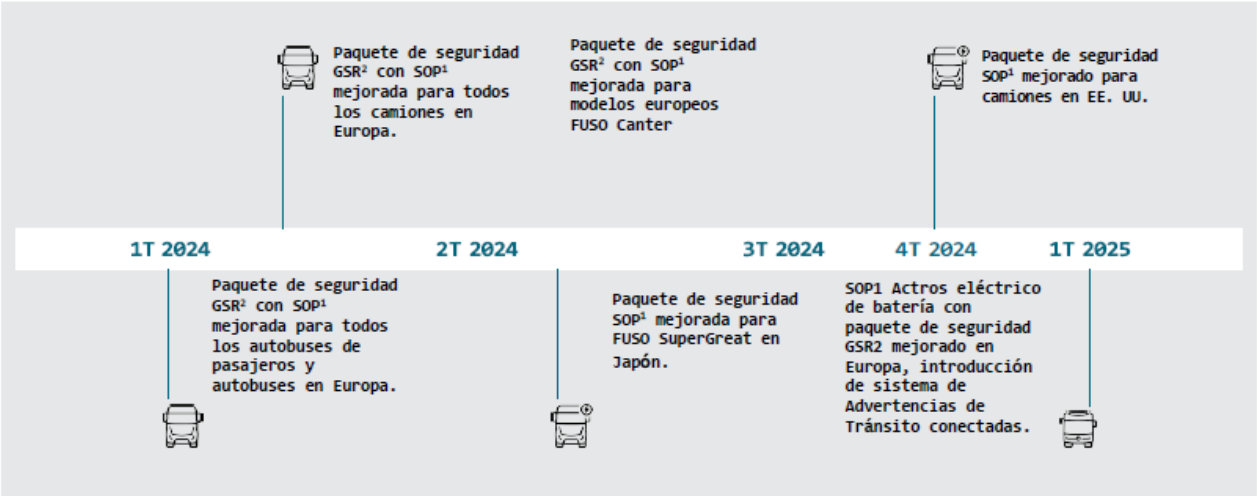
Además de los sistemas de seguridad activa, nuestros sistemas de asistencia también ayudan a los conductores en el desempeño de sus tareas al volante y pueden así ayudar a prevenir accidentes o reducir su gravedad. Con estos sistemas, nuestro objetivo es aumentar la atención del conductor, evitar la fatiga y fomentar un estilo de conducción adaptado, por ejemplo, mediante la predicción, la automatización, el reconocimiento de señales de tráfico, una mejor visión panorámica y un control inteligente de la luz. Puede encontrar información adicional sobre nuestros sistemas de seguridad en nuestro sitio web www.daimlertruck.com/en/innovation/safety.

Seguridad pasiva
Los sistemas de seguridad pasiva brindan protección a los conductores, pasajeros y personas involucradas en un accidente cuando la colisión se vuelve inevitable. Además de los sistemas de retención activos como airbags de conductor y cinturones de seguridad con sensores, hacemos hincapié en un concepto de colisión coordinado. Esto incluye cabinas de conductor con estructuras de alta rigidez y absorción de energía. El enfoque también está en minimizar los riesgos indirectos de lesiones. Esto incluye, por ejemplo, el diseño y la disposición de los componentes del interior de la cabina, la protección contra incendios y, si es necesario, la desconexión de los sistemas de alto voltaje en vehículos con propulsión alternativa

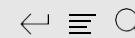
Rescate y recuperación
Otra parte importante de nuestro trabajo es proporcionar información específica a los trabajadores de rescate y servicios de recuperación, por ejemplo, a través de pautas de rescate, mapas y folletos de remolque. El conocimiento detallado de nuestros vehículos y sus sistemas de seguridad ayuda a los servicios de rescate a llegar más rápidamente a los conductores o pasajeros lesionados y, por lo tanto, puede ayudar a salvar vidas. Entre las funciones técnicas de apoyo se incluye la activación automática de las luces de emergencia, que advierten a los usuarios de la vía que se aproximan. Además, el sistema de cierre centralizado se desbloquea automáticamente cuando se detecta un accidente. Varias acciones ayudan a aumentar la seguridad de los trabajadores de rescate y otros usuarios de la carretera, como un punto de separación de rescate de alto voltaje, detección automática de impactos y apagado de alto voltaje

B. 69

Introducciones 2024



- 1 Inicio de Producción
- 2 Regulación General de Seguridad



Conducción autónoma

Daimler Truck desarrolla camiones autónomos según el nivel SAE 4, que están equipados con sistemas de conducción redundantes relevantes para la seguridad. El objetivo es entrar en el mercado estadounidense en 2027.

La conducción autónoma va acompañada de elevados requisitos de seguridad para su homologación en operaciones de transporte. Los sistemas de asistencia al conductor y de seguridad son clave para permitir la conducción autónoma y tienen el potencial de hacer que el tráfico sea más seguro, reduciendo o previniendo accidentes. Además, en los sistemas autónomos se excluyen algunos factores de riesgo humanos como la fatiga o la falta de atención. Por lo tanto, estos sistemas pueden reducir el riesgo de accidente. Los camiones autónomos pueden mejorar simultáneamente el negocio de nuestros clientes y ayudar a la sociedad a afrontar el creciente volumen de carga, especialmente en tiempos de escasez de conductores. Además, los camiones autónomos permiten aumentar el rendimiento del transporte, ya que los vehículos pueden recorrer largas distancias sin interrupciones. Por estos motivos, seguimos impulsando el desarrollo de esta tecnología.

El Cascadia "preparado para la autonomía" con funciones redundantes se basa en nuestro modelo estrella de la marca Daimler Truck, Freightliner. Los sistemas relevantes para la seguridad, como la dirección y los frenos, están disponibles por duplicado como respaldo y son supervisados continuamente por el vehículo. En caso de averías o errores, los sistemas redundantes recientemente desarrollados pueden controlar el camión de la forma más segura posible. Por lo tanto, el Freightliner Cascadia "preparado para la autonomía" es adecuado para la integración de software, hardware y sistemas informáticos autónomos. Gracias a la redundancia de los sistemas, el camión autónomo puede ayudar a aumentar la seguridad en la carretera y es 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 logrado nuevos avances en la conducción autónoma. Por ejemplo, hemos demostrado que conducir en autopistas estadounidenses, incluso al incorporarse y salir de ellas, se puede hacer de forma segura. Puede encontrar más información sobre las medidas en www.daimlertruck.com/en/sustainability/s-social/traffic-safety.

Acciones e iniciativas ulteriores

Digitalización, servicios e innovaciones

Para apoyar a nuestros clientes, también ofrecemos servicios que pueden contribuir a una mayor seguridad vial. El requisito previo para ello es la digitalización del vehículo. La digitalización implica conectar vehículos en red y proporcionar datos para servicios digitales inteligentes. Estos servicios permiten soluciones individualizadas para nuestros clientes. La conducción anticipada, el cumplimiento de los tiempos de conducción y descanso y evitar el exceso de velocidad son solo algunos ejemplos de cómo nuestros servicios de gestión de flotas pueden brindar apoyo específico. Con nuestros servicios Mercedes-Benz Uptime y Detroit Connect podemos detectar posibles fallos y el consiguiente riesgo de accidentes en la carretera.

Un telediagnóstico totalmente automático comprueba continuamente el estado de los sistemas del vehículo. Los datos se interpretan en segundos y se ofrecen recomendaciones específicas de acción. Esto significa que, por ejemplo, se puede evitar una posible avería o, en caso de una condición crítica (por ejemplo, una fuga en el circuito de alta presión del suministro de combustible), se puede hacer una recomendación de acciones necesarias (por ejemplo, una reparación).

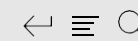
Para el desarrollo de sistemas de seguridad modernos y potentes como estos es necesario un potente proceso de innovación. Sólo el desarrollo y la aplicación de nuevas tecnologías permitirán que los sistemas de seguridad avancen hasta su máximo potencial. Nuestro predesarrollo global juega un papel central en esto. Con nuestra red de investigación, gestión estructurada de la innovación y la tecnología y la capacidad de preparar aplicaciones en prototipos para su uso en serie, promovemos la innovación en áreas como la seguridad vial.

Capacitación y concientización de conductores

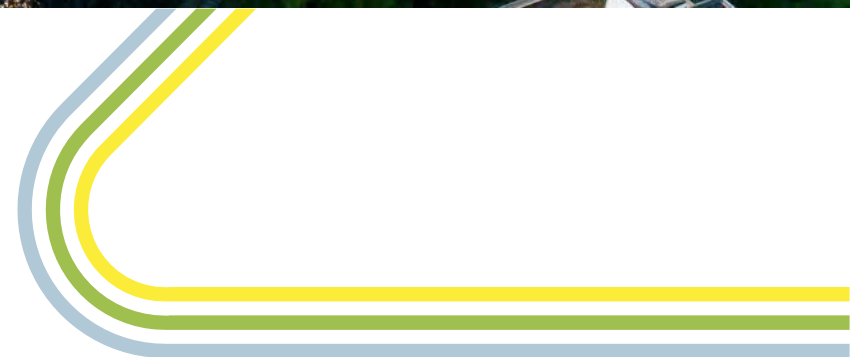
Concientizamos sobre la seguridad vial (por ejemplo, a través de capacitación para conductores, programas educativos y presentaciones itinerantes) y brindamos información sobre tecnologías e innovaciones en seguridad. Ofrecemos una variedad de opciones de capacitación para conductores de camiones y autobuses, en las que nuestros instructores capacitan a los clientes sobre cómo operar nuestros vehículos. También abordamos nuestros vehículos eléctricos y sus requisitos específicos. Además de otros contenidos, como la eficiencia del combustible, el tiempo de inactividad y los costos operativos, la capacitación tiene como objetivo aumentar la seguridad de los viales. Entre otras cosas, se debería instruir a los conductores sobre cómo aprovechar al máximo el potencial de nuestras tecnologías de seguridad. Además, está legalmente obligado a proporcionar instrucciones de uso como documentación técnica de los productos. Además de la información técnica, las instrucciones de uso también contienen información sobre el uso previsto y advertencias sobre un posible uso indebido. Esto significa que a los clientes se les proporciona toda la información relevante para permitir un uso adecuado. Además, se informa a los clientes sobre el significado de los mensajes de error para que se puedan corregir adecuadamente y se puedan utilizar los vehículos de forma adecuada en caso de errores.

Seguridad funcional y seguridad de productos

Los vehículos son cada vez más complejos, sobre todo debido al creciente número de componentes electrónicos y de software. Para que los fabricantes puedan contrarrestar los riesgos asociados a la creciente complejidad de los vehículos modernos, es esencial prestar atención a la seguridad funcional, es decir, el correcto funcionamiento de los sistemas eléctricos y/o electrónicos (E/E). La norma técnica ISO 26262, que se refiere a los sistemas E/E en vehículos de carretera, es fundamental en este contexto. Debido a la creciente complejidad técnica, consideramos que el cumplimiento de la norma ISO 26262 y la implementación de los requisitos y procesos correspondientes son fundamentales para un alto nivel de seguridad en nuestros vehículos. Por lo tanto, la norma ISO 26262 tiene una influencia significativa en nuestros procesos de desarrollo.



Gobierno





Cultura corporativa responsable (ESRS G1)

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, ya que buscamos contribuir de forma importante para fomentar una cultura corporativa positiva.

Nuestros valores y principios se basan en nuestro Código de Conducta de Daimler Truck. Este Código de Conducta nos proporciona orientación para nuestras acciones diarias, define las normas que se aplican a toda la plantilla y los principios que rigen nuestra labor. En resumen, nos ayuda a tomar decisiones bien fundamentadas. Encontrará información detallada sobre nuestro Código de Conducta de Daimler Truck en el capítulo, Gobierno de la Sustentabilidad.

Impactos, riesgos y oportunidades materiales

El gobierno responsable se alinea con nuestro enfoque de negocio sustentable: esto incluye no solo nuestro compromiso con los aspectos ambientales y sociales, sino también inversiones en personal y medidas para promover un gobierno corporativo responsable. Queremos informar y concientizar a nuestros empleados sobre cuestiones de gobierno y cultura corporativa mediante amplias medidas de capacitación y campañas de comunicación. Queremos animar a nuestros empleados a compartir sus observaciones a través de canales como el sistema de denuncia SpeakUp y, así, contribuir activamente a la mejora y el fortalecimiento de nuestra cultura corporativa para contrarrestar riesgos como la corrupción y el fraude.

La siguiente tabla **B. 70** muestra los riesgos y oportunidades materiales en relación con el gobierno corporativo del Grupo.

B. 70		
Impactos, riesgos y oportunidades materiales relacionados con el gobierno corporativo ¹		
Categoría	Título	Descripción
Oportunidades (OO; VC)	Las prácticas comerciales éticas pueden tener un impacto positivo en la percepción pública de nuestra Compañía	Unas prácticas sólidas de gobernanza y cumplimiento pueden garantizar el cumplimiento de los valores éticos, así como de las leyes y regulaciones. Esto puede fomentar una cultura de integridad y confianza y tener un impacto positivo en la percepción que la sociedad tiene de nuestra Compañía.
	Proteger a los denunciantes genera confianza en el lugar de trabajo y puede promover la reputación de nuestra empresa	Proteger a los denunciantes puede alentar y empoderar a todos los empleados y partes interesadas a compartir sus opiniones y observaciones. Las medidas para proteger a los denunciantes que van más allá de los requisitos legales pueden promover una cultura de confianza y tener un impacto positivo en la reputación de nuestra Compañía.
Riesgo (OO; VC)	La corrupción, el soborno y el fraude pueden generar riesgos financieros y de reputación	La corrupción activa y pasiva, la apropiación indebida, la malversación de fondos, el lavado de dinero, las sanciones, el abuso de mercado, las violaciones de la ley o el cumplimiento tributario inadecuado pueden representar riesgos significativos para nosotros. Dependiendo de su alcance, estos pueden tener consecuencias financieras significativas y poner en peligro la reputación de nuestra Compañía.

1 Leyenda: (OO) Operaciones Propias; (VC) Cadena de valor.

Nuestro enfoque para una cultura corporativa responsable

Para evaluar periódicamente la cultura corporativa, realizamos, entre otras cosas, una encuesta anual a nuestros empleados. Como compañía, es especialmente importante para nosotros formular preguntas específicas que aborden los siguientes temas con miras a una cultura corporativa de confianza:

- Los directivos responden adecuadamente a las conductas que carecen de integridad.
- Los empleados en el entorno laboral inmediato abordan abiertamente las conductas que carecen de integridad.
- Existe confianza en nuestro sistema de denuncia SpeakUp.

Además, con nuestra «Cultura de Impacto», nos comprometemos a promover el compromiso de nuestros empleados y a ampliar las oportunidades de participación estratégica. Apoyamos una «Cultura de Impacto» en la que nuestros empleados puedan participar activamente y desarrollar libremente sus talentos. Puede encontrar más información sobre la "Cultura de Impacto" y la encuesta a empleados en el capítulo "Nuestra Gente".

Nuestro Sistema de Gestión de Cumplimiento (SGC) es un componente importante para impulsar una cultura corporativa responsable. Contribuye al cumplimiento de los requisitos legales, la prevención de conductas indebidas y la promoción de un gobierno corporativo responsable. Esto también incluye conceptos alineados con la Convención de las Naciones Unidas contra la Corrupción (CNUCC). Reconocemos la importancia de estos conceptos y nos aseguramos de que todos los empleados y órganos directivos estén informados y capacitados sobre estas normativas.

Nuestro sistema de denuncia de irregularidades SpeakUp

Solo mediante la equidad y la honestidad podemos alcanzar objetivos a largo plazo y garantizar una colaboración de confianza dentro de nuestra compañía. Por ello, instamos a nuestros empleados, socios comerciales y terceros externos a denunciar posibles faltas de conducta e infracciones de las normas en relación con las actividades comerciales del Grupo. Nuestro sistema de denuncia de irregularidades SpeakUp permite la denuncia selectiva de infracciones de normativas, leyes, nuestro Código de Conducta de Daimler Truck y otras políticas del Grupo.

SpeakUp no solo es un componente esencial del buen gobierno corporativo, sino también una parte integral de nuestro Sistema de Gestión de la Sustentabilidad (SGC) en todo el Grupo Daimler Truck. Puede encontrar más información sobre nuestro SGC en el capítulo E, Gobierno de la Sustentabilidad.

La plataforma integrada SpeakUp permite a todos los empleados y terceros en todo el mundo denunciar posibles faltas de conducta e infracciones de las normas al sistema de denuncias por escrito a través de un sitio web seguro o por correo de voz a través de un número gratuito. En ambos casos, se puede elegir libremente el idioma de la denuncia, aunque la plataforma SpeakUp ofrece una gama más amplia de idiomas y se puede contactar en cualquier momento. Las denuncias también pueden enviarse al sistema de denuncias SpeakUp por correo electrónico o correo postal. En Alemania, los denunciantes tienen acceso a un intermediario externo neutral como punto de contacto adicional. En todos los casos, las denuncias también pueden presentarse de forma anónima.

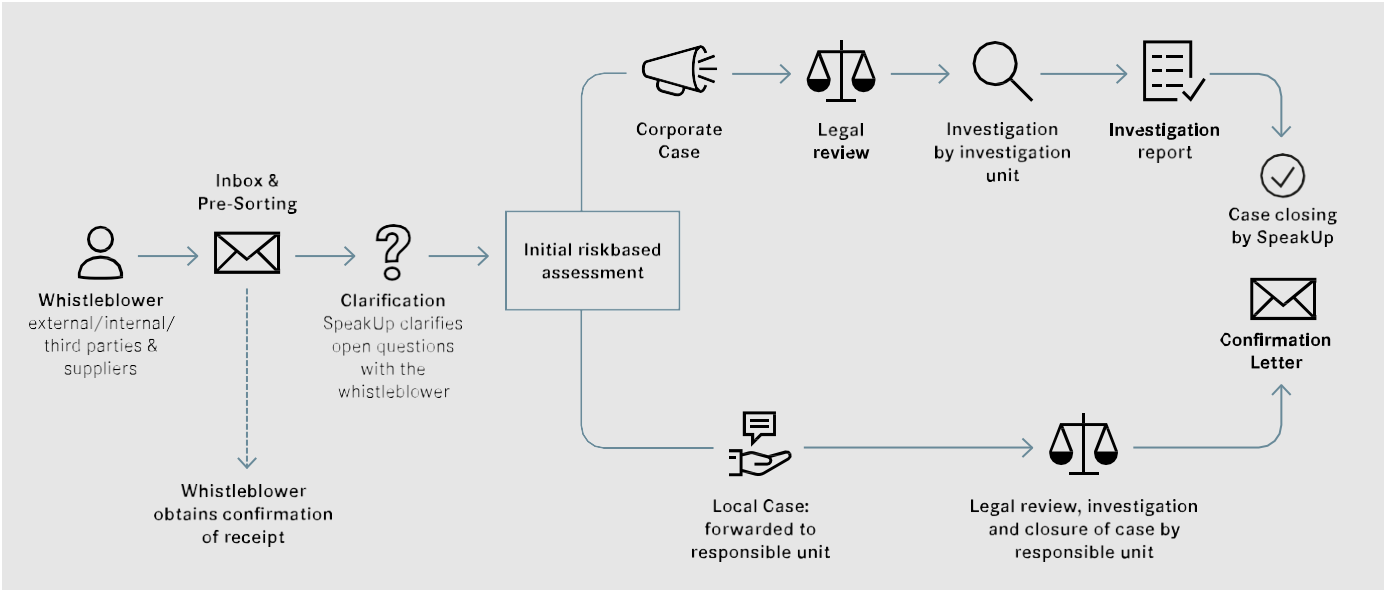
Una política a nivel de todo el Grupo regula el procedimiento del sistema de denuncias SpeakUp y define las responsabilidades correspondientes.

Su objetivo es promover un enfoque justo y transparente que tenga en cuenta tanto el principio de proporcionalidad para las personas afectadas por una denuncia como la protección del denunciante. Dentro del departamento central de cumplimiento, un equipo se encarga de gestionar y procesar las denuncias recibidas. El equipo participa periódicamente en cursos de formación adecuados y busca intercambios profesionales en el marco del trabajo de asociación y otras rondas de expertos para su desarrollo continuo.

La política también sirve como referencia para evaluar las infracciones de las normas y decidir las consecuencias. La política del Grupo correspondiente se revisó en el ejercicio 2024 y se fusionó con la política de investigación. La fusión y el rediseño de la política contribuyen a un proceso de denuncia optimizado y más claro. Los cambios en la política del Grupo incluyeron la adaptación de la terminología para las infracciones de riesgo mayor a «infracciones con relevancia corporativa» y para las infracciones de riesgo menor a «infracciones bajo responsabilidad local». Si una denuncia relacionada con la propia unidad de negocio de Daimler Truck se clasifica como una infracción de responsabilidad local tras una evaluación inicial basada en el riesgo, el sistema de denuncias SpeakUp remite el caso al departamento local responsable (por ejemplo, Recursos Humanos, Seguridad Corporativa o Cumplimiento). Este departamento investiga las denuncias y esclarece el caso de forma independiente.

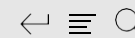
B. 71

El sistema de denuncias de irregularidades SpeakUp



Si el sistema de denuncias SpeakUp clasifica una denuncia relacionada con la propia unidad de negocio de Daimler Truck como una infracción de las normas con relevancia corporativa tras una evaluación inicial basada en el riesgo, el caso se remite a una unidad de investigación. Esto ocurre cuando existe un alto riesgo para la compañía, incluyendo a sus empleados y otras personas. SpeakUp acompaña la tramitación posterior hasta que se completa el procedimiento. Las infracciones de las normas con relevancia corporativa incluyen, por ejemplo, delitos de corrupción y Lavado de Dinero, así como infracciones de la legislación antimonopolio, infracciones graves relacionadas con especificaciones técnicas o infracciones graves de la normativa medioambiental. Los casos de acoso sexual, discriminación o racismo, y otras violaciones de los derechos humanos también se encuentran entre las infracciones de las normas con relevancia corporativa.

Para aumentar continuamente la confianza y el conocimiento de nuestro sistema de denuncia de irregularidades SpeakUp, especialmente entre los empleados, utilizamos diversas medidas de comunicación para informar y crear conciencia.



Selección de nuestras áreas y procesos de cumplimiento

El cumplimiento basado en valores es parte esencial de las actividades comerciales de Daimler Truck, es decir, garantiza el cumplimiento de las leyes y normativas internas. Los objetivos específicos y los temas clave del área de cumplimiento se implementan para garantizar la eficacia del CMS. Puede encontrar información general sobre nuestro CMS en el capítulo Gobierno de la Sustentabilidad.

Prevención y detección de la corrupción

Nuestro programa de cumplimiento tiene como objetivo, entre otros, prevenir, detectar y combatir la corrupción en la medida de lo posible en todas las actividades comerciales. Revisamos a los socios comerciales y las transacciones, y tratamos a las autoridades y funcionarios con especial sensibilidad. Un elemento central de nuestro programa anticorrupción es el Índice de Percepción de la Corrupción de Transparencia Internacional, que sirve como parámetro clave en las evaluaciones de riesgos. Identificamos un mayor riesgo de corrupción, especialmente en las actividades de venta en países de alto riesgo y en nuestras relaciones comerciales con concesionarios autorizados, agentes generales y proveedores en todo el mundo. Nuestra cláusula estándar de cumplimiento para contratos obliga a todos los socios comerciales a contar con procedimientos y medidas adecuados para combatir la corrupción. El sistema de denuncia de irregularidades SpeakUp permite la denuncia anónima de estos incidentes para garantizar la correcta investigación de los casos sospechosos.

Durante el ejercicio del informe, se denunciaron cinco casos de corrupción a través del sistema de denuncia SpeakUp. Cuatro de ellos se cerraron por estar fundamentados y la compañía tomó las medidas pertinentes.

En caso de corrupción, hemos establecido procesos claramente definidos para informar a los comités pertinentes sobre todos los problemas de cumplimiento relacionados con el Grupo y los resultados de las medidas de cumplimiento. El departamento de cumplimiento desempeña una función de asesoramiento y coordinación, apoyando al Consejo de Administración de Daimler Truck Holding AG y Daimler Truck AG en el cumplimiento de las normativas y requisitos legales. Además, sienta las bases de los estándares, procesos y cultura de cumplimiento dentro del Grupo Daimler Truck. En el año del informe 2024, no se documentaron condenas por infracciones de la normativa anticorrupción y soborno.

Prevención del lavado de dinero y financiamiento al terrorismo

Para apoyar la prevención del lavado de dinero, hemos implementado estándares mínimos globales, procesos y medidas de seguridad en todo el Grupo. Un Oficial de Lavado de Dinero del Grupo asume la responsabilidad del cumplimiento de las disposiciones de la Ley de Lavado de Dinero para Daimler Truck Holding AG y las compañías controladas del Grupo. Este oficial cuenta con el apoyo de dos oficiales adjuntos de lavado de dinero: uno supervisa las medidas de cumplimiento para prevenir el lavado de dinero y la financiamiento del terrorismo en el Negocio Industrial (comercio de bienes), mientras que el otro se centra en el segmento de Servicios Financieros.

Mantenimiento y promoción de competencia justa

Nuestro programa de cumplimiento antimonopolio para todo el Grupo se basa en estándares nacionales e internacionales para promover la competencia leal. Incluye un estándar de Daimler Truck Group con validez global que define cómo el Departamento Legal y de Cumplimiento debe evaluar las cuestiones antimonopolio y cómo se lleva a cabo el trabajo con las asociaciones. Estas políticas ayudan a nuestros empleados a identificar situaciones críticas bajo la ley antimonopolio y a garantizar el cumplimiento de las normas, especialmente en las relaciones con la competencia, las interacciones con concesionarios y agentes generales, y la participación en comités dentro de las asociaciones. Una base de datos central documenta obligatoriamente todas las actividades de las asociaciones de nuestros empleados, lo que contribuye a aumentar la transparencia.

Cumplimiento de sanciones y ley de control de exportaciones

Un departamento central de Control de Exportaciones, Sanciones y Prevención del Lavado de Dinero aplica un enfoque de cumplimiento combinado para garantizar el máximo cumplimiento de todas las sanciones personales aplicables (Cumplimiento de Sanciones) y las sanciones relacionadas con las mercancías (Cumplimiento del Control de Exportaciones) en todo el grupo. Independientemente de su aplicabilidad, las listas de sanciones de la UE, el Reino Unido y los EE. UU. (incluidas las de la Oficina de Control de Activos Extranjeros (OFAC) y la Oficina de Industria y Seguridad (BIS) de EE. UU.) se verifican informáticamente para cada transacción comercial. El departamento de control de exportaciones, que abarca todo el Grupo, tiene como objetivo garantizar, tanto a través de su política global en el Grupo Daimler Truck como a través de su sistema de gestión de control de exportaciones con soporte informático en Alemania, el cumplimiento de las prohibiciones y los requisitos de aprobación nacionales y supranacionales aplicables para las exportaciones o envíos de mercancías relevantes para el control de exportaciones iniciados por Daimler Truck o compañías controladas del Grupo. Ante

las sanciones de la UE contra Rusia y Bielorrusia, hemos adoptado medidas a nivel de grupo para prevenir la exportación ilegal de vehículos o componentes de vehículos a Rusia. Además, estamos evaluando la necesidad de adoptar nuevas medidas.

Cumplimiento de obligaciones relacionadas con impuestos

Nos esforzamos por cumplir con la legislación fiscal y las obligaciones regulatorias globales. El departamento fiscal proporciona un marco para ello, basado en la política fiscal. La estrategia fiscal del Grupo se basa en los principios de cumplimiento de las obligaciones fiscales y en el mantenimiento de altos estándares de integridad. Nos apoyamos en un Sistema de Gestión de Cumplimiento Fiscal (Tax CMS) y una planificación fiscal legal, proactiva y basada en principios operativos (los impuestos siguen al negocio). La responsabilidad global de los impuestos recae en nuestro Director de Impuestos. Las decisiones importantes en materia fiscal se toman en el Comité de Cumplimiento Fiscal y Riesgo Fiscal (TCRC), del que también forma parte el Director Financiero. Las directrices fiscales regulan las responsabilidades, tareas y obligaciones de las personas encargadas de tareas fiscales en nuestra Compañía y promueven el conocimiento de los requisitos fiscales.



Ofertas de capacitación

Ofrecemos una amplia gama de cursos de capacitación sobre cumplimiento normativo. La necesidad de estos cursos se determina periódicamente y el contenido se adapta y perfecciona según los últimos hallazgos. El contenido y los temas de la capacitación se basan en los roles y funciones del grupo objetivo correspondiente. Los empleados del área de administración reciben un programa de capacitación en línea, específico para cada grupo objetivo, que consta de varios módulos obligatorios. Asignamos los módulos de capacitación correspondientes a los empleados cuando son contratados, ascendidos o cuando cambian a un puesto con mayor riesgo.

La capacitación en línea está disponible en todo el mundo a través de un sistema de gestión de aprendizaje. Nuestro personal administrativo debe asistir a una capacitación sobre nuestro Código de Conducta cada tres años a través del Sistema de Gestión de Aprendizaje de Daimler Truck. La capacitación se centra en los principios del Código de Conducta de Daimler Truck. Los participantes reciben información sobre nuestros Principios de Propósito, la correcta gestión de donaciones, la legislación antimonopolio, la prevención de la corrupción, la protección de datos y cómo abordar las infracciones legales y regulatorias a través de nuestro sistema de denuncia de irregularidades SpeakUp. Los nuevos empleados que se incorporan a la Compañía reciben esta capacitación automáticamente tras su incorporación.

En particular, los departamentos de ventas y marketing, así como el de adquisiciones, son funciones de alto riesgo y reciben nuestra atención especial. El 100% de las funciones de alto riesgo están cubiertas por los programas de capacitación. El Módulo Básico de Capacitación - Código de Conducta de Daimler Truck - contiene contenido sobre prevención de la corrupción y se proporciona a todo el personal administrativo de Daimler Truck AG y las compañías controladas del Grupo, cubriendo así todas las funciones con riesgo.

Complementamos la oferta de capacitación en línea con capacitaciones presenciales, algunas de las cuales realizamos digitalmente en 2024. Los empleados de producción y áreas relacionadas con la producción pueden participar voluntariamente en el programa de capacitación en línea y también completar un curso de capacitación especialmente diseñado para áreas comerciales. Los nuevos miembros de juntas directivas y puestos similares completan el Módulo Ejecutivo en línea obligatorio - Gobierno Corporativo.

La siguiente tabla B. 73 ofrece un resumen de nuestros cursos de capacitación.

B. 72

Programa de Capacitación del Cumplimiento de Daimler Truck

Administración y capacitación de empleados	
 Programa de cumplimiento basado en la red	– Asignación centralizada de módulos básicos, de gestión y expertos (obligatorios) para empleados de áreas administrativas de Daimler Truck AG y empresas controladas teniendo en cuenta el papel, la función y el riesgo respectivos. – Funciones de informe basadas en el sistema y recordatorios automáticos para seguimiento de la finalización de las capacitaciones obligatorias.
 Capacitaciones en persona/virtuales	– La red local de Legal y Cumplimiento ofrece capacitación adicional en formatos presenciales y/o virtuales según sea necesario, teniendo en cuenta el perfil de riesgo local de la unidad respectiva y los cursos de formación basados en la web disponibles de forma centralizada. La infraestructura para la documentación de estas sesiones de formación se proporciona de forma centralizada.
Sensibilización sobre cumplimiento con socios comerciales	
 Módulo de Sensibilización sobre Cumplimiento para proveedores y socios comerciales de ventas	– El Módulo de Sensibilización sobre el Cumplimiento está disponible en línea para los proveedores y socios comerciales de Daimler Truck. El contenido hace referencia, entre otras cosas, a nuestras Normas para Socios Comerciales de Daimler Truck. – El módulo explica nuestros principios rectores en materia de integridad y ayuda a nuestros socios comerciales a hacer frente a los posibles riesgos de integridad y cumplimiento.



B. 73

Capacitación sobre corrupción y soborno

Capacitación	Alcance	Grupo Objetivo	Número de participantes¹	Directivos²	Frecuencia de repetición³	Formato de capacitación
Módulo Básico - Código de Conducta de Daimler Truck	Principios de Propósito Viviente en el trabajo diario, gestión correcta de donaciones (prevención de la corrupción), protección de la libre competencia, protección de datos de nosotros y de terceros, denuncia de infracciones legales y normativas, comunicación responsable y segura en redes sociales	Todos los empleados en activo de la administración de Daimler Truck AG y compañías controladas del Grupo	42,922	5,247	3 años	En línea
Módulo Experto - Cumplimiento en Marketing y Ventas	Gestión de transacciones, sistema de ventas de Daimler Truck, legislación antimonopolio, mantenimiento de relaciones comerciales (prevención de la corrupción), trato con socios comerciales, cumplimiento de los derechos humanos	Empleados en activo de la administración de Daimler Truck AG y compañías controladas del Grupo en todo el mundo en funciones de marketing y ventas	11,966	1,458	3 años	En línea
Módulo Experto - Cumplimiento en Adquisiciones	Selección cuidadosa de socios comerciales, prevención de la corrupción, legislación antimonopolio, cumplimiento de los derechos humanos, cumplimiento de datos, protección de la propiedad intelectual: normativa específica para materiales de producción, cumplimiento de productos, Incoterms 2020 en relación con el despacho de aduanas	Empleados en activo de la administración de Daimler Truck AG y compañías controladas del Grupo en todo el mundo en funciones de marketing y ventas. Compañías del Grupo a nivel mundial en funciones centrales de adquisiciones	1,763	240	3 años	En línea
Módulo Ejecutivo - Gobierno Corporativo	Aspectos legales, gestión de políticas, diseño organizacional, cumplimiento normativo (incluida la prevención de la corrupción), gestión de riesgos, asuntos externos, impuestos y aduanas, transacciones con partes relacionadas según ARUG II, módulo adicional para CFO, seguro D&O,	Todos los CEO/CFO, todos los gerentes de nivel 2 (empleados a tiempo completo y parcial) de la administración de Daimler Truck AG y las compañías controladas del Grupo, todos los jefes de unidad de negocio de la administración de Daimler Truck AG y todos los titulares de mandatos de compañías asociadas, controladas y no controladas.	82	80	3 años	En línea

1 Esto incluye a todos los empleados administrativos activos (a tiempo completo y parcial) de Daimler Truck AG y las compañías controladas del Grupo que cumplen los requisitos de TI para impartir capacitación en el Sistema de Gestión de Aprendizaje de Daimler Truck.

2 Esto incluye a todos los gerentes (a tiempo completo y parcial) de nivel 4 y superior de Daimler Truck AG y las compañías controladas del Grupo que cumplen los requisitos de TI para impartir capacitación en el Sistema de Gestión de Aprendizaje de Daimler Truck.

3 A los empleados que pasen a un puesto con mayor riesgo o que comiencen uno nuevo con mayor riesgo se les asignará automáticamente la capacitación correspondiente.



Cooperación con socios comerciales (ESRS G1)

Una colaboración de confianza con socios comerciales y proveedores se basa en una comprensión compartida de los valores y la voluntad de compartir la responsabilidad. En Daimler Truck, consideramos que el cumplimiento de los requisitos legales y la conducta ética son esenciales para unas relaciones comerciales sustentables. Nos esforzamos por garantizar que tanto nuestros empleados como nuestros socios comerciales actúen de conformidad con estos principios en la mayor medida posible. Mediante la actualización periódica de nuestras evaluaciones de riesgos y la integración de nuevos estándares en nuestra estrategia, promovemos el desarrollo continuo de la colaboración con el objetivo de fortalecer nuestras relaciones comerciales.

En nuestros Estándares para Socios Comerciales, hemos definido lo que esperamos de nuestros socios comerciales, incluidos nuestros proveedores. Estos estándares incluyen requisitos relacionados con el respeto y la protección de los derechos humanos, la promoción de buenas condiciones laborales, la protección del medio ambiente y el cumplimiento de la normativa legal. Los Estándares para Socios Comerciales se pueden consultar en [w www.daimlertruck.com/en/company/compliance/compliance-of-our-business-partners](http://www.daimlertruck.com/en/company/compliance/compliance-of-our-business-partners).

La siguiente tabla B. 74 muestra el impacto significativo de la cooperación con socios comerciales.

Esperamos que nuestros socios comerciales, especialmente nuestros proveedores directos, reconozcan estas normas y comuniquen adecuadamente su contenido a sus empleados y a lo largo de su cadena de valor. También esperamos que verifiquen periódicamente su cumplimiento. Consideramos esto un requisito esencial para una cooperación exitosa. Las condiciones de nuestros contratos de compra sobre responsabilidad social y protección ambiental, así como las cláusulas contractuales de cumplimiento, contienen normativas adicionales y detalladas sobre estas normas.

Para apoyar a nuestros socios comerciales y proveedores, ofrecemos un módulo de concienciación sobre cumplimiento especialmente desarrollado. Este módulo, basado en el contenido de nuestros Estándares para Socios Comerciales, transmite, entre otras cosas, los requisitos actuales y ofrece a los proveedores y socios comerciales asistencia práctica para abordar posibles riesgos de incumplimiento. Puede encontrar más información en nuestro sitio [w www.dt-compliance-awareness-module.com/en/](http://www.dt-compliance-awareness-module.com/en/).

En el departamento de adquisiciones de materiales de producción, se solicita una calificación de sustentabilidad basada en una autoevaluación, la cual se tiene en cuenta como criterio obligatorio antes de realizar nuevos pedidos por un valor superior a determinado.²

2 El valor del contrato para los nuevos contratos debe ser superior a € 1 millón y el proveedor debe tener una facturación anual superior a € 15 millones; en ese caso, la calificación SAQ es obligatoria.

Tanto los proveedores como los proveedores existentes se verifican según sus criterios de sustentabilidad antes de realizar un posible pedido, especialmente cuando se añaden nuevas ubicaciones o volúmenes de producción adicionales. Se espera que los proveedores divulguen información sobre estándares sociales y de derechos humanos, así como sobre estándares ambientales. De ser necesario, también realizamos auditorías a los proveedores con mayor exposición al riesgo.

Los nuevos proveedores de materiales no destinados a la producción, especialmente los proveedores de servicios en países de alto riesgo y de grupos de productos potencialmente críticos, están sujetos a una revisión de diligencia debida que también abarca cuestiones de derechos humanos.

Los proveedores directos se evalúan periódicamente mediante procesos de diligencia debida basados en el riesgo para los proveedores existentes, en particular en lo que respecta a los riesgos en materia de derechos humanos. El análisis de riesgos en dos etapas comienza con una evaluación inicial, que se realiza mediante un sistema informático y diversos indicadores de riesgo, como la ubicación y el uso de materias primas críticas. A continuación, sometemos a los proveedores de alto riesgo identificados a un análisis de riesgos exhaustivo, principalmente mediante cuestionarios para proveedores. Puede encontrar más información en www.supplier.daimlertruck.com/en/ y en el capítulo Derechos humanos en la cadena de valor.

Programa de cumplimiento M&A
Programa de cumplimiento normativo en fusiones y adquisiciones. También realizamos evaluaciones de riesgos de cumplimiento normativo para proyectos de fusiones y adquisiciones. El objetivo de estas evaluaciones es descubrir todos los factores relacionados con la corrupción e identificar todos los desafíos relacionados con la reputación e integridad del socio en la transacción que podrían afectar o cuestionar la misma. Además, se tienen en cuenta las listas de sanciones pertinentes y los requisitos para la prevención del lavado de dinero y la financiación del terrorismo en cada transacción.

B. 74

Impactos, riesgos y oportunidades relacionados con la cooperación con socios comerciales¹

Categoría	Título	Descripción
Impacto Positivo (VC)	La colaboración con socios comerciales seleccionados promueve la sustentabilidad (M)	Al integrar criterios sociales, ambientales y de gobernanza en el proceso de selección y al formular nuestras expectativas de sustentabilidad en nuestros Estándares para Socios Comerciales, contribuimos positivamente a la sustentabilidad empresarial en estrecha colaboración con nuestros socios comerciales, especialmente con nuestros proveedores.

1 Leyenda: (VC) Cadena de valor, (M) Horizonte de tiempo a mediano plazo



Además, los riesgos relacionados con el respeto y la protección de los derechos humanos se integran en la toma de decisiones y el proceso de diligencia debida para las transacciones de M&A. Cuando es necesario, los aspectos de cumplimiento normativo de los productos y las cuestiones de cumplimiento de datos y TI se incluyen en la evaluación de riesgos de cumplimiento de una transacción de fusiones y adquisiciones. En caso de hallazgos relevantes, se definen las acciones de cumplimiento necesarias. En general, nuestras cláusulas de cumplimiento estándar para contratos de fusiones y adquisiciones incluyen aspectos de buen gobierno corporativo sustentable, cumplimiento de la legislación y respeto por los derechos humanos.

Nuestras políticas
En Daimler Truck, contamos con políticas que abarcan algunas áreas de nuestra cadena de valor y nos ayudan a superar los desafíos en la relación con nuestros socios comerciales y proveedores de forma estructurada. Estas políticas establecen principios clave para nuestras acciones.

B. 75

Estándares de Socios Comerciales de Daimler Truck

Categoría	Descripción
Contenido más importante	Nuestras expectativas de los socios comerciales, incluidos los proveedores, en cuanto al respeto y la protección de los derechos humanos, el medio ambiente, la protección del clima y otros temas relevantes para el cumplimiento normativo se definen en nuestros Estándares para Socios Comerciales de Daimler Truck. Esto incluye, en particular, temas como salarios justos y seguridad laboral, respeto a la libertad de asociación, requisitos para el despliegue de fuerzas de seguridad, trata de personas, trabajo forzoso e infantil, y uso responsable de los recursos naturales.
Objetivos generales	Los Estándares para Socios Comerciales de Daimler Truck tienen como objetivo garantizar que todos los socios comerciales de la Compañía se adhieran a ciertos estándares éticos y legales para proteger a la Compañía y a sus socios de riesgos legales y reputacionales. Al establecer estándares y expectativas claros en materia de respeto a los derechos humanos, se previenen impactos negativos en los trabajadores de la cadena de valor.
Referencia a impactos, riesgos u oportunidades materiales	Los Estándares para Socios Comerciales de Daimler Truck forman parte de la estrategia de Daimler Trucks para gestionar sus impactos materiales en los trabajadores de la cadena de valor. Al formular nuestras expectativas de acción sustentable, contribuimos positivamente a la sustentabilidad empresarial en estrecha colaboración con nuestros socios comerciales, especialmente con los proveedores.
Proceso de monitoreo	Los Estándares para Socios Comerciales se revisan como parte de la medición anual de la idoneidad, implementación y eficacia del CMS.
Alcance	Los Estándares para Socios Comerciales de Daimler Truck abarcan a los trabajadores de la cadena de valor y no se refieren exclusivamente a grupos específicos.
Nivel organizacional responsable	Los Estándares para Socios Comerciales son creados conjuntamente por todos los Centros de Competencia (CoC) relevantes del departamento Legal y de Cumplimiento, así como por los departamentos especializados pertinentes de Daimler Truck AG.
Referencia a normas e iniciativas de terceros	En nuestros Estándares para Socios Comerciales, nos referimos en particular al respeto de las siguientes normas internacionales: la Declaración Universal de los Derechos Humanos, el Pacto Internacional de Derechos Civiles y Políticos, el Pacto Internacional de Derechos Económicos, Sociales y Culturales, las normas laborales fundamentales de la Organización Internacional del Trabajo (OIT), los Principios Rectores de las Naciones Unidas sobre las Empresas y los Derechos Humanos y los 10 Principios del Pacto Mundial de las Naciones Unidas.
Consideración de los intereses de partes interesadas	Los Estándares para Socios Comerciales tienen en cuenta los intereses de las partes interesadas relevantes, en particular nuestros proveedores, prestadores de servicios y otros socios comerciales.
Disponibilidad de la política para partes interesadas	Los Estándares para Socios Comerciales están disponibles públicamente en el sitio web www.daimlertruck.com/en/support/news/the-daimler-truck-business-partner-standards y están disponibles para todos los empleados en cualquier momento a través de la plataforma central de políticas.



B. 76

Cláusulas contractuales obligatorias sobre responsabilidad social y protección ambiental

Categoría	Descripción
Contenido más importante	Las cláusulas definen los estándares y requisitos para los proveedores en materia de respeto a los derechos humanos, buenas condiciones laborales y protección del medio ambiente. Esto incluye, en particular, temas como salarios justos y seguridad laboral, respeto a la libertad de asociación, requisitos para el uso de las fuerzas de seguridad, trabajo forzoso y uso responsable de los recursos naturales. En cuanto a los estándares ambientales y la compatibilidad ambiental, se formulan especificaciones vinculantes para la producción respetuosa con el medio ambiente, la conservación de la energía y los recursos, la reducción de residuos y la gestión de sustancias químicas. Además, animamos a nuestros proveedores a apoyar nuestros objetivos de neutralidad de CO ₂ e para nuestros productos y servicios.
Objetivos generales	Las cláusulas vinculantes de todo el Grupo sobre responsabilidad social y protección del medio ambiente definen estándares y requisitos claros para la cooperación con los proveedores. También garantizan la implementación contractual de los estándares ambientales y de derechos humanos pertinentes, expresados en nuestros Estándares para Socios Comerciales para proveedores. El acuerdo contractual permite hacer cumplir legalmente nuestras expectativas hacia los proveedores, si es necesario. Sirve tanto para garantizar el cumplimiento de los requisitos legales como para promover estándares sociales y ambientales a lo largo de la cadena de valor. Referencia a impactos, riesgos u oportunidades materiales.
Referencia a impactos, riesgos u oportunidades materiales	Las cláusulas abordan la reducción de los impactos ambientales y climáticos en la cadena de valor y la minimización de riesgos mediante procesos de producción respetuosos con el medio ambiente y una planificación de recursos con visión de futuro. Además, representan un componente esencial para garantizar el respeto de los estándares de derechos humanos en Daimler Truck a lo largo de nuestra cadena de valor. En general, esto contribuye a la prevención y minimización de los impactos negativos en los trabajadores en la cadena de valor ascendente.
Proceso de monitoreo	Monitoreo del cumplimiento mediante auditorías y/o autoevaluaciones de proveedores; auditoría de certificación de sistemas de gestión ambiental según ISO 14001, EMAS o normas comparables.
Alcance	Requisitos globales para proveedores de materiales de producción y no producción.
Nivel organizacional responsable	El departamento de adquisiciones es el principal responsable de la integración efectiva de las cláusulas contractuales en nuestros contratos con socios comerciales. Cuenta con el apoyo del departamento legal en caso necesario.
Referencia a iniciativas de terceros	Las cláusulas se basan en estándares internacionales como la Carta Internacional de Derechos Humanos y los Diez Principios del Pacto Mundial de las Naciones Unidas, los Principios Rectores de las Naciones Unidas sobre las Empresas y los Derechos Humanos, las Líneas Directrices de la OCDE para Empresas Multinacionales y las normas laborales fundamentales de la Organización Internacional del Trabajo. También hacen referencia a la norma ISO 14001, EMAS y normas de gestión ambiental comparables.
Consideración de los intereses de partes interesadas	Requisitos para una producción que ahorre recursos y sea respetuosa con el medio ambiente que cumpla con las expectativas de las iniciativas ambientales, la normativa legal y las necesidades del cliente
Disponibilidad de la política para partes interesadas	Las cláusulas forman parte integral de los contratos con proveedores y también son de acceso público a través del Portal de Proveedores de Daimler Truck en w supplier.daimlertruck.com/en/ .



Notas al capítulo de Sustentabilidad en Daimler Truck

Requisitos de divulgación e inclusión mediante referencia

Las siguientes tablas enumeran todos los requisitos de divulgación de ESRS 2 y las siete normas temáticas ESRS relevantes para Daimler Truck, que sirvieron de base para la elaboración de nuestra Declaración de Sustentabilidad del Grupo. No hemos tenido en cuenta todos los requisitos de divulgación de las normas temáticas E3, E4 y S3, ya que se encuentran por debajo de nuestro umbral de materialidad. Las tablas permiten encontrar la información relacionada con un requisito de divulgación específico en la Declaración de Sustentabilidad del Grupo.

Las tablas también muestran dónde hemos localizado información relacionada con un requisito de divulgación específico fuera de la Declaración de Sustentabilidad del Grupo y la hemos incluido mediante referencia. En los casos en los que aún no disponemos de información sobre un requisito de divulgación, no se proporciona ninguna referencia.

B. 77	
ESRS 2 – Requisitos generales	
	Página
BP-1	Bases generales para la elaboración de declaraciones de sustentabilidad68
BP-2	Información relativa a circunstancias específicas68 - 69
GOV-1	Función de los órganos de administración, dirección y vigilancia70 - 71
GOV-2	Información proporcionada a los órganos de administración, dirección y vigilancia de la empresa y asuntos de sustentabilidad abordados por ellos71
GOV-3	Integración del desempeño en sustentabilidad en los programas de incentivos75
GOV-4	Declaración sobre la debida diligencia160
GOV-5	Gestión de riesgos y controles internos para la elaboración de informes de sustentabilidad71; 73 - 74
SBM-1	Estrategia, modelo de negocio y cadena de valor67
SBM-2	Intereses y opiniones de las partes interesadas75
SBM-3	Impactos, riesgos y oportunidades materiales y su interacción con la estrategia y el modelo de negocio78
IRO-1	Descripción de los procesos para identificar y evaluar los impactos, riesgos y oportunidades materiales76 - 78
IRO-2	Requisitos de información en los ESRS contemplados en la declaración de sustentabilidad de la empresa153 - 157



B. 78

ESRS E1 - Cambio climático

		Página
ESRS 2, GOV-3	Integración del desempeño en sustentabilidad en los esquemas de incentivos	75
E1-1	Plan de Transición para la mitigación del cambio climático	85
ESRS 2, SBM-3	Impactos, riesgos y oportunidades materiales y su interacción con la estrategia y el modelo de negocio	80
E1-2	Políticas relacionadas con la mitigación y adaptación al cambio climático	82 - 83
E1-3	Acciones y recursos relacionados con las políticas de cambio climático	85 - 90
E1-4	Objetivos relacionados con la mitigación y adaptación al cambio climático	84 - 85
E1-5	Consumo y mezcla de energía	90 - 92
E1-6	Alcances brutos 1, 2 y 3 y emisiones totales de GEI	92 - 95
E1-7	Eliminación de GEI y proyectos de mitigación de GEI financiados mediante créditos de carbono	96
E1-8	Precio interno del carbono	96
E1-9	Efectos financieros previstos de los riesgos físicos y de transición relevantes, y posibles oportunidades relacionadas con el clima	Introducción gradual

B. 79

ESRS E2 - Contaminación

		Página
E2-1	Políticas relacionadas con la contaminación	97
E2-2	Acciones y recursos relacionados con la contaminación ambiental	97
E2-3	Objetivos relacionados con la contaminación	97
E2-4	Contaminación del aire, agua y tierra	No es material
E2-5	Sustancias preocupantes y sustancias extremadamente preocupantes	No es material
E2-6	Efectos financieros previstos de los riesgos y oportunidades materiales relacionados con la contaminación	Introducción gradual



B. 80

ESRS E5 – Uso de recursos y economía circular

		Página
E5-1	Políticas relacionadas con uso de recursos y economía circular	99 - 100
E5-2	Acciones y recursos relacionados con el uso de recursos y la economía circular	101 - 103
E5-3	Objetivos relacionados con el uso de recursos y la economía circular	100
E5-4	Entradas de Recursos	103 - 104
E5-5	Salidas de Recursos	104 - 105
E5-6	Efectos financieros previstos de los riesgos y oportunidades materiales relacionados con el uso de recursos y la economía circular	Introducción gradual

B. 81

ESRS S1 – Fuerza laboral propia

		Página
ESRS 2, SBM-2	Puntos de vista e intereses de partes interesadas	115
ESRS 2, SBM-3	Impactos, riesgos y oportunidades materiales y su interacción con la estrategia y el modelo comercial	115 - 116
S1-1	Políticas relacionadas con la fuerza laboral propia	117; 125 - 131
S1-2	Procesos para la participación con trabajadores y representantes de trabajadores propios sobre impactos	116 - 117; 119
S1-3	Procesos para solucionar impactos negativos y canales para que los trabajadores propios presenten sus preocupaciones	117
S1-4	Toma de acciones sobre impactos materiales en la fuerza laboral propia, y enfoques para la mitigación de riesgos materiales y la consecución de oportunidades materiales en relación con la fuerza laboral propia y efectividad de esas acciones	118 - 120; 121 - 122
S1-5	Objetivos relacionados con el manejo de impactos negativos materiales, promover impactos positivos y el manejo de riesgos y oportunidades materiales	120
S1-6	Características de los empleados de empresa	123
S1-7	Características de trabajadores no empleados en la fuerza laboral propia de empresa	Introducción gradual
S1-8	Cobertura de negociación colectiva y diálogo social	117; 124
S1-9	Métricas de Diversidad	120 - 121
S1-10	Salarios adecuados	124
S1-11	Protección Social	Introducción gradual
S1-12	Personas con discapacidad	Introducción gradual
S1-13	Métricas de capacitación y desarrollo de habilidades	Introducción gradual
S1-14	Métricas de salud y seguridad	122
S1-15	Métricas de equilibrio trabajo-vida	Introducción gradual
S1-16	Métricas de compensación (brecha de pago y compensación total)	125
S1-17	Incidentes, reclamos e impactos graves de derechos humanos	117



B. 82

ESRS S2 – Trabajadores en la cadena de valor

		Página
ESRS 2, SBM-2	Puntos de vista e intereses de partes interesadas	132; 135
ESRS 2, SBM-3	Impactos, riesgos y oportunidades materiales y su interacción con la estrategia y el modelo de negocios	132
S2-1	Políticas relacionadas con trabajadores de la cadena de valor	134
S2-2	Procesos para participar con trabajadores de la cadena de valor sobre impactos	132 - 133
S2-3	Procesos para remediar impactos negativos y canales para que trabajadores de la cadena de valor presenten sus preocupaciones	133
S2-4	Toma de acción sobre impactos materiales en trabajadores de la cadena de valor y enfoques para el manejo de riesgos materiales y logro de oportunidades materiales relacionados con los trabajadores de la cadena de valor, y efectividad de esas acciones	135 - 137
S2-5	Objetivos relacionados con el manejo de impactos negativos materiales, fomento de impactos positivos y gestión de riesgos y oportunidades materiales	135

B. 83

ESRS S4 – Consumidores y usuarios finales

		Página
ESRS 2, SBM-2	Puntos de vista e intereses de partes interesadas	139
ESRS 2, SBM-3	Impactos, riesgos y oportunidades materiales y su interacción con la estrategia y el modelo de negocios	138
S4-1	Políticas relacionadas con consumidores y usuarios finales	141
S4-2	Procesos para participar con clientes y usuarios finales sobre impactos	140 - 141
S4-3	Procesos para remediar impactos negativos y canales para que los consumidores y usuarios finales presenten sus preocupaciones	140 - 141
S4-4	Toma de acción sobre impactos materiales en clientes y usuarios finales y enfoques para el manejo de riesgos materiales y logro de oportunidades materiales relacionados con los consumidores y usuarios finales, y efectividad de esas acciones	141 - 143
S4-5	Objetivos relacionados con el manejo de impactos negativos materiales, fomento de impactos positivos y gestión de riesgos y oportunidades materiales	139



B. 84

ESRS G1 - Conducta empresarial

		Página
ESRS 2, GOV-1	El papel de los órganos administrativos, directivos y de vigilancia	70 - 71
G1-1	Cultura corporativa y política de conducta empresarial	71 - 72; 145 - 147
G1-2	Gestión de relaciones con proveedores	150 - 152
G1-3	Prevención y detección de corrupción y soborno	147 - 148
G1-4	Incidentes confirmados de corrupción o soborno	147
G1-5	Influencia política y actividades de cabildeo	No es material
G1-6	Prácticas de pagos	No es material



Lista de puntos de información en normas generales y de temas específicos resultantes de otras legislaciones de la UE

B. 85

Puntos de información de otras legislaciones de la UE

Obligación de divulgación	Punto de información	Nombre de punto de información	Página
ESRS 2 GOV-1	21 (d)	Diversidad de Género en Órganos Directivos y de Vigilancia	70
ESRS 2 GOV-1	21 (e)	Porcentaje de miembros de órganos de administración que son independientes	70
ESRS 2 GOV-4	30	Declaración de diligencia debida	160
ESRS 2 SBM-1	40 (d) i	Participación en actividades relacionadas con combustibles fósiles	n / a
ESRS 2 SBM-1	40 (d) ii	Participación en actividades relacionadas con la producción de químicos	n / a
ESRS 2 SBM-1	40 (d) iii	Participación en actividades relacionadas con armas controversiales	n / a
ESRS 2 SBM-1	40 (d) iv	Participación en actividades relacionadas con las actividades de cultivo y producción de tabaco	n / a
ESRS E1-1	14	Plan de transición para el logro de la neutralidad climática para 2050	84
ESRS E1-1	16 (g)	Compañías exentas de los valores de referencia acordados en París	n / a
ESRS E1-4	34	Objetivos de reducción de emisiones de GEI	84
ESRS E1-5	38	Consumo de energía de combustibles fósiles detallados por fuente (exclusivamente sectores intensivos en temas climáticos)	91
ESRS E1-5	37	Consumo energético y mezcla energética	90 - 92
ESRS E1-5	40-43	Intensidad energética relacionada con las actividades de sectores incentivos en temas climáticos	92
ESRS E1-6	44	Emisiones brutas de GEI en las categorías de Alcance 1, 2 y 3 y emisiones totales de GEI	93
ESRS E1-6	53-55	Intensidad de emisiones brutas GEI	92
ESRS E1-7	56	Remoción de gases efecto invernadero y certificados de CO ₂	96
ESRS E1-9	66	Posición de riesgo de la cartera de referencia contra los riesgos físicos relacionados con el clima	Introducción gradual
ESRS E1-9	66 (a), 66 (c)	Detalle de importes monetarios por riesgo físico agudo y crónico; ubicación donde se localizan los activos significativos con riesgo físico significativo	Introducción gradual
ESRS E1-9	67 (c)	Detalles del valor en libros de bienes raíces por clases de eficiencia	Introducción gradual
ESRS E1-9	69	Grado de exposición de cartera a oportunidades relacionadas con el clima	Introducción gradual
ESRS E2-4	28	Importe de cada contaminante enumerado en las notas II de la Regulación E-PRTR (European Pollutant Release and Transfer Register) emitido a la atmósfera, agua y tierra	n / a
ESRS E3-1	9	Recursos hídricos y marítimos	No es material
ESRS E3-1	13	Concepto especial	No es material
ESRS E3-1	14	Océanos y mares sustentables	No es material
ESRS E3-4	28 (c)	Importe total de agua recuperada y reutilizada	No es material
ESRS E3-4	29	Consumo total de agua en m³ por ingresos netos provenientes de actividades propias	No es material
ESRS 2 SBM-3 E4	16 (a) i		No es material
ESRS 2 SBM-3 E4	16 (b)		No es material
ESRS 2 SBM-3 E4	16 (c)		No es material

B. 86

Puntos de información de otras legislaciones de la UE

Obligación de divulgación	Punto de información	Nombre de punto de información	Página
ESRS E4-2	24 (b)	Procedimiento sustentable o estrategias en el área de uso de tierra y agricultura	No es material
ESRS E4-2	24 (c)	Procedimiento sustentable o estrategias en el sector de océanos/mares	No es material
ESRS E4-2	24 (d)	Estrategias para combatir la Deforestación	No es material
ESRS E5-5	37 (d)	Residuos no reciclados	104
ESRS E5-5	39	Residuos peligrosos y radioactivos	105
ESRS 2-SBM 3 S1	14 (f)	Riesgo de trabajo forzado	No es material
ESRS 2-SBM 3 S1	14 (g)	Riesgo de trabajo infantil	No es material
ESRS S1-1	20	Compromisos en el área de política de derechos humanos	126
ESRS S1-1	21	Provisiones de diligencia debida relacionadas con temas cubiertos por convenciones fundamentales 1 a 8 de la Organización Internacional del Trabajo	126
ESRS S1-1	22	Procedimiento y Medidas para Combatir la trata de personas	126
ESRS S1-1	23	Estrategia o sistema de gestión en relación con la prevención con los accidentes de trabajo	127
ESRS S1-3	32 (c)	Manejo de reclamos	146
ESRS S1-14	88 (b), 88 (c)	Número de muertes y número y tasa de accidentes de trabajo	122
ESRS S1-14	88 (e)	Número de días perdidos debido a lesión, accidentes, muerte o enfermedades	Introducción gradual
ESRS S1-16	97 (a)	Brecha salarial de género no ajustada	125
ESRS S1-16	97 (b)	Remuneración excesiva de los miembros de los órganos de administración	125
ESRS S1-17	103 (a)	Casos de discriminación	117
ESRS S1-17	104 (a)	Incumplimiento de los Principios Rectores de las Naciones Unidas sobre las Empresas y los Derechos Humanos y las Directrices de la OCDE	117
ESRS 2-SBM 3 S2	11 (b)	Riesgo significativo de trabajo infantil o trabajo forzado en la cadena de valor	132
ESRS S2-1	17	Compromisos en el área de política de derechos humanos	135
ESRS S2-1	18	Estrategias relacionadas con el trabajo en la cadena de valor	135
ESRS S2-1	19	Incumplimiento de los Principios Rectores de las Naciones Unidas sobre las Empresas y los Derechos Humanos y las Directrices de la OCDE	133
ESRS S2-1	19	Provisiones de diligencia debida en relación con temas cubiertos por las convenciones fundamentales 1 a 8 de la Organización Internacional del Trabajo	134
ESRS S2-4	36	Temas e incidentes de derechos humanos dentro de la cadena de valor ascendente y descendente	133
ESRS S3-1	16	Obligaciones de derechos humanos	No es material
ESRS S3-1	17	Incumplimiento de los Principios Rectores de las Naciones Unidas sobre las Empresas y los Derechos Humanos, la Declaración de la OIT relativa a los Principios y Derechos Fundamentales en el Trabajo y las Directrices de la OCDE	No es material
ESRS S3-4	36	Temas e Incidentes de Derechos Humanos	No es material
ESRS S4-1	16	Estrategias relacionadas con consumidores y usuarios finales	141
ESRS S4-1	17	Incumplimiento de los Principios Rectores de las Naciones Unidas sobre las Empresas y los Derechos Humanos y las Directrices de la OCDE	140
ESRS S4-4	35	Temas e Incidentes de Derechos Humanos	133
ESRS G1-1	10 (b)	Convención de las Naciones Unidas contra la Corrupción	145
ESRS G1-1	10 (d)	Protección de denunciantes de irregularidades	No es material
ESRS G1-4	24 (a)	Multas por infracciones a leyes de corrupción y soborno	147
ESRS G1-4	24 (b)	Normas para el Combate de la Corrupción y el Soborno	147



Declaración de Diligencia Debida

B. 87

Declaración de diligencia debida

Elementos centrales de diligencia	Ventas de unidades en la declaración de sustentabilidad
a) Integración de diligencia debida en el modelo de gobierno, estrategia y comercial	ESRS 2 GOV-2: 71 ESRS 2 GOV-3: 75 ESRS 2 SBM-3: 80 (E1); 115-116 (S1); 132 (S2); 138 (S4)
b) Implicación de personas interesadas afectadas en todos los pasos importantes de la diligencia debida	ESRS 2 GOV-2: 71 ESRS 2 SBM-2: 75 ESRS 2 IRO-1: 76-78 ESRS 2 MDR-P: 72, 74 (ESRS 2); 83 (E1); 126 - 131 (S1);134 (S2);141 (S4)
c) Identificación y medición de impactos negativos	ESRS 2 IRO-1: 76-78 (E1, E2, E5, G1) Otros: 116 (S1); 132 (S2);138 (S4)
d) Medidas para contrarrestar estos impactos negativos	ESRS 2 MDR-A: 85 - 90 (E1); 97 (E2); 101 - 103 (E5); 118 - 122 (S1); 135 - 137 (S2); 141 - 143 (S4)
e) Rastreo de efectividad de estos esfuerzos y comunicaciones	ESRS 2 MDR-M: 90 - 96 (E1); 104 - 105 (E5); 120 - 125 (S1) ESRS 2 MDR-T: 84 - 85 (E1); 100 (E5);120 (S1); 135 (S2)



Inclusión de información por referencia

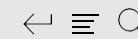
B. 88

Información referenciada

Punto de Información	Referencia	Página
ESRS 2 GOV-1.21c	Perfiles de requisitos generales EZUF ¹ para la integración del Consejo de Administración y el Comité de Vigilancia	181; 183-184
ESRS 2, GOV-1.23a	Perfiles de requisitos generales EZUF ¹ para la integración del Consejo de Administración y el Comité de Vigilancia	181; 183-184

1 Declaración sobre Gobierno Corporativo.

Las referencias a fuentes externas en el capítulo Sustentabilidad en Daimler Truck no son parte de la Declaración de Sustentabilidad del Grupo. Estas se identifican con el símbolo: **w**



Nota editorial

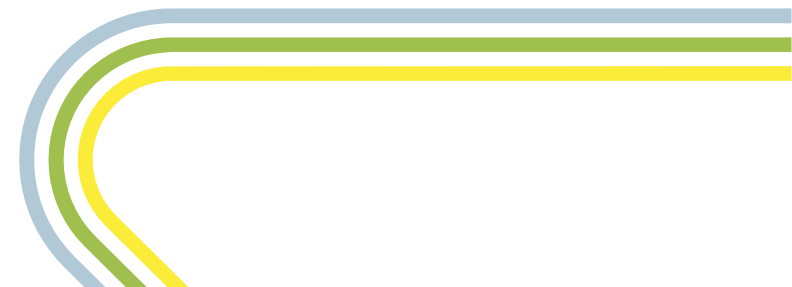
El último Informe Anual con el capítulo de Sustentabilidad en Daimler Truck se publicó el 1 de marzo de 2024.

Información adicional

Además de la Declaración de Sustentabilidad del Grupo, otros documentos como ESG Factbook se publican en

Persona de contacto

Información de Sustentabilidad
Sustainability_dt@daimlertruck.com



Gobierno Corporativo

Adquisición - información relevante y explicación

Informe de conformidad con la Sección 315a y Sección 289a del Código de Comercio de Alemania (Handelsgesetzbuch o HGB)

Integración del capital suscrito

Al 31 de diciembre de 2024, el capital suscrito de Daimler Truck Holding AG (en lo sucesivo, también la “Compañía”) asciende a € 791,868,298. El capital social está dividido en 791,868,289 acciones nominativas sin valor nominal. En el ejercicio del informe, el capital social se redujo de € 822,951,882 a € 791,868,289 con efecto a partir del 5 de noviembre de 2024 mediante cancelación de acciones de tesorería. De conformidad con la Sección 67, apartado 2, de la Ley de Sociedades Mercantiles de Alemania (Aktiengesetz o AktG), los derechos y obligaciones derivados de las acciones existen exclusivamente en relación con la Compañía a favor y en contra de la persona inscrita en el registro de acciones. A excepción de las acciones propias, sobre las que la Compañía tiene la titularidad (acciones de tesorería), de las que la Compañía no obtiene ningún derecho, todas las acciones confieren los mismos derechos a sus titulares. Cada acción concede a su titular un voto y, con excepción de las nuevas acciones sin derecho a dividendos, una participación igual en las utilidades de acuerdo con la distribución de dividendos aprobada por la Asamblea de Accionistas. Los derechos y obligaciones derivados de las acciones se basan en la legislación aplicable, en particular en los artículos 12, 53a y siguientes, 118 y siguientes y 186 de la Ley de Sociedades Mercantiles de Alemania (AktG). Al 31 de diciembre de 2024, la Compañía tenía 10,094,653 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). El período de bloqueo expiró el 11 de diciembre de 2024. 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)).

Las acciones de Daimler Truck Holding AG, que los empleados de Daimler Truck AG y sus filiales alemanas han adquirido en el marco del programa de acciones para empleados de Daimler Truck AG de conformidad con los artículos 71d frase 2, 71, apartado 1, número 2 de la Ley de Sociedades Mercantiles alemanas. (AktG), están sujetos a un bloqueo hasta el final del año siguiente al de la adquisición. Las acciones en Daimler Truck Holding AG, que los empleados de Truck España, S.L.U., Daimler Truck Financial Services España, E.F.C., S.A.U., Daimler Truck Renting España S.A.U. y Daimler Buses España, S.A.U., adquirieron como parte del programa de acciones de empleados de las compañías del Grupo de España están sujetas a un período de bloqueo de tres años a partir de la fecha de transferencia de las acciones a los empleados.

De acuerdo con las condiciones del plan y las directrices sobre propiedad de acciones de los Performance Phantom Share-Plans (PPSP) y Virtual Share-based Equity Plans (VESP), los miembros del Consejo de Administración deben adquirir acciones de Daimler Truck Holding AG hasta alcanzar un volumen objetivo definido de acciones en Daimler Truck Holding AG y a retener dichas acciones durante el término de su estatus de empleo en el Grupo. Esta obligación también es aplicable a los Vicepresidentes Ejecutivos. Para otros participantes PPSP y VESP elegibles, esta obligación no aplica. .

Participaciones accionarias que superan el 10.00 % de los derechos de voto

Al 31 de diciembre de 2024, Mercedes-Benz Group AG, con domicilio social en Stuttgart, Alemania, era titular directo del 24.36 % de los derechos de voto de Daimler Truck Holding AG. Adicionalmente, Mercedes-Benz Verwaltungsgesellschaft für Grundbesitz mbH, con domicilio social en Schönefeld, Alemania, poseía el 6.83 % 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 31.19 % de los derechos de voto.

Adicionalmente, los derechos de voto en Daimler Truck Holding AG que fueron transferidos vía Mercedes-Benz Pensión Trust e.V., a un fondo de inversión a fines de enero de 2022 para garantizar pasivos por pensiones del Mercedes-Benz Group AG y Mercedes-Benz AG se atribuyen al Mercedes-Benz Group AG de conformidad con el artículo 34 de la Ley Sobre el Comercio De Valores de Alemania (Wertpapierhandelsgesetz o "WpHG"). De acuerdo con la información en la notificación de derechos de voto del Mercedes-Benz Group AG del 28 de enero de 2022, esto afectó a 41.1 millones de acciones, que ahora representan el 5.19 % 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 2024 es por un total del 36.38 % de los derechos de voto. El incremento en el porcentaje de derechos de voto en comparación con el ejercicio anterior se debe a una reducción en el capital social de Daimler Truck Holding AG el 5 d noviembre de 2024.

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.

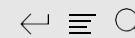
Requisitos legales y disposiciones establecidos en el Acta Constitutiva sobre el nombramiento y cese de los miembros del Consejo de Administración y sobre las modificaciones al Acta Constitutiva

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. Esta excepción se especificó y explicó en la Declaración de Cumplimiento con el Código de Gobierno Corporativo de Alemania. El nombramiento de los demás miembros del Consejo de Administración sigue la recomendación. Desde el 10 de diciembre de 2021, las Reglas de Procedimiento del Comité de Vigilancia de Daimler Truck Holding AG estipulan que el nombramiento inicial de los miembros del Consejo de Administración será por un máximo de tres años en el futuro. Se permite la renovación o la prórroga del mandato, en cada caso por un máximo de cinco años

De conformidad con la Sección 31, apartado 2, de la Ley de Codeterminación de Alemania (MitbestG), el Comité de Vigilancia nombra a los miembros del Consejo de Administración por una mayoría que comprende al menos dos tercios de los votos de sus miembros. Si el nombramiento no se realiza de este modo, el Comité de Mediación del Comité de Vigilancia, presentará una propuesta de nombramiento al Comité de Vigilancia en el plazo de un mes a partir de la votación en la que no se haya alcanzado la mayoría requerida. En este caso, el Comité de Vigilancia nombra entonces a los miembros del Consejo de Administración por mayoría de votos de sus miembros. Si el nombramiento sigue sin producirse, el Presidente del Comité de Vigilancia dispone entonces de dos votos en una nueva votación. Este procedimiento se aplica de forma análoga a la revocación del nombramiento de los miembros del Consejo de Administración.

De conformidad con el Artículo 6 de los Estatutos Sociales, el Consejo de Administración tiene por lo menos dos miembros. El número de miembros es decidido por el Comité de Vigilancia. El Comité de Vigilancia puede nombrar a un miembro del Consejo de Administración como Presidente del consejo de Administración y a un vicepresidente del Consejo de Administración. En caso que un miembro requerido del Consejo de Administración falte, una parte afectada puede aplicar en casos urgentes para que el miembro sea nombrado por el tribunal de conformidad con la Sección 85 Apartado 1 de Ley de Sociedades Mercantiles de Alemania (AktG). De conformidad con la Sección 84 Apartado 4 de la Ley de Sociedades Mercantiles de Alemania (AktG), el Comité de Vigilancia puede revocar el nombramiento de un miembro del Consejo de Administración y el nombramiento del Presidente del Consejo de Administración en caso de existir causa justificada para hacerlo.



De conformidad con la Sección 179, apartado 1, párrafo 1, de la Ley de Sociedades Mercantiles de Alemania (AktG), el acta constitutiva sólo puede modificarse mediante un acuerdo de la Asamblea General de Accionistas. Salvo que las disposiciones vinculantes de la Ley de Sociedades Mercantiles de Alemania o el acta constitutiva establezcan lo contrario, los acuerdos de la Asamblea General de Accionistas se adoptan por mayoría simple de los votos emitidos, de conformidad con el artículo 133 de la Ley de Sociedades Mercantiles de Alemania y el Artículo 15, Párrafo 2, Oración 1, de los Estatutos Sociales. En la medida en que la Ley de Sociedades Mercantiles de Alemania exige también la mayoría del capital social representado para la adopción de un acuerdo, bastará con la mayoría simple del capital social representado, de conformidad con el artículo 15, apartado 2, párrafo 2, del acta constitutiva, en la medida en que sea legalmente admisible. Según el artículo 15, apartado 2, párrafo 3, de los Estatutos Sociales, la destitución de un miembro del Comité de Vigilancia elegido por los accionistas requiere una mayoría de al menos tres cuartos de los votos emitidos. De conformidad con el artículo 179, apartado 2, de la Ley de Sociedades Mercantiles de Alemania, la modificación del objeto social requiere, además de la mayoría simple de los votos, una mayoría de las tres cuartas partes del capital social representado; el acta constitutiva no hace uso de la posibilidad de especificar una mayoría más amplia del capital social a tal efecto. Según el artículo 9, apartado 8, del acta constitutiva, el Comité de Vigilancia puede decidir sobre las modificaciones de los Estatutos Sociales que sólo afectan a la redacción. De acuerdo con la Sección 181, apartado 3, de la Ley de Sociedades Mercantiles de Alemania, las modificaciones a los Estatutos Sociales surtirán efecto a partir de su inscripción en el registro mercantil.

Autoridad del Consejo de Administración para adquirir acciones de tesorería

Por acuerdo de la Asamblea General Anual del 15 de mayo de 2024, la autorización del Consejo de Administración para adquirir y utilizar acciones propias y excluir los derechos de suscripción, aprobada por la Asamblea General Extraordinaria del 5 de noviembre de 2021 y limitada hasta el 31 de octubre de 2026 (en adelante, la Autorización de 2021), fue cancelada en la medida en que no se hubiera utilizado hasta el 15 de mayo de 2024. Al mismo tiempo, por acuerdo de la Asamblea General Anual del 15 de mayo de 2024, se autorizó al Consejo de Administración, con el consentimiento del Comité de Vigilancia, hasta el 14 de mayo de 2029, a adquirir acciones propias para cualquier fin permitido hasta un 10.00 % del

capital social existente en el momento de la adopción del acuerdo por la Asamblea General o, si este valor es inferior, del capital social existente en el momento del ejercicio de esta autorización, y a utilizarlas para cualquier otro fin legalmente permitido. Además de su venta en bolsa u oferta a todos los accionistas en proporción a su participación (en adelante, la Autorización 2024), las acciones podrán utilizarse, entre otras cosas, con exclusión del derecho de suscripción de los accionistas y con la autorización del Comité de Vigilancia, en el contexto de fusiones y adquisiciones de empresas, o podrán venderse a cambio de un pago en efectivo a terceros a un precio que no sea significativamente inferior al precio de mercado en el momento de la venta. Las acciones adquiridas también podrán utilizarse para cumplir con las obligaciones derivadas de bonos convertibles emitidos y/o bonos con warrants, y para su emisión a empleados de la Sociedad y a empleados y miembros del consejo de administración de empresas afiliadas, en el sentido de los artículos 15 y siguientes de la Ley de Sociedades Mercantiles de Alemania (AktG). Las acciones propias también podrán ser canceladas.

Durante la vigencia de la autorización, el total de acciones propias en poder de la Sociedad utilizadas con exclusión del derecho de suscripción de los accionistas no podrá representar más del 10.00 % del capital social en el momento de su entrada en vigor o, si esta cifra es inferior, en el momento de su ejercicio. Si, durante la vigencia de la autorización y hasta su ejercicio, se utilizan otras autorizaciones para emitir o vender acciones de la Sociedad, o para emitir derechos que permitan u obliguen a la suscripción de acciones de la Sociedad, y en este proceso se excluye el derecho de suscripción de los accionistas, esto se computará a efectos del límite del 10.00 % mencionado anteriormente.

El Consejo de Administración fue autorizado, con el consentimiento del Comité de Vigilancia, a adquirir acciones propias hasta un máximo del 5.00 % del capital social existente al momento de la entrada en vigor de esta autorización, incluso mediante el uso de derivados (opciones de compra y venta, compras de forwards o una combinación de estos instrumentos). El plazo de los derivados no podrá superar los 18 meses y deberá elegirse de forma que la adquisición de las acciones en ejercicio del derivado no se produzca después del 14 de mayo de 2029.

Con base en la Autorización de 2021 y con la aprobación del Comité de Vigilancia, el Consejo de Administración acordó un programa de recompra de acciones el 10 de julio de 2023. Sobre esta base, se prevé adquirir acciones propias por un valor de hasta € 2 miles de millones (sin incluir los costos de adquisición adicionales) en la bolsa durante un período de

hasta 24 meses. La recompra de acciones se realizará en dos tramos. Las acciones adquiridas se amortizarán y el capital social se reducirá en consecuencia. Tras las mencionadas resoluciones de la Asamblea General Anual del 15 de mayo de 2024, el programa de recompra de acciones ha continuado con arreglo a la Autorización de 2024, sin modificaciones en sus términos.

Del 2 de agosto de 2023 al 30 de agosto de 2024, se adquirieron y amortizaron 31,083,593 acciones propias por un valor de € 1,032 millones mediante reducción de capital, con efectos a partir del 5 de noviembre de 2024, en el marco del primer tramo del programa de recompra de acciones. Del 17 de septiembre al 31 de diciembre de 2024, se adquirieron 10,094,653 acciones por un valor de € 360 millones en el marco del segundo tramo del programa de recompra de acciones. Este segundo tramo no se completó durante el ejercicio del informe. En total, se adquirieron 23,509,721 acciones por un valor de € 850 millones (incluidos los gastos de implementación del programa de recompra de acciones) durante el ejercicio. Puede encontrar más información sobre el programa de recompra de acciones en la Nota 20. Capital y en www.daimlertruck.com/en/investors/share/share-buyback

Autoridad del Consejo de Administración para emitir acciones

Por acuerdo de la Asamblea Extraordinaria de Accionistas del 5 de noviembre de 2021, que también entró en vigor el 9 de diciembre de 2021, se autorizó al Consejo de Administración, con el consentimiento del Comité de Vigilancia, a ampliar el capital social de Daimler Truck Holding AG en una o varias ocasiones, a partir del 31 de octubre de 2026 o antes, total o parcialmente, hasta un total de € 329,180,752 mediante la emisión de nuevas acciones nominativas sin valor nominal a cambio de aportaciones en efectivo o y/o en especie y, con el consentimiento del Comité de Vigilancia, excluir el derecho de suscripción de los accionistas bajo determinadas condiciones y dentro de unos límites definidos (Capital Autorizado 2021). En estas condiciones definidas, el derecho de suscripción puede excluirse, entre otras cosas, en el caso de los aumentos de capital contra aportaciones distintas a efectivo con el fin de adquirir una empresa y en el caso de los aumentos de capital en efectivo si el precio de emisión de las nuevas acciones no es significativamente inferior al precio en bolsa de las acciones ya cotizadas.

La suma de las acciones emitidas a cambio de aportaciones en efectivo y/o distintas a efectivo en virtud de esta autorización, con exclusión del derecho de suscripción de los accionistas, no podrá representar más del 10.00 % del capital social en el momento en que esta autorización surta efecto. Este límite incluirá las acciones que (i) se emitan o vendan durante la vigencia de esta autorización con exclusión del derecho de suscripción, y (ii) se emitan o puedan o deban emitirse para dar servicio a obligaciones con derechos de conversión u opción o a obligaciones de conversión u opción, siempre que las obligaciones se emitan después de la entrada en vigor de esta autorización con exclusión del derecho de suscripción de los accionistas.

Aún no se ha hecho uso del capital autorizado 2021.

Acuerdos materiales sujetos a la condición de un cambio de control

Existen los siguientes acuerdos materiales que contienen disposiciones en caso de cambio de control en Daimler Truck Holding AG, como puede ocurrir, entre otras cosas, como resultado de una oferta pública de adquisición:

- una línea de crédito sindicada no utilizada por un total de € 5.0 miles de millones que se concluyó en marzo de 2024. La línea de crédito estipula un derecho de rescisión por parte de los acreedores en caso de que (i) Daimler Truck Holding AG se convierta en subsidiaria de otra empresa o (ii) Daimler Truck Holding AG sea controlada por una o varias personas, actuando de forma individual o conjunta. Por subsidiaria en el sentido de las líneas de crédito sindicadas se entiende, en cada caso en relación con una sociedad, otra 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 compañía 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 la línea de crédito sindicada, se entiende como (i) el derecho a determinar los asuntos de una empresa, (ii) el derecho a controlar la composición del Consejo de Administración o consejos similares, o (iii) el derecho a controlar la composición del Comité de Vigilancia (en la medida en que sea elegido por los accionistas).

- un acuerdo de uso de marcas y dominios entre Daimler Truck AG y Mercedes-Benz Intellectual Property GmbH & Co., KG (anteriormente, Daimler Brand & IP Management GmbH & Co. KG), subsidiaria al total de Mercedes-Benz Group AG, que prevé que en caso de adquisición del control de Daimler Truck AG por parte de uno o varios terceros, este acuerdo puede ser rescindido. La rescisión tendría como consecuencia, entre otras cosas, que la marca Mercedes-Benz cedida a Daimler Truck AG para su uso a perpetuidad y otros derechos de licencia no podrían seguir utilizándose una vez transcurridos los plazos estipulados. Asimismo, en caso de venta o escisión de unidades de negocio de Daimler Truck AG o de partes de las mismas, la marca Mercedes-Benz y los derechos licenciados sólo podrán seguir siendo utilizados por el segmento escindido o vendido si se celebra un nuevo contrato de licencia con Mercedes-Benz Intellectual Property GmbH & Co., KG. Mercedes-Benz Intellectual Property GmbH & Co., KG ofrecerá de buena fe este tipo de acuerdo de licencia a la unidad de negocio escindida o vendida si ésta garantiza que los requisitos de calidad acordados entre Daimler Truck AG y Mercedes-Benz Intellectual Property GmbH & Co., KG y que la reputación de los derechos licenciados sigue estando garantizada.

Otra información relevante sobre la adquisición

No hay acciones que confieran derechos especiales de control. Los empleados titulares de acciones en Daimler Truck Holding AG ejercen sus derechos de control de la misma forma que cualquier otro accionista de conformidad con las disposiciones legales y las disposiciones del Acta Constitutiva. Además, la Compañía no ha suscrito ningún acuerdo de compensación con los miembros del Consejo de Administración o los empleados en caso de una oferta pública de adquisición.

Declaración sobre Gobierno Corporativo

En esta Declaración sobre Gobierno Corporativo, de conformidad con la Secciones 289f y 315d del Código de Comercio de Alemania (Handelsgesetzbuch o “HGB”), el Consejo de Administración y el Comité de Vigilancia informan de forma conjunta sobre el gobierno corporativo de la Compañía para el ejercicio fiscal 2023. Salvo que se indique lo contrario, las siguientes declaraciones se aplican por igual a Daimler Truck Holding AG y al Grupo. De conformidad con la Sección 317, apartado 2, párrafo 6, del Código de Comercio de Alemania (HGB), el examen del auditor de las declaraciones de conformidad con la Sección 289f, apartados 2 y 5, y la Sección 315d del Código de Comercio de Alemania (HGB) se limita a determinar si dichas declaraciones han sido realmente emitidas. La Declaración sobre Gobierno Corporativo también puede consultarse en [w www.daimlertruck.com/en/company/corporate-governance/declarations-reports](http://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. En ese momento, el período de nombramiento más largo tuvo en cuenta, en particular, que Daimler Truck Holding AG actúa como la compañía controladora de administración de Daimler Truck AG y que Martin Daum y Jürgen Hartwig ya han sido miembros del Consejo de Administración de Daimler Truck AG desde el 1 de octubre de 2019. El nombramiento de los demás miembros del Consejo de Administración que continúan en su puesto fue de conformidad con la Recomendación. En el futuro, se continuará cumpliendo con la recomendación B.3 del GCGC.

- Según la Recomendación C. 4 GCGC, un miembro del Comité de Vigilancia que no sea miembro de ningún consejo de administración de una empresa cotizada no aceptará más de cinco mandatos de Comité de Vigilancia en empresas cotizadas no pertenecientes al grupo o funciones comparables, contando dos veces un nombramiento como presidente del Comité de Vigilancia.

Según la Recomendación C. 5 GCGC, los miembros de los consejos de administración de las empresas cotizadas no aceptarán en total más de dos mandatos de Comité de Vigilancia en empresas cotizadas no pertenecientes al grupo o funciones comparables y no aceptarán la presidencia de un Comité de Vigilancia en una empresa cotizada no perteneciente al grupo. En lugar de observar el número total recomendado de mandatos para los miembros del Consejo de Administración y del Comité de Vigilancia como un límite máximo rígido, debería ser posible considerar cada caso individual para evaluar si el número de mandatos ejercidos, que son relevantes en el sentido del Código, parece apropiado. En este contexto, debe tenerse en cuenta la carga de trabajo individual que cabe esperar como resultado de los mandatos aceptados, que puede variar en función del mandato.

Leinfelden-Echterdingen, Diciembre 2024

Daimler Truck Holding AG

En representación
del Comité de
Vigilancia

En representación del
Consejo de Administración

Joe Kaeser
Presidente

Karin Rådström
Presidenta

Esta declaración de conformidad con el Código de Gobierno Corporativo de Alemania (GCGC) está disponible en [w www.daimlertruck.com/en/company/corporate-governance/declarations-reports](http://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 remuneración

Sistema de remuneración e informe de remuneraciones

El sistema de remuneraciones aplicable a los miembros del Consejo de Administración de conformidad con la Sección 87a, apartados 1 y 2, párrafo 1, de la Ley de Sociedades Mercantiles de Alemania (Aktiengesetz o "AktG"), incluyendo la aprobación de la Asamblea General Anual el 21 de junio de 2023 está disponible en 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 2024 y el informe del auditor de conformidad con la Sección 162 de la Ley de Sociedades Mercantiles de Alemania ("AktG") también se pondrán a disposición del público en las dos páginas web mencionadas.

Principios y prácticas principales del gobierno corporativo

Gobierno Corporativo

La denominación Daimler Truck Group incluye a Daimler Truck Holding AG y a las empresas de su grupo. Daimler Truck Holding AG es una sociedad anónima constituida conforme a las leyes de la República Federal de Alemania, con domicilio social en Stuttgart y dirección comercial en Fasanenweg 10, 70771 Leinfelden-Echterdingen. Tiene tres órganos de gobierno: el Consejo de Administración, el Comité de Vigilancia y la Asamblea de Accionistas. Las funciones de los órganos de gobierno se derivan esencialmente de la Ley de Sociedades Mercantiles de Alemania (AktG), de los estatutos de Daimler Truck Holding AG y de las Reglas de Procedimiento para el Consejo de Administración y el Comité de Vigilancia.

Código de Gobierno Corporativo de Alemania (GCGC)

Además de los requisitos legales de la Ley de Sociedades Mercantiles de Alemania, de la Codeterminación y del Mercado de Capitales, Daimler Truck Holding AG cumplió y cumple con las recomendaciones del GCGC en su versión del 28 de abril de 2022, con las excepciones especificadas y explicadas en la Declaración de Cumplimiento con el GCGC. Daimler Truck Holding AG también cumplió y cumple, de manera voluntaria, con las sugerencias del GCGC.

Principios rectores de nuestra conducta

Nuestra conducta empresarial se ajusta a las normas de todo el Grupo y a los valores de nuestra Compañía, que van más allá de las exigencias de la ley y del GCGC. Para lograr el éxito empresarial a largo plazo y, por tanto, sustentable sobre esta base, nuestro objetivo es garantizar que nuestras actividades estén en armonía con el medio ambiente y la Compañía. Esto se debe a que, como uno de los principales fabricantes de vehículos comerciales del mundo, también nos esforzamos por llevar a las carreteras vehículos que tengan futuro. Hemos definido los principios más importantes en nuestro Código de Conducta, que sirve de marco de referencia para todos los empleados del Grupo Daimler Truck y les ayuda a tomar las decisiones correctas incluso en situaciones empresariales difíciles.

Nuestro Código de Conducta

Nuestro Código de Conducta define nuestra comprensión común de la forma de comportarnos adecuadamente y es un componente central de nuestra cultura corporativa. En el centro de nuestro Código de Conducta existen nuestros cuatro Principios de Propósito:

- Empezamos escuchando
- Construimos para resolver
- Lideramos con una visión a largo plazo
- Avanzamos juntos

Además de los Principios de Propósito, nuestro Código de Conducta incluye requisitos y normas sobre el respeto 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](http://www.daimlertruck.com/en/company/compliance/daimler-truck-code-of-conduct).

Declaración de política sobre Responsabilidad Social y Derechos Humanos

Estamos comprometidos con los Principios Rectores de las Naciones Unidas sobre las Empresas y los Derechos Humanos y concedemos especial importancia a los derechos de la Carta Internacional de Derechos Humanos y las normas laborales fundamentales de la Organización Internacional del Trabajo (OIT). El respeto de los derechos humanos es un elemento fundamental de nuestra responsabilidad social. Estamos firmemente comprometidos con ello en todas nuestras empresas y esperamos que nuestros socios comerciales hagan lo mismo. Confirmamos nuestro compromiso en nuestra Declaración de Política sobre Responsabilidad Social y Derechos Humanos. Amplía nuestra obligación de respetar los derechos humanos desde nuestro Código de Conducta y constituye la base para asumir la responsabilidad social en Daimler Truck.

Expectativas sobre socios comerciales

En nuestros Estándares para Socios Comerciales de Daimler Truck, definimos los requisitos que debemos cumplir con nuestros socios comerciales en materia de respeto y protección de los derechos humanos, buenas condiciones laborales, protección ambiental y cumplimiento normativo. Exigimos a nuestros socios comerciales, en particular a nuestros proveedores directos, que cumplan con estos estándares y los comuniquen a sus empleados y a su cadena de valor. También esperamos que evalúen el cumplimiento de estos estándares. El cumplimiento de estos estándares es fundamental para una cooperación exitosa. La normativa detallada sobre estos estándares y requisitos se encuentra en nuestros términos y condiciones contractuales. Puede encontrar información sobre lo que esperamos de nuestros socios comerciales en www.daimlertruck.com/en/company/compliance/compliance-of-our-business-partners.

Sistema de control interno, sistema de gestión de riesgos, sistema de gestión del cumplimiento y auditoría interna en el Grupo

El Grupo Daimler Truck dispone de un sistema de control interno, un sistema de gestión de riesgos y un sistema de cumplimiento que se corresponden con el tamaño y la presencia a nivel mundial de la Compañía y el alcance de sus actividades empresariales y que están orientados a la gestión continua y sistemática de los riesgos y oportunidades empresariales. 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.

Nuestro sistema de gestión del cumplimiento, que tiene su base en nuestra cultura de cumplimiento, está diseñado para apoyar el cumplimiento de la ley y de las políticas en el Grupo y por parte de sus empleados, para prevenir la mala conducta y para minimizar sistemáticamente los riesgos de cumplimiento. Se puede encontrar información más detallada sobre las principales características de nuestro sistema de gestión del cumplimiento en el capítulo Sustentabilidad en la sección Gobierno de la Sustentabilidad en Informe Combinado de la Administración.

El Capítulo Riesgos y Oportunidades en Informe Combinado de la Administración, también contiene el comentario sobre la idoneidad y efectividad del sistema de control interno, el sistema de gestión del riesgo y el sistema de gestión del cumplimiento.

El departamento de Auditoría Interna apoya a la organización en la consecución de sus objetivos utilizando un enfoque sistemático y específico para evaluar y ayudar a mejorar la idoneidad y eficacia de los sistemas de gestión del cumplimiento, el sistema de gestión de riesgos, el sistema de control interno y los procesos de gestión y supervisión. La independencia de la función de auditoría interna es garantizada por el hecho que está libre de interferencia y sesgos en su planeación y desempeño de su trabajo, y tiene acceso sin obstáculos a las personas, recursos e información necesarios. En sí, la auditoría interna estará sujeta a una auditoría externa de calidad por lo menos cada cinco años.

El Comité de Auditoría del Comité de Vigilancia debatirá con el Consejo de Administración la adecuación, eficacia y funcionalidad del sistema de control interno y gestión de riesgos, los sistemas de gestión del cumplimiento y el sistema de auditoría interna al menos una vez al año. El Presidente del Comité de Auditoría informa al Comité de Vigilancia sobre el trabajo del comité a más tardar en la siguiente asamblea del Comité de Vigilancia. El Comité de Vigilancia se ocupa del sistema de control interno con respecto a la contabilidad y al sistema de gestión de riesgos también con ocasión de la auditoría de las cuentas anuales y consolidadas. Como se describe con más detalle en las Reglas de Procedimiento del Consejo de Administración y del Comité de Vigilancia, entre las asambleas del Comité de Vigilancia, el Presidente del Comité de Vigilancia mantiene contactos periódicos con el Consejo de Administración, en particular con el Presidente del Consejo de Administración, para tratar no sólo la estrategia y el desarrollo empresarial del Grupo, sino también cuestiones relativas a la gestión de riesgos y al cumplimiento. Además, el Consejo de Administración informa regularmente al Comité de Auditoría y al Comité de Vigilancia sobre los riesgos más importantes a los que se enfrentan la Compañía y el Grupo Daimler Truck.

Contabilidad y auditoría externa

Los estados financieros consolidados y los estados financieros intermedios se preparan de acuerdo con las Normas Internacionales de Información Financiera (NIIF) adoptadas por la Unión Europea. Los estados financieros anuales de Daimler Truck Holding AG se elaboran de acuerdo con las normas contables del Código de Comercio de Alemania (HGB). Además del informe financiero semestral, Daimler Truck elabora informes financieros trimestrales. Los estados financieros consolidados y los estados financieros anuales son revisados por un auditor externo; los informes financieros intermedios son revisados por auditores externos. Los estados financieros consolidados y los informes de la administración del Grupo se publican en [w www.daimlertruck.com/en/investors/reports/ financial-reports](http://www.daimlertruck.com/en/investors/reports/financial-reports) en un plazo de 90 días, y los informes financieros intermedios en un plazo de 45 días a partir del cierre del período de informe.

El Comité de Vigilancia, basándose en la recomendación del Comité de Auditoría, presenta una propuesta a la Asamblea de Accionistas para el nombramiento de los auditores de los estados financieros anuales de la Compañía, los auditores de los estados financieros anuales consolidadas y los auditores para la revisión de los estados financieros intermedios de Daimler Truck Holding AG. En la Asamblea General Anual del 15 de mayo de 2024, 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 2024 y de informes financieros intermedios para el período hasta la siguiente Asamblea General Anual en el ejercicio fiscal 2025. KPMG AG Wirtschaftsprüfungsgesellschaft, Berlín lleva a cabo la auditoría de los estados financieros anuales y los estados financieros consolidados de Daimler Truck Holding AG desde el ejercicio 2021; el auditor responsable desde el inicio de la auditoría; Marcus Rohrbach ha sido el auditor responsable a partir del 1 de julio de 2023.

Antes de presentar su recomendación para la propuesta de elección a la Asamblea General, el Comité de Auditoría del Comité de Vigilancia obtuvo una declaración del auditor propuesto con relación a si existe, y en caso de existir, alguna relación comercial, financiera, personal o de otro tipo entre el auditor y sus comités, consejos y directores de auditoría; por una parte, y la Compañía y los miembros de sus consejos, por otra parte, que pudieran ocasionar dudas de parcialidad. La declaración también cubre cualquier otro servicio prestado al Grupo Daimler Truck durante el ejercicio fiscal anterior o acordada contractualmente para el siguiente año, y el grado de dichos servicios.

El auditor externo informa de forma oportuna al Presidente del Comité de Auditoría sobre todos los fundamentos posibles para la recusación y conflictos de intereses que surjan durante la auditoría o revisión y todas las determinaciones significativas e incidentes sustanciales para las tareas del Comité de Vigilancia, que haya notado el auditor externo durante la auditoría. El auditor también informa al Comité de Auditoría y anota en el informe de auditoría si, durante la auditoría, descubre hechos que conlleven a una imprecisión en la Declaración de Cumplimiento con el GCGC del Consejo de Administración y el Comité de Vigilancia.

Integración y método de trabajo del Consejo de Administración

La Ley de Sociedades Mercantiles de Alemania establece un sistema de gestión dual, con una estricta separación entre el Consejo de Administración como órgano de gestión y el Comité de Vigilancia como órgano de control. En consecuencia, el Consejo de Administración de Daimler Truck Holding AG es responsable de la gestión de la Compañía, mientras que el Comité de Vigilancia controla y asesora al Consejo de Administración en este sentido. En la gestión de la Compañía, el Consejo de Administración está vinculado a los intereses de la Compañía y se compromete a aumentar el valor sustentable de la misma, teniendo en cuenta los intereses de los accionistas, de los empleados y de otras partes interesadas. El Consejo de Administración y el Comité de Vigilancia, en sus actividades de gestión y supervisión, considerarán también los riesgos y oportunidades asociados a factores sociales y medioambientales para la Compañía, así como los impactos ecológicos y sociales de las actividades de la Compañía, y lo tendrán en cuenta en interés de la Compañía.

Consejo de Administración

De conformidad con el Acta Constitutiva de Daimler Truck Holding AG, el Consejo de Administración está compuesto por un mínimo de dos miembros. El número exacto de miembros del Consejo de Administración lo determina el Comité de Vigilancia. Al 31 de diciembre de 2024, el Consejo de Administración de Daimler Truck Holding AG estaba integrado por ocho miembros: Karin Rådström, Martin Daum, Karl Deppen, Dr. Andreas Gorbach, Jürgen Hartwig, John O'Leary, Achim Puchert y Eva Scherer.

En el ejercicio del informe se produjeron los siguientes cambios en la composición del Consejo de Administración (presentados en orden cronológico):

Eva Scherer asumió el área de responsabilidad de Finanzas y Contraloría como nuevo miembro del Consejo de Administración con efecto a partir del 1 de abril de 2024. El nombramiento se realizó por tres años, hasta el 31 de marzo de 2027. Con efecto a partir del 1 de diciembre de 2024, el Comité de Vigilancia volvió a nombrar a Karl Deppen, responsable de Truck China y las regiones de Japón e India con las marcas FUSO y BharatBenz, por otros cinco años tras la finalización de su mandato, es decir, hasta el 30 de noviembre de 2029. El área de responsabilidad de Daimler Truck Financial Services se integró en el área de responsabilidad del Presidente del Consejo de Administración; el nombramiento de Stephan Unger para el Consejo de Administración finalizó el 30 de junio de 2024. Martin Daum dimitió como Presidente del Consejo de Administración de acuerdo con el Comité de Vigilancia con efecto a partir del 30 de septiembre de 2024; Karin Rådström fue nombrada nueva Presidenta del Consejo de Administración, con efecto a partir del 1 de octubre de 2024. El Comité de Vigilancia nombró a Achim Puchert como nuevo miembro del Consejo de Administración, con efecto a partir del 1 de diciembre de 2024 y hasta el 30 de noviembre de 2027, responsable de las regiones de Europa y América Latina, y de la marca Mercedes-Benz Trucks. El Comité de Vigilancia renovó el nombramiento 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, hasta el 31 de diciembre de 2026. Martin Daum permaneció como miembro de pleno derecho del Consejo de Administración hasta el 31 de diciembre de 2024, responsable del área de responsabilidad de Financial Services, TI y Daimler Buses, que se disolvió e integró en otras áreas de responsabilidad a partir del 1 de enero de 2025. Además, el área de responsabilidades de Karl Deppen, John O'Leary y Achim Puchert cambió de nombre en relación con la fusión de los negocios en China e India con Mercedes-Benz Trucks Europe and Latin America.

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 son responsables de la gestión sus áreas bajo su propia responsabilidad dentro del marco del área de responsabilidades especificadas por el Comité de Vigilancia y con base en esta división comercial definida por el Consejo de Administración. No obstante, algunos asuntos definidos por el Consejo de Administración en su conjunto serán tratados por el Consejo de Administración en su totalidad y requerirán su aprobación. El Presidente del Consejo de Administración coordina los trabajos del Consejo de Administración. Durante el periodo del presente informe no hubo comités del Consejo de Administración.

El Consejo de Administración es responsable, en particular, de la elaboración de las cuentas anuales de Daimler Truck Holding AG, de los estados financieros consolidados y del informe intermedio de la administración de la Compañía y del Grupo, incluida la declaración no financiera del Grupo, así como de la elaboración de los estados financieros intermedios del Grupo. Junto con el Comité de Vigilancia, el Consejo de Administración emite cada año la declaración de cumplimiento del GCGC. Garantiza el cumplimiento de las disposiciones de la legislación aplicable, de los reglamentos oficiales y de las políticas internas de la Compañía, y trabaja para que las empresas del Grupo se adhieran a dichas normas y reglamentos (cumplimiento). Entre las tareas del Consejo de Administración figura también el establecimiento de unos sistemas de control interno, gestión de riesgos y cumplimiento adecuados y eficaces en relación con el

alcance de las actividades empresariales y la situación de riesgo de la Compañía, cuyas principales características se describen en el Informe de Riesgos y Oportunidades y en el capítulo Sustentabilidad en Daimler Truck en la sección Gobierno de la Sustentabilidad del Informe Combinado de la Administración. Entre estas características cabe citar el sistema de denuncia de irregularidades SpeakUp, que funciona en todo el Grupo y ofrece a los empleados y a los denunciantes externos de todo el mundo la oportunidad de informar sobre infracciones de las normas de forma protegida.

El Consejo de Administración y el Comité de Vigilancia colaboran estrechamente en beneficio de la Compañía. El Consejo de Administración informa periódica, puntual y exhaustivamente al Comité de Vigilancia sobre la estrategia del Grupo Daimler Truck y sus segmentos individuales, que, además de los objetivos económicos a largo plazo, también tiene debidamente en cuenta los objetivos ecológicos y sociales y coordina la estrategia corporativa con el Comité de Vigilancia. Adicionalmente, El Consejo de Administración informa regularmente al Comité de Vigilancia sobre planeación corporativa, que incluye objetivos financieros y relacionados con la sustentabilidad adecuados, la rentabilidad, el desarrollo empresarial y la posición financiera de la Compañía, el sistema de control interno, el sistema de gestión de riesgos, así como cuestiones de cumplimiento. El Comité de Vigilancia ha definido los deberes de información y reporte del Consejo de Administración con mayor detalle. Para determinados tipos de operaciones definidas por el Comité de Vigilancia, el Consejo de Administración requiere la aprobación previa del Comité de Vigilancia. El Consejo de Administración, con la aprobación del Comité de Vigilancia, determina en particular la dirección estratégica de la Compañía y decide sobre la planificación corporativa.

Los miembros del Consejo de Administración están comprometidos con los intereses del Grupo y están sujetos a una amplia cláusula de no competencia durante su actividad para la Compañía. Esto no se aplica a otros cargos dentro del Grupo Daimler Truck ni a los cargos asumidos a instancias de Daimler Truck Holding AG en una de sus compañías asociadas. Ningún miembro del Consejo de Administración puede perseguir intereses personales en sus decisiones ni explotar oportunidades de negocio a las que tenga derecho la Compañía en beneficio propio o de terceros. Cada miembro del Consejo de Administración está obligado a revelar inmediatamente los conflictos de intereses al Presidente del Comité de Vigilancia y al Presidente del Consejo de Administración y a informar de ello a los demás miembros del Consejo de Administración. Los miembros del Consejo de Administración sólo pueden aceptar actividades secundarias, en

particular cargos fuera del Grupo Daimler Truck, en un grado limitado. La aceptación de tales actividades requiere de la aprobación previa del Comité de Presidencia y Remuneraciones del Comité de Vigilancia. El Comité de Vigilancia es responsable de decidir si la remuneración por las actividades secundarias debe compensarse contra la remuneración de la Compañía.

El Consejo de Administración también se ha sujetado a las Reglas de Procedimiento, que puede consultarse en 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 el Capítulo Nuestra Gente del Informe Combinado de la Administración.

El Consejo de Administración también presta atención a la diversidad a la hora de cubrir puestos directivos en la Compañía y se esfuerza por aumentar continuamente la proporción de mujeres en puestos directivos (en cumplimiento con los requerimientos y restricciones locales). En 2021, en cumplimiento con los requerimientos legales en Alemania, el Consejo de Administración de Daimler Truck Holding AG, que casi no tiene empleados, fijó un objetivo del 0% para la proporción de mujeres en los dos niveles directivos inferiores al Consejo de Administración, incluyendo una fecha límite, y ha dado sus razones para hacerlo. Los detalles al respecto se describen en una sección separada de esta Declaración sobre Gobierno Corporativo. La proporción de mujeres en puestos directivos en Daimler Truck en todo el mundo era del 20.5 % a finales del año 2024.

Integración y métodos de trabajo del Comité de Vigilancia y sus comités

Comité de Vigilancia

Al 31 de diciembre de 2024, 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, la mitad por los accionistas en la Asamblea General Anual y la mitad por los empleados de las operaciones alemanas del Grupo, y de esta forma, 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 después de la renuncia de Raymond Curry. Adicionalmente, previa solicitud, Barbara Resch fue nombrada mediante orden judicial del Tribunal de Distrito de Stuttgart del 16 de diciembre de 2024 como representante de los empleados del Comité de Vigilancia con efecto a partir del 1 de enero de 2025. 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 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 (indirecta) de Mercedes-Benz Group AG en Daimler Truck Holding AG cae por debajo del 20.00 % de las acciones.

En el ejercicio del informe 2024, la Asamblea General, al igual que en 2023, 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 2024, 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-the-board-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 2024 que será presentado a la Asamblea General Anual 2025 para su aprobación, junto con las anotaciones del auditor de conformidad con la Sección 162 de la Ley de Sociedades Mercantiles de Alemania ("AktG"), se pondrá a disposición del público también en los dos sitios web arriba mencionados.

Además, el Comité de Vigilancia revisa los estados financieros anuales, los estados financieros consolidados y el informe combinado de la administración de la Compañía y el Grupo, incluido el Informe de Sustentabilidad integrado en el presente documento con la Declaración No Financiera del Grupo, así como

la propuesta relativa a la aplicación de los beneficios distribuibles.

Tras las conversaciones con los auditores externos y teniendo en cuenta los informes de auditoría de los auditores externos y los resultados de la revisión del Comité de Auditoría, el Comité de Vigilancia declara si, tras los resultados finales de su propia revisión, debe plantearse alguna objeción. De no ser así, el Comité de Vigilancia aprueba los estados financieros y el informe combinado de la administración; los estados financieros se consideran adoptados con la aprobación del Comité de Vigilancia. El Comité de Vigilancia informa a la Asamblea General sobre los resultados de su propio examen y sobre la forma y el alcance de su supervisión del Consejo de Administración durante el ejercicio anterior. El informe del Comité de Vigilancia sobre el Ejercicio Fiscal 2024 está disponible en el presente Informe Anual y en [w www.daimlertruck.com/en/company/corporate-governance/supervisory-board](http://www.daimlertruck.com/en/company/corporate-governance/supervisory-board).

El Comité de Vigilancia ha adoptado unas Reglas de Procedimiento que regulan no sólo sus funciones y responsabilidades, sino sobre todo la convocatoria y preparación de sus asambleas y los procedimientos para adoptar resoluciones. Estas Reglas de Procedimiento también contienen disposiciones sobre cómo evitar conflictos de intereses. Todos los miembros del Comité de Vigilancia deben comunicar sin demora los conflictos de intereses al Presidente del Comité de Vigilancia. En la medida en que surjan conflictos de intereses, en el Informe del Comité de Vigilancia se facilita información sobre los mismos y sobre cómo se abordan en el Informe del Comité de Vigilancia sobre el Ejercicio Fiscal 2024. Las Reglas de Procedimiento del Comité de Vigilancia están disponibles [w www.daimlertruck.com/en/company/corporate-governance/supervisory-board](http://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 periodo de tiempo suficientemente largo, la primera autoevaluación se llevó a cabo en el ejercicio 2023, dado que el Comité de Vigilancia codeterminado 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. La próxima autoevaluación está prevista actualmente para el ejercicio 2025.

Al 31 de diciembre de 2024, además del Comité de Mediación cuya creación exige la ley, existen otros tres comités del Comité de Vigilancia. Estos comités desempeñan las tareas que les han sido asignadas en nombre y por cuenta del Comité de Vigilancia en pleno, siempre que la ley lo permita. Los presidentes de los comités informan a todo el Comité de Vigilancia sobre el trabajo de los comités a más tardar en la reunión del Comité de Vigilancia posterior a cada reunión del comité. El Comité de Vigilancia ha adoptado Reglas de Procedimiento para cada uno de sus comités. Estas están disponibles en las Reglas de Procedimiento para el Comité de Vigilancia y sus comités en www.daimlertruck.com/en/company/corporate-governance/supervisory-board.

El Informe del Comité de Vigilancia sobre el Ejercicio Fiscal 2024 también muestra el número de reuniones del Comité de Vigilancia y de sus comités que fueron presenciales o mediante conferencias telefónicas, y a cuántas reuniones del Comité de Vigilancia y sus comités asistieron los miembros individuales en cada caso.

Comités del Comité de Vigilancia

Podrá encontrar un panorama general de la integración de los comités al 31 de diciembre de 2024 en el Informe del Comité de Vigilancia sobre el Ejercicio Fiscal 2024. Adicionalmente, podrá encontrar información sobre afiliación a los comités y los respectivos currículos de vida en www.daimlertruck.com/en/company/corporate-governance/supervisory-board.

Comité de Presidencia y Remuneraciones

El Comité de Presidencia y Remuneraciones prepara recomendaciones al Comité de Vigilancia para el nombramiento de miembros nuevos o existentes del Consejo de Administración, teniendo en cuenta el perfil general de requisitos con el concepto de diversidad, incluidos los requisitos sobre la cuota de mujeres en el Consejo de Administración que ha definido el Comité de Vigilancia. El Comité de Presidencia y Remuneraciones también presenta propuestas al Comité de Vigilancia sobre el concepto del sistema de remuneración del Consejo de Administración y el nivel adecuado para la remuneración individual total de sus miembros. Es responsable de los asuntos contractuales de los miembros del Consejo de Administración. Decide sobre la aprobación de las actividades secundarias de los miembros del Consejo de Administración y, una vez al año, presenta al Comité de Vigilancia para su aprobación una lista completa de las actividades secundarias de cada miembro del Consejo de Administración. Además, el Comité de Presidencia y Remuneraciones consulta y toma decisiones sobre asuntos de gobierno corporativo, sobre los que también hace recomendaciones al Comité de Vigilancia. Apoya y asesora al Presidente del Comité de Vigilancia y a su Vicepresidente y prepara las asambleas del Comité de Vigilancia dentro de los límites de sus responsabilidades.

Al 31 de diciembre de 2024, 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 ejercicio del informe estos eran Marie Wieck y Roman Zitzelsberger. Después de la renuncia de Roman Zitzelsberger al Comité de Vigilancia con efecto a partir del 31 de diciembre de 2024, el Comité de Vigilancia eligió a Barbara Resch como miembro del Comité de Presidencia y Remuneraciones con efecto a partir del 1 de enero de 2025.

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 2024, 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 2024, 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 CFO 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 justificada.

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 procesan estas sospechas de infracción.

Basándose en el informe del auditor, el Comité de Auditoría examina los estados financieros anuales y los estados financieros consolidados, así como los informes de gestión combinados de la Empresa y el Grupo, y los discute con el auditor, siendo la declaración no financiera del Grupo auditado por el auditor en una auditoría separada con garantía limitada. El Comité de Auditoría hace una propuesta al Comité de Vigilancia sobre la aprobación de los informes anuales de Daimler Truck Holding AG, sobre la aprobación de las cuentas consolidadas y sobre la aplicación del beneficio distribuible. Entre las responsabilidades del Comité de Auditoría se incluye también la discusión de los informes financieros intermedios con el Consejo de Administración antes de su publicación. El Comité de Auditoría debate con el auditor externo la evaluación de los riesgos de auditoría, la estrategia y la planificación de la auditoría, así como los resultados de la misma. 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. 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

Por ley, el Comité de Mediación está formado por el Presidente del Comité de Vigilancia, Joe Kaeser, su Vicepresidente, Michael Brecht, y dos miembros elegidos respectivamente por los representantes de los trabajadores y los representantes de los accionistas en el Comité de Vigilancia por mayoría de votos emitidos. Al 31 de diciembre de 2024, estos son Marie Wieck por los representantes de los accionistas y Roman Zitzelsberger por los representantes de los empleados. Después de la renuncia de Roman Zitzelsberger del Comité de Vigilancia, con efecto a partir del 31 de diciembre de 2024, los representantes de los empleados eligieron a Barbara Resch como miembro del Comité de mediación con efecto a partir del 1 de enero de 2025.

El Comité se constituye únicamente para desempeñar la función establecida en la Sección 31, Apartado 3, de la Ley de Codeterminación de Alemania ("MitbestG"). El Comité de Mediación no tuvo ninguna razón para estar activo durante el ejercicio fiscal 2024.

Participación de mujeres y hombres en puestos directivos

La integración del Consejo de Administración refleja el requisito de participación del Apartado 3a de la Sección 76 de la Ley de Sociedades Mercantiles de Alemania (AktG), en su versión modificada, introducida por la Ley para complementar y modificar el Reglamento para la participación equitativa de mujeres y hombres en los puestos de dirección en los sectores privado y público (Ley de Segundos Puestos de Dirección, FöPoG II), según la cual al menos una mujer y un hombre deben ser miembros del Consejo de Administración de las empresas sujetas a esta disposición. Al 31 de diciembre de 2024, el Consejo de Administración estaba integrado por dos mujeres, Karin Radstrom y Eva Scherer, entre sus ocho miembros. Por lo tanto, el Consejo de Administración consistía de un 25 % de mujeres y 75 % de hombres.

El Consejo de Administración de una empresa cotizada o codeterminada debe, a su vez, establecer objetivos para la proporción de mujeres en los dos niveles directivos inferiores al Consejo de Administración. Si la proporción de mujeres es inferior al 30 % en la fecha en la que el Consejo de Administración determina los objetivos, éstos ya no podrán ser inferiores a la proporción ya alcanzada. Al mismo tiempo que se fijan los objetivos, deben determinarse los plazos para su consecución, que no pueden ser superiores a cinco años.

Mediante resolución del 10 de diciembre de 2021, el Consejo de Administración de Daimler Truck Holding AG 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 (FöPoG 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 2024, tres mujeres siguen estando representadas por parte de los accionistas en el Comité de Vigilancia de Daimler Truck Holding AG con Renata Jungo Brüngger, Laura Ipsen y Marie Wieck y con Carmen Klitzsch-Müller, Andrea Reith y Andrea Seidel del lado de los empleados. Por tanto, el Comité de Vigilancia de Daimler Truck Holding AG estaba integrado por un 30 % de mujeres y un 70 % de hombres. De este modo se ha cumplido la cuota legal de género de la Sección 96, Apartado 2, de la Ley de Sociedades Mercantiles de Alemania ("AktG"). Debido a la designación judicial de Barbara Resch, con efecto a partir del 1 de enero de 2025 como sucesora de Roman Zitzelsberger, el Comité de Vigilancia está compuesto por siete mujeres (35 %) y 13 hombres (65 %).

Además de la propia Daimler Truck Holding AG, otras compañías del Grupo, como Daimler Truck AG, están sujetas a la codeterminación y han fijado sus propios objetivos en cuanto a la proporción de mujeres en sus respectivos consejos de supervisión, consejos de administración y en los dos niveles inferiores al Consejo de Administración, así como un plazo para alcanzar estos objetivos, y los han publicado de acuerdo con los requisitos legales. La declaración puede encontrarse en www.daimlertruck.com/en/sustainability/s-social/equal-participation.

Perfiles generales de requerimientos para la integración del Consejo de Administración y el Comité de Vigilancia

La integración del Consejo de Administración y del Comité de Vigilancia se basa en conceptos de diversidad en lo que respecta a aspectos como la formación académica y profesional, el sexo y la edad. El Comité de Vigilancia ha combinado estos conceptos de diversidad con la consideración de los requisitos legales y otras exigencias en cuanto a la experiencia de los miembros de estos consejos, en los perfiles generales de requisitos para la integración del Consejo de Administración y del Comité de Vigilancia que se describen a continuación. Los perfiles de requisitos se revisan cada año y también sirven de base para la planificación de la sucesión a largo plazo.

Consejo de Administración

El objetivo del perfil general de requerimientos para el Consejo de Administración es garantizar que la integración del Consejo de Administración sea lo más diversa y complementaria posible. El Consejo de Administración en su conjunto debe poseer los conocimientos, aptitudes y experiencia necesarios para la correcta ejecución de sus tareas y estar compuesto por miembros cuya variada formación y experiencia personal garanticen que el Consejo en su conjunto también encarna la filosofía de gestión deseada. Las decisiones relativas a los nombramientos para puestos específicos del Consejo de Administración se rigen siempre por el interés de la Compañía, teniendo en cuenta todas las circunstancias en cada caso individual.

El perfil de requerimientos para el Consejo de Administración, que se enmendó sustancialmente en noviembre de 2022 y se enmendó de forma editorial en diciembre de 2024 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 2024, se describen a continuación. El estado de implementación también se presenta al final de esta sección en forma de una matriz de cualificación. B. 89

- **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 2024, el Consejo de Administración estaba integrado por dos ingenieros titulados: el Dr. Andreas Gorbach y Karin Rådström.

Además, al menos tres miembros del Consejo de Administración también deben **tener experiencia en temas de sustentabilidad relevantes para la Compañía** en las áreas de Medio Ambiente, Social y Gobierno (áreas de sustentabilidad), por lo que cada área de sustentabilidad debe estar cubierta por al menos un miembro del Consejo de Administración. Experiencia es el conocimiento y la experiencia especiales adquiridos en el curso de la educación o formación profesional o el conocimiento y la experiencia profundos adquiridos a través de otras actividades profesionales o de otro tipo. La experiencia en un área de sustentabilidad en el sentido del perfil de requerimientos se cumple si la persona relevante tiene conocimientos o experiencia en al menos dos de los siguientes temas centrales dentro de cada área de sustentabilidad:

1. Medio Ambiente:

- Protección del clima
- Eficiencia de recursos y economía circular
- Protección ambiental.

2. Social:

- Seguridad vial
- Creación de las condiciones necesarias para ser un buen empleador (en particular en materia de diversidad, igualdad de oportunidades e inclusión, salud, bienestar y seguridad en el trabajo, formación continua)
- Responsabilidad social (en particular, respeto de los derechos humanos en la empresa y en la cadena de suministro).

3. Gobierno:

- Gobierno responsable;
- Cumplimiento y gestión de riesgos ESG;
- Informes transparentes.

El Consejo de Administración se reúne periódicamente, al menos dos veces al año, como Consejo de Sustentabilidad Corporativa para debatir cuestiones de sustentabilidad relevantes para la empresa. Los miembros del Consejo de Administración también dedican su atención a los temas centrales de las áreas de sustentabilidad fuera de las reuniones, en particular cuando dichos temas están

relacionados con su área particular de responsabilidad. Los ocho miembros del Consejo de Administración tienen conocimientos especializados en cuestiones de sustentabilidad relevantes para la Compañía. Al 31 de diciembre de 2024, las áreas de sustentabilidad que cubren son las siguientes: Con Karin Radstrom, Martin Daum, Karl Deppen, Dr. Andreas Gorbach, John O'Leary, Achim Puchert y Eva Scherer, siete 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 2024, el Consejo de Administración contaba con dos mujeres, Karin Rådström y Eva Scherer, 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 2024, seis 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 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, cinco de los ocho 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 2024 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 coticen en bolsa. Para fines del cálculo del número máximo de mandatos de acuerdo con el perfil general de requisitos, los mandatos de miembros del Comité de Vigilancia en negocios conjuntos, que entran dentro de las áreas de responsabilidad de un miembro del Consejo de Administración, no se consideran funciones comparables. En lo que respecta a Karin Rådström, su mandato en Beijing Foton Daimler Automotive Co., Ltd., es un mandato en un negocio conjunto, que entra dentro de su área de responsabilidad y que, por lo tanto, no cuenta como función comparable a efectos del cálculo del número máximo de mandatos de acuerdo con el perfil de requisitos generales. Esto también resulta aplicable para su mandato en Cellcentric GmbH & Co. KG a partir del 1 de enero de 2025 y al cargo de John O'Leary en Greenlane Infrastructure LLC. Los requisitos para el número máximo de mandatos de acuerdo con el perfil de requisitos generales se cumplen a 31 de diciembre de 2024. Sin perjuicio de lo anterior, en la Declaración de Conformidad se especifica y explica una desviación a la recomendación C.5 del GCGC.

Los aspectos descritos anteriormente deben tenerse en cuenta a la hora de realizar los nombramientos del Consejo de Administración. Sobre la base de un perfil objetivo que tiene en cuenta los requisitos de cualificación específicos y los criterios mencionados, el Comité de Presidencia y Remuneraciones elabora una lista de candidatos disponibles a los que entrevista. A continuación, recomienda un candidato al Comité de Vigilancia para que éste lo apruebe y da una explicación de su recomendación. Las decisiones relativas a los nombramientos en el Consejo de Administración se rigen siempre por el interés de la Compañía, teniendo en cuenta todas las circunstancias de cada caso. En opinión del Comité de Vigilancia, los criterios personales fundamentales que hacen que una persona sea adecuada para un puesto en el Consejo de Administración incluyen, en particular, la personalidad del individuo, su integridad, sus cualidades de liderazgo convincentes, su experiencia en el segmento que va a dirigir, sus logros anteriores, su conocimiento de la Compañía y su capacidad para adaptar los modelos y procesos empresariales en un mundo cambiante.

Junto con el Consejo de Administración, el Comité de Vigilancia también garantiza un plan de sucesión a largo plazo para el Consejo de Administración, para lo cual tiene en cuenta el perfil de requisitos y las circunstancias individuales. Entre las funciones del Comité de Presidencia del Comité de Vigilancia se encuentra también la de debatir periódicamente sobre los ejecutivos de talento y excepcionales del Grupo. En este proceso, debe discutir la duración de los contratos de los actuales miembros del Consejo de Administración, la posibilidad de prorrogarlos y los posibles sucesores. Los ejecutivos de nivel directivo inferior al Consejo de Administración y las personas con un potencial especialmente elevado se evaluarán sobre la base de un análisis del potencial y de los criterios del perfil de requisitos, y a continuación se debatirán y definirán los siguientes pasos de desarrollo junto con el Consejo de Administración. El proceso de planificación de la sucesión incluye también un informe periódico del Consejo de Administración sobre la proporción y el desarrollo de las mujeres ejecutivas. El Consejo de Administración tiene la tarea de recomendar al Comité de Vigilancia un número suficiente de candidatos adecuados. El objetivo de Daimler Truck Holding AG es cubrir los puestos del Consejo de Administración principalmente con ejecutivos que hayan ascendido dentro del Grupo. No obstante, también pueden evaluarse e incluirse en el proceso de selección posibles candidatos externos, caso por caso, con el apoyo de consultores externos de recursos humanos.



B. 89

Matriz de cualificación muestra estado de implementación del perfil de requerimientos generales – Consejo de Administración

Versión 12/2024		Karin Rådström	Martin Daum	Karl Deppen	Dr. Andreas Gorbach	Jürgen Hartwig	John O’Leary	Achim Puchert	Eva Scherer
Área de Responsabilidad ¹		Presidenta del Consejo de Administración	Financial Services, TI & Daimler Buses ⁴	Trucks China y las regiones Japón e India y las marcas FUSO and BharatBenz ⁵	Truck Technology	Recursos Humanos	Región América del Norte y las marcas Freightliner, Western Star y Thomas Built Buses ⁶	Regiones Europa y América Latina y la marca Mercedes-Benz Trucks ⁷	Finanzas y Contraloría
Información Personal	Ingreso al Consejo	2021	2021	2021	2021	2021	2021	2024	2024
	Nombramiento hasta	2029	2024	2029	2029	2026	2026	2027	2027
	Género	femenino	masculino	masculino	masculino	masculino	masculino	masculino	femenino
	Año de Nacimiento	1979	1959	1966	1975	1967	1960	1979	1983
	Nacionalidad ¹	Sueca	Alemana	Alemana	Alemana	Alemana	Estadounidense	Alemana	Alemana
	Formación educativa / profesional ¹	Ingeniería	Administración Emp.	Economía y Administración Emp.	Ingeniería	Negocios, Educación	Administración de Emp.	Administración Internacional, Administración de Empresas	Administración Internacional, Administración de Empresas
	Experiencia Internacional ¹	Suecia, Suiza, Candaá, Francia y Kenia	América del Norte	Asia, India, América Latina	América del Norte	China	América del Norte	América Latina, Asia, Rusia, Dinamarca, Suecia	Singapur, Suiza, Reino Unido, Asia-Pacífico / Medio Oriente
Diversidad	Género	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓
	Mezcla Generacional	✓			✓	✓		✓	✓
	Internacionalidad	✓					✓		
Idoneidad Personal	Límite General de Edad	✓		✓	✓	✓		✓	✓
	No <i>Overboarding</i> ⁹	✓ ⁹	✓	✓	✓	✓	✓ ⁹	✓	✓
Experiencia en Sustentabilidad ² de conformidad con GCGC	Medio Ambiente	✓	✓	✓	✓		✓	✓	✓
	Social					✓			
	Gobierno	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓

1 Este contenido forma parte del Informe de Sustentabilidad del Grupo (véase el capítulo, Sustentabilidad en Daimler Truck) (punto de datos ESRS GOV-1 21c) y ha sido objeto de un proceso de verificación limitada.

2 Este contenido forma parte del Informe de Sustentabilidad del Grupo (véase el capítulo, Sustentabilidad en Daimler Truck) (punto de datos ESRS GOV-1 23a) y ha sido objeto de un proceso de verificación limitada.

3 Los mandatos del Grupo solo se contabilizan una vez según el perfil de requisitos.

4 Martin Daum renunció como Presidente del Consejo de Administración, de acuerdo con el Comité de Vigilancia, el 30 de septiembre de 2024, y permaneció como miembro de pleno derecho del Consejo hasta el 31 de diciembre de 2024. A partir del 1 de enero de 2025, el área de responsabilidad de Financial Services, TI y Daimler Buses se disolvió y se integró en otras áreas de responsabilidad.

5 Área de responsabilidad renombrada desde principios de 2025: FUSO y RIZON.

6 Área de responsabilidad renombrada desde principios de 2025: Daimler Truck North America.

7 Área de responsabilidad renombrada desde principios de 2025: Mercedes-Benz Trucks y BharatBenz.

8 Área de responsabilidad renombrada desde principios de 2025: CFO

9 Cumplimiento del perfil de requisitos; sin embargo, se ha producido *overboarding* de acuerdo con las GCGC.

Comité de Vigilancia

El Comité de Vigilancia debe estar compuesto de tal manera que sus miembros conozcan en conjunto el sector empresarial en el que opera la Compañía. El objetivo del perfil de requisitos para el Comité de Vigilancia en su conjunto es también garantizar que la integración del Comité de Vigilancia sea lo más diversa y complementaria posible. El Comité de Vigilancia en su conjunto debe comprender el modelo de negocio de la Compañía y también poseer los conocimientos, habilidades y experiencia necesarios para ejecutar adecuadamente su tarea de supervisar y asesorar al Consejo de Administración. En general, los miembros del Comité de Vigilancia deben complementarse entre sí en cuanto a sus conocimientos y experiencia profesional, de manera que el órgano pueda aprovechar la mayor variedad posible de experiencias y diferentes conocimientos especializados. El Comité de Vigilancia también considera que la diversidad de sus miembros en términos de edad, género, internacionalidad y otros atributos personales es una base importante para una colaboración eficaz. Las resoluciones del Comité de Vigilancia sobre propuestas de candidatos para elección a la Asamblea General se basarán siempre en el interés de la Compañía, teniendo en cuenta todas y cada una de las circunstancias del caso individual.

El Comité de Vigilancia cumplió con el perfil general de requerimientos que fue enmendado de forma sustancial por última vez en diciembre de 2023 y enmendado editorialmente en diciembre de 2024 en su integración. Esto es aplicable tanto a su integración hasta el 31 de diciembre de 2024 como al considerar la renuncia de Roman Zitzelsberger y la designación judicial de Barbara Resch, con efecto a partir del 1 de enero de 2025. El estado de implementación determinado por el Comité de Vigilancia en diciembre de 2024 para la integración hasta el 31 de diciembre de 2024 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. B. 90 B. 91.

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 de 2024 tres mujeres son representadas en ambos lados de representantes de empleados y accionistas. Por lo tanto, la mujeres están respectivamente representadas en 30 % tanto en el Comité de Vigilancia en su totalidad y en cada uno de los lados. Por lo tanto, el índice de género del Comité de Vigilancia cumple con los requerimientos legales.

- **Límite General de Edad:** Los miembros que son propuestos para elección al Comité de Vigilancia para un período de cargo completo, por lo general no deben ser mayores de 72 años de edad al momento de la elección. Al especificar este límite general de edad, el Comité de Vigilancia se ha abstenido intencionalmente de estipular un límite superior de edad estricto y, por el contrario, ha decidido a favor de un límite de edad flexible con la libertad de acción necesaria para una evaluación adecuada de las circunstancias en casos individuales, mantenga suficientemente amplio al grupo de posibles candidatos para el Comité de Vigilancia y permita la reelección. Ningún miembro del Comité de Vigilancia en funciones al 31 de diciembre de 2024 era mayor que el límite general de edad al momento de su elección.
- **Mezcla Generacional:** Debe garantizarse un 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 2024, 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 2024 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 Andrea Seidel y Shintaro Suzuki 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 2024 son independientes de Daimler Truck Holding AG y de su Consejo de Administración, incluyendo en particular al Presidente del Comité de Vigilancia, que también es Presidente del Comité de Presidencia y Remuneraciones y al Presidente del Comité de Auditoría.

Salvo por las dos excepciones mencionadas, también teniendo en cuenta los indicadores del GCGC, ninguno de los representantes de los accionistas tiene una relación personal o comercial con Daimler Truck Holding AG o su Consejo de Administración que pudiera dar lugar a un conflicto de intereses material que no sea meramente temporal. Por lo que respecta a los miembros del Comité de Vigilancia Renata Jungo Brüngger y Harald Wilhelm, cabe señalar que ambos, como miembros en funciones del Consejo de Administración del Grupo Mercedes-Benz AG (es decir, en una función de responsabilidad de una empresa ajena al Grupo), mantienen una importante relación comercial con la Compañía o con una empresa dependiente de la misma debido a las amplias interrelaciones contractuales existentes entre ambos grupos también desde que se hizo efectiva la escisión en diciembre de 2021. En este contexto, ninguno de ellos se considera actualmente independiente de la Compañía en el sentido de la Recomendación C. 7 del GCGC.

En consecuencia, con la excepción de Renata Jungo Brüngger y Harald Wilhelm, todos los representantes de los accionistas en el Comité de Vigilancia (por lo tanto, 80 %) fueron considerados independientes, a saber, Joe Kaeser, Michael Brosnan, 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 las recomendaciones 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 cálculo del número máximo de acuerdo con el perfil de requerimientos. Como resultado de lo anterior, Renata Jungo Brüngger, Joe Kaeser, Jörg Köhlinger, Harald Wilhelm y Roman Zitzelsberger no superan el número máximo de mandatos establecido en el perfil de requisitos. En cuanto a las recomendaciones C.4 y C.5 del GCGC, se explica y justifica una desviación en la Declaración de Cumplimiento del GCGC.
- **Límite General para la Duración como Miembro:** El perfil general de requerimientos también incluye un límite general para la duración como miembro, según el cual, por regla general, sólo los candidatos que han sido miembros del Comité de Vigilancia durante no más de doce años deben ser propuestos para la reelección en el Comité de Vigilancia para un mandato completo. Este requerimiento se cumple para todos los miembros actuales del Comité de Vigilancia.

– Conocimiento y experiencia

- **Conocimiento y experiencia en relación con el Comité de Vigilancia:** 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.
B. 90 B 91

Industria/Tecnología

En el área de **Industria**, Jacques Esculier, Joe Kaeser, John Krafcik y Martin H. Richenhagen y Andrea Seidel tiene conocimiento y experiencia comprobados debido a su extensa experiencia profesional en compañías industriales activas en el procesamiento de metales o en el sector automotriz. Además, debe enfatizarse la extensa experiencia de los Presidentes y Presidentas del Comité de Empresa Michael Brecht, Bruno Buschbacher, Carmen Klitzsch-Müller, Jörg Lorz, Andrea Reith, Shintaro Suzuki (Presidente del Sindicato de Trabajadores de Mitsubishi) y Thomas Zwick.

Jacques Esculier, Laura Ipsen, John Krafcik, Andrea Seidel, Shintaro Suzuki y Marie Wieck cuentan con un título universitario técnico. Además, Michael Brecht, Bruno Buschbacher, Jörg Köhlinger, Jörg Lorz, Andrea Reith, Roman Zitzelsberger y Thomas Zwick cuentan con capacitación profesional adecuada en el área de **Tecnología**.

TI/Digitalización

En el área de **TI/Digitalización**, el conocimiento y experiencia de Laura Ipsen, Andrea Seidel y Marie Wieck son particularmente destacables. Esto también aplica para John Krafcik debido a su papel como CEO del proyecto de conducción autónoma de Google LLC. Renata Jungo Brüngger cuenta con conocimientos y experiencia en el área de **Digitalización** debido a sus áreas de responsabilidad como miembro del Consejo de Administración en Mercedes-Benz Group AG (responsable específicamente de la protección de datos, gobierno de la información y tecnología legal).

Recursos Humanos/Organización

Renata Jungo Brüngger, Joe Kaeser y Marie Wieck, específicamente, cuentan con experiencia y conocimiento sólidos en el área de **Recursos Humanos** debido a su experiencia profesional extensa previa, misma que aportan al Comité de Nombramientos del Comité de Vigilancia. Además de los miembros del Comité de Vigilancia que fungen como presidente/presidenta del comité de empresa, Shintaro Suzuki y los representantes de IG Metall (Sindicato de Trabajadores del Metal de Alemania), Jörg Köhlinger y Roman Zitzelsberger - anterior Director de Distrito de IG Metall, 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 (para aquellos debido a su cargo anterior o actual como CEO o CFO), Michael Brecht, Bruno Buschbacher, Carmen Klitzsch-Müller, Jörg Köhlinger, Andrea Seidel y Roman Zitzelsberger también cuentan con extensos conocimientos y experiencia.

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

Bruno Buschbacher cuenta con experiencia específica en el tema central de la protección del clima gracias a su trabajo en el ámbito de la reducción y regulación de emisiones en la construcción de motores. Además, Roman Zitzelsberger posee una experiencia relevante en este tema gracias a su compromiso con el uso de propulsores de hidrógeno y su expansión en el sector público; Thomas Zwick, por su implicación con el futuro del hidrógeno; y Joe Kaeser, por su amplia trayectoria profesional, su trabajo en consejos de administración y en el sector público. Michael Brecht, por sus actividades sindicales en relación con la cadena de suministro internacional y la coordinación de recursos, y Bruno Buschbacher, por su experiencia profesional, como se ha explicado anteriormente, existen dos miembros del Consejo de Administración con experiencia en el tema central de la eficiencia de los recursos y la economía circular. Renata Jungo Brüngger posee experiencia en el tema central de la protección del medio ambiente gracias a su larga trayectoria en funciones clave relacionadas con la descarbonización de flotas de vehículos y la coordinación en el desarrollo de estrategias empresariales sustentables, en particular durante su labor como miembro del Consejo de Administración de Mercedes-Benz Group AG.

Social

Los siguientes miembros del Comité de Vigilancia 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.

El estado de implementación del perfil de requerimientos generales para el Comité de Vigilancia al 31 de diciembre de 2024 también se encuentra en la matriz de cualificación de representantes de los accionistas y matriz de cualificación para representantes de los empleados que se muestran a continuación:

B. 90

Matriz de cualificación refleja el estado de implementación del perfil general de requerimientos – representantes de accionistas

Al 12 / 2024		Kaeser	Brosnan	Esculier	Eto	Ipsen	Jungo Brüngger	Krafčík	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 ²	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 ²	masculino	masculino	masculino	masculino	femenino	femenino	masculino	masculino	femenino	masculino
	Límite General Edad	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓
	Mezcla Generacional			✓	✓	✓	✓	✓		✓	✓
	Internacionalidad		✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	
Idoneidad Personal	Independencia ⁴	✓	✓	✓	✓	✓		✓	✓	✓	
	Esfuerzo Tiempo	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓
	No Overboarding ⁵	✓ ⁷	✓	✓	✓	✓	✓ ⁵	✓		✓	✓ ⁷
	Límite General Duración como Miembro ⁴	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓
Experiencia y conocimiento relacionados con el Comité de Vigilancia	Industria	✓		✓			✓	✓	✓		✓
	Tecnología			✓		✓		✓		✓	
	TI					✓		✓		✓	
	Digitalización					✓		✓		✓	
	Recursos Humanos	✓		✓		✓	✓			✓	✓
	Organización	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓
	Estrategia	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓
	Transformación	✓	✓	✓		✓	✓	✓		✓	✓
	Finanzas	✓	✓	✓	✓						✓
	Mercado de Capital	✓	✓	✓	✓		✓		✓		✓
	Contabilidad	✓	✓								✓
	Auditoría		✓								
Exp. Financiera de acuerdo con GCGC	Medio Ambiente ⁵	✓									
	Social ⁶			✓		✓	✓	✓		✓	
	Gobierno ⁶	✓	✓			✓	✓			✓	✓

1 Este contenido forma parte del Informe de Sustentabilidad del Grupo (véase el capítulo, Sustentabilidad en Daimler Truck) (punto de datos ESRS GOV-1 23a) y ha sido objeto de un proceso de verificación limitada.

2 Este contenido forma parte del Informe de Sustentabilidad del Grupo (véase el capítulo, Sustentabilidad en Daimler Truck) (punto de datos ESRS GOV-1 21c) y ha sido objeto de un proceso de verificación limitada.

3 Se cumplen los requisitos de la Ley de Sociedades Mercantiles de Alemania (AktG) en materia de cuota de género.

4 De conformidad con el Código de Gobierno Corporativo de Alemania (GCGC).

5 Los mandatos del Grupo solo se contabilizan una vez según el perfil de requisitos.

6 Experiencia en cuestiones de Sustentabilidad relevantes para Daimler Truck.

7 Cumplimiento del perfil de requisitos; sin embargo, se ha realizado una evaluación de riesgos de acuerdo con el GCGC.

B. 91

Matriz de cualificación refleja el estado de implementación del perfil general de requerimientos – representantes de empleados

Al 12/2024		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 ²	Alemana	Alemana	Alemana	Alemana	Alemana	Alemana	Suiza	Japonesa	Alemana	Alemana
Formación Educativa/Profesional ²		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 ³	masculino	masculino	femenino	masculino	masculino	femenino	femenino	masculino	masculino	masculino
	Límite General de Edad	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓
	Mezcla Generacional	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓
	Internacionalidad							✓	✓		
Idoneidad Personal	Independencia ⁴	n/a	n/a	n/a	n/a	n/a	n/a	n/a	n/a	n/a	n/a
	Esfuerzo Tiempo	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓
	No Overboarding ⁵	✓	✓	✓	✓ ⁷	✓	✓	✓	✓	✓ ⁶	✓
	Límite General Duración como Miembro ⁴	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓
Experiencia y conocimiento relacionados con el Comité de Vigilancia	Industria	✓	✓	✓		✓	✓		✓	✓	✓
	Tecnología	✓			✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓
	TI							✓			
	Digitalización							✓			
	Recursos Humanos	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓
	Organización	✓			✓					✓	
	Estrategia	✓	✓	✓	✓			✓		✓	
	Transformación	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓
	Finanzas	✓			✓					✓	✓
Exp. Financiera de acuerdo con GCGC	Contabilidad										
	Auditoría										
Exp. Sustentabilidad ⁴ de acuerdo con GCGC	Medio Ambiente ⁵	✓	✓							✓	✓
	Social ⁵	✓		✓		✓		✓	✓	✓	
	Gobierno ⁵	✓			✓					✓	

1 Este contenido forma parte del Informe de Sustentabilidad del Grupo (véase el capítulo, Sustentabilidad en Daimler Truck) (punto de datos ESRS GOV-1 23a) y ha sido objeto de un proceso de verificación limitada.

2 Este contenido forma parte del Informe de Sustentabilidad del Grupo (véase el capítulo, Sustentabilidad en Daimler Truck) (punto de datos ESRS GOV-1 21c) y ha sido objeto de un proceso de verificación limitada.

3 Se cumplen los requisitos de la Ley de Sociedades Mercantiles de Alemania (AktG) en materia de cuota de género.

4 De conformidad con el Código de Gobierno Corporativo de Alemania (GCGC).

5 Los mandatos del Grupo solo se contabilizan una vez según el perfil de requisitos.

6 Experiencia en cuestiones de Sustentabilidad relevantes para Daimler Truck.

7 Cumplimiento del perfil de requisitos; sin embargo, se ha realizado una evaluación de riesgos de acuerdo con el GCGC.

Transacciones de la Dirección

Los miembros del Consejo de Administración y del Comité de Vigilancia están 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 General

Los accionistas ejercen sus derechos de membresía, en particular sus derechos de voto, en la Asamblea General de la Compañía. Con excepción de las acciones propias 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.

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 subsidiarias 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. 92

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. 92 y tiene lugar antes de las medidas.

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 %). 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. El capítulo Sustentabilidad en Daimler Truck incluye más información sobre la sustentabilidad.

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 conjuntos y operaciones conjuntas, 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 que surgen de forma inesperada 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 CFO de los

segmentos de del Grupo Daimler Truck. El GRMC está presidido por el CFO de Daimler Truck Holding AG responsables de Finanzas y Contraloría e Integridad y Asuntos Legales. El departamento interno de Auditoría Corporativa 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 idoneidad y 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.

El capítulo Gobierno de la Sustentabilidad incluye más información sobre el sistema de gestión del cumplimiento.

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

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.

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 por lo general es en relación con los distintos segmentos. Si no se menciona explícitamente ningún segmento, los riesgos y oportunidades descritos se aplican a todos los segmentos.

Al 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.

Riesgos y oportunidades de la industria y el negocio

La siguiente sección describe los riesgos y oportunidades de la industria y el negocio para el Grupo Daimler Truck. Una cuantificación de estos riesgos y oportunidades se muestra en la tabla B. 93

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 2024 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 2025 se comentan en el capítulo de Perspectivas del informe combinado de la administración.

Se prevé que el crecimiento económico mundial se desarrolle de forma similar en 2025 al del año del informe. Sin embargo, los riesgos geopolíticos y el aumento de los conflictos comerciales podrían tener un impacto negativo en el desarrollo económico real.

La continuación y la posible escalada de la guerra entre Rusia y Ucrania o, en el peor de los casos, su expansión a otros países sigue representando un riesgo importante. Los riesgos más significativos derivados de la guerra entre Rusia y Ucrania se describen en la sección “Riesgos y oportunidades relacionados con el marco legal y político”.

A nivel país, las economías emergentes (por ejemplo, Turquía) con una elevada deuda externa y altos déficits por cuenta corriente podrían verse sometidas a presiones, lo que provocaría devaluaciones monetarias significativas. Las turbulencias en los mercados financieros e incluso las crisis monetarias serían posibles consecuencias y podrían ejercer una enorme presión sobre la actividad comercial en las economías afectadas, lo que afectaría negativamente las perspectivas de ventas del Grupo.

El conflicto comercial sin resolver entre EE. UU. y China, que ya lleva varios años en curso, sigue representando un riesgo significativo para el desarrollo futuro del comercio mundial. Cada vez más zonas se ven afectadas por el conflicto, y existe la amenaza de una creciente disociación tecnológica y económica entre ambos países.

Además de las medidas proteccionistas existentes, como las barreras específicas de acceso al mercado, las sanciones o las exigencias de la política industrial para un mayor valor añadido local, también existe el riesgo de que se agraven debido a intervenciones abruptas que afecten al abastecimiento de los productos y materiales necesarios para la producción y las ventas. Junto con los riesgos 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 la cadena de suministro y los productos terminados podrían generar mayores costos para El Grupo Daimler Truck y tener un impacto negativo en el desarrollo económico y las oportunidades de venta. A cambio, una flexibilización comercial imprevista podría generar impulsos positivos y propiciar un mayor comercio y un mayor crecimiento. En este caso, El Grupo Daimler Truck también podría beneficiarse.

B. 93

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	Baja	Alto
Riesgos relacionados con el marco legal y político	Media	Alto	Oportunidades relacionada con el marco legal y político	-	-
Riesgos del mercado de adquisiiciones	Baja	Alto	Oportunidades del mercado de adquisiciones	Baja	Alto

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. En 2024, la inflación se acercó al nivel objetivo del Banco Central Europeo (BCE), aunque los tipos volvieron a subir ligeramente hacia finales de año. Sin embargo, el crecimiento económico en la eurozona se mantuvo débil en 2024. Es probable que el crecimiento de la producción económica en la eurozona se acelere ligeramente en 2025 en comparación con el año del informe, aunque las posibles restricciones comerciales podrían debilitar el impulso del crecimiento. En la Unión Europea (UE), el riesgo de conflicto político aumenta debido a la guerra entre Rusia y Ucrania. Los riesgos derivados de esta guerra se describen en la sección «Riesgos y oportunidades relacionados con las condiciones del marco legal y político» más adelante.

En **EE. UU.**, la economía tuvo un comportamiento ligeramente mejor de lo previsto durante 2024. Además, la inflación disminuyó en comparación con el año anterior. Dado que Daimler Truck Group genera una proporción sustancial de sus ingresos en EE. UU., la evolución de la economía estadounidense podría afectar significativamente al Grupo. Las perspectivas económicas para EE. UU. son inciertas. Los aranceles a las importaciones de bienes de importantes socios comerciales podrían volver a aumentar la inflación y frenar el consumo.

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. 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 **distribuidores 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 relacionados con 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, o en el caso de servicios financieros, a bancos, 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 el 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 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 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**. En vista de la guerra en curso de Rusia contra Ucrania, la UE adoptó otro paquete de sanciones en 2024, con el objetivo particular de poder tomar mejores medidas contra la elusión de las sanciones existentes.

Daimler Truck también ha sido y podría ser objeto de indagaciones o investigaciones gubernamentales en relación con el cumplimiento, por parte de Daimler Trucks o de sus empresas conjuntas, o de sus empleados, consultores, agentes o socios, incluidos los socios de estas, de asuntos como controles de exportación, sanciones u otras políticas gubernamentales. La guerra podría seguir teniendo un impacto negativo en el desarrollo de las ventas de unidades, los procesos de producción, las compras y la logística, por ejemplo, mediante interrupciones en las cadenas de suministro o el suministro de energía, o la escasez de materias primas, piezas y componentes, ya sea como consecuencia directa de la propia guerra o por las sanciones integrales. La guerra en Ucrania podría intensificarse y, en el peor de los casos, extenderse a otros países. Dicha expansión representaría un riesgo significativo para el entorno de mercado de Daimler Trucks.

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 en los resultados de Financial Services.

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**, tal como se observa en el caso de **aranceles** en EE. UU.

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 el Grupo Daimler Truck, en particular por los aranceles de EE. UU.

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 costo de dichas materias primas, piezas y componentes representa una parte importante de los costos 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 las materias primas, 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 las materias primas, refacciones y 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 materias primas 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 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. 94 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.

Los nuevos requisitos técnicos también pueden conllevar restricciones en la venta de vehículos ya producidos. Las restricciones en ciertas características del equipamiento de los nuevos modelos y la falta de disponibilidad de piezas en el momento oportuno podrían impedir la entrega de los vehículos a los clientes según lo previsto. Para evitar estos **cuellos de botella**, es importante compensar los cuellos de botella de capacidad mediante una planificación anticipada. Además, como parte de la gestión de toda la cadena de valor, se supervisan continuamente las rutas de suministro, así como la disponibilidad y la calidad de los productos. Como medida de prevención de riesgos, se ha implantado un sistema de gestión de proveedores para garantizar la cantidad y la calidad de los componentes necesarios para la fabricación de los vehículos. La falta de disponibilidad y los problemas de calidad con ciertas piezas de vehículos pueden provocar paradas de producción y mayores costos.

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.

B. 94					
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	Alto	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	Media	Medio	Oportunidades relacionadas con compañías asociadas y negocios conjuntos	-	-

Podrían surgir casos de **garantía y crédito mercantil** en el Grupo Daimler Truck si la calidad de los productos no cumple los requisitos, no se cumplen plenamente las normativas o no se puede prestar apoyo en caso de problemas y atención a los productos en la forma requerida. Estos casos de garantía y crédito mercantil, así como los problemas de calidad tanto de los componentes en los vehículos como en relación con las innovaciones técnicas en los vehículos que requieren ajustes, pueden dar lugar a cargas financieras. Se examinan las posibles reclamaciones en relación con estos riesgos y, si es necesario, se inician las medidas adecuadas para los productos afectados.

Riesgos y oportunidades de tecnología de la información

La estrategia de digitalización que se persigue sistemáticamente abre nuevas oportunidades para el Grupo Daimler Truck y permite aumentar las ventajas para los clientes y el valor de la empresa. Sin embargo, el alto nivel de penetración de las tecnologías de la información (TI) en todas las áreas empresariales también alberga riesgos para los procesos empresariales y de producción, así como para sus servicios y productos.

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

Para el Grupo Daimler Truck, activo en todo el mundo, y sus amplios procesos de negocios y producción, es de vital importancia que la información esté disponible, actualizada, completa y correcta, y que se pueda intercambiar cuando sea necesario. El marco interno de seguridad informática del Grupo se basa en normas internacionales y utiliza estándares industriales y buenas prácticas como parte de sus medidas de protección. Los nuevos requisitos normativos en materia de ciberseguridad y sistemas de gestión de la ciberseguridad se tienen en cuenta en el desarrollo de nuestros procesos y políticas

Al gestionar los crecientes riesgos de la cadena de suministro que plantean las amenazas de ransomware, Daimler Truck prioriza estrategias y medidas integrales de protección cibernética para asegurar su colaboración con terceros.

Deben utilizarse sistemas informáticos seguros y una infraestructura informática fiable. Las amenazas cibernéticas deben identificarse a lo largo de todo el ciclo de vida de las aplicaciones y los sistemas informáticos y tratarse en función de su gravedad. Se presta especial atención a los riesgos que podrían, en el peor de los casos, provocar una interrupción de los procesos empresariales debido a fallos de los sistemas informáticos y/o a la pérdida y corrupción de datos. El avance de la digitalización y la conectividad de los equipos de producción se complementa con medidas de seguridad técnicas y organizacionales coordinadas. La migración a nuevos sistemas TI podrá resultar en riesgos de tecnología de la información para el Grupo Daimler Truck.

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.

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. Como parte del programa “*Cost Down Europe*”, se ha emprendido un proceso de evaluación para la implementación de posteriores medidas de reestructuración y eficiencia desde enero de 2025. Esto podría resultar en costos únicos, que podrían tener un efecto sobre los resultados 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 neutral en CO₂e 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.

En la actualidad, Daimler Truck, sostiene pláticas con sus socios sobre el futuro de su negocio en China. Dependiendo de los resultados de las pláticas podrían surgir efectos únicos que impacten los resultados del Grupo.

Riesgos y oportunidades financieros

La siguiente sección aborda 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. 95.

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) 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 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.

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.

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,

B. 95					
Riesgos y oportunidades financieros					
Categoría de riesgo	Probabilidad de ocurrencia	Impacto	Categoría de Oportunidad	Probabilidad de ocurrencia	Impacto
Riesgos de tipo de cambio	Baja	Bajo	Oportunidades de tipo de cambio	Baja	Bajo
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	Medio
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.

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 23 Provisiones para Otros Riesgos de las Notas a los Estados Financieros Consolidados. En la nota 33 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 los mismos. La información sobre los instrumentos financieros del Grupo se encuentra en la nota 32 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. El Grupo también ha sido y puede ser objeto de indagaciones o investigaciones gubernamentales en relación con el cumplimiento, por parte de él o de sus empresas conjuntas, o de sus empleados, consultores, agentes o socios, incluidos los socios de las empresas conjuntas, de asuntos como controles de exportación, sanciones económicas u otros requisitos reglamentarios. Las infracciones de la normativa legal aplicable en cualquiera de estos aspectos están sujetas a sanciones, como multas regulatorias o consecuencias penales. Además, cualquier infracción puede generar cobertura mediática negativa y afectar la reputación del Grupo. En particular, como resultado de la guerra entre Rusia y Ucrania, Estados Unidos, el Reino Unido, la UE y países de todo el mundo han impuesto controles de exportación exhaustivos y sanciones económicas a las transacciones con Rusia y entidades y personas rusas. Estos controles de exportación y sanciones económicas están en constante evolución y al Grupo le resulta difícil predecir la interpretación, implementación o cumplimiento de las políticas gubernamentales con respecto a sus actividades o las de sus empresas conjuntas. Si bien el Grupo revisa continuamente las políticas vigentes para garantizar el cumplimiento de las leyes y regulaciones aplicables, es posible que estas políticas no se cumplan en todo momento y que los controles internos del Grupo no detecten ni prevengan eficazmente infracciones por parte del Grupo o de cualquiera de sus empleados, consultores, agentes o socios, incluidos los socios de empresas conjuntas. Además, las leyes nacionales aplicables al Grupo podrían ser consideradas incompatibles con las normas internacionales por autoridades o tribunales supranacionales. En tales casos, la incertidumbre legal resultante genera riesgos potenciales para el Grupo, que pueden afectar sus procesos operativos, la presentación de informes y otras obligaciones.

Riesgos por procedimientos legales

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 Daimler Truck.

En la nota 30 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.

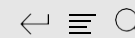
El ejercicio fiscal 2025 seguirá sujeto a las incertidumbres derivadas del actual panorama de riesgos geopolíticos y del posible impacto de diversos acontecimientos globales en Daimler Truck Group. Además de las categorías de riesgo descritas anteriormente, existen imprevistos que podrían afectar negativamente a las operaciones comerciales y, por consiguiente, a la rentabilidad, la liquidez, los recursos de capital y la situación financiera de Daimler Truck Group, así como a su reputación. En particular, los riesgos legales o las infracciones por parte de socios y proveedores pueden afectar negativamente a la reputación de Daimler Truck Group, al medio ambiente y a sus empleados. Como uno de los principios básicos de su actividad corporativa, Daimler Truck presta especial atención al cumplimiento de las normas legales y éticas, incluso 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.

El impacto financiero general estimado de los riesgos del Grupo Daimler Truck aumentó en comparación con el año anterior. Un factor clave es el aumento de los riesgos del marco legal y político, lo que refleja el panorama de riesgos geopolíticos y las posibles repercusiones de diferentes eventos a nivel mundial sobre el Grupo Daimler Truck. Además, la probabilidad de ocurrencia para esta categoría aumentó de baja a media.

El impacto financiero estimado general de las oportunidades del Grupo Daimler Truck disminuyeron en comparación con el ejercicio anterior, reflejando el comportamiento en general de los mercados internacionales. Aunque las oportunidades generales del mercado continúan siendo altas, la probabilidad de ocurrencia disminuyó de media a baja. Además, las oportunidades del mercado financiero disminuyeron de altas a medias.

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 2025 se basan en la Planeación Comercial de Daimler Truck Holding AG, aprobada por el Consejo de Administración y el Comité de Vigilancia. Esta planeación considera el desempeño actual del negocio, así como las posibles oportunidades y riesgos, que se detallan en el Informe de Riesgos y Oportunidades del informe combinado de la administración. Se tienen en cuenta las premisas y evaluaciones que hemos establecido respecto a la situación económica general y el desarrollo de los mercados de vehículos comerciales. Las estimaciones presentadas para la evolución futura del negocio se basan en los objetivos de nuestros segmentos. En este contexto, ajustamos nuestras expectativas de rendimiento comercial a las perspectivas actuales sobre el desarrollo de los mercados de vehículos comerciales. Las declaraciones que se presentan a continuación se basan en nuestro nivel de conocimiento al momento de la elaboración del informe combinado de la administración de 2024.

La definición de las sensibilidades para la descripción cualitativa-comparativa de los cambios en las cifras clave («alto», «ligeramente» y «significativamente» por encima o por debajo del nivel del año anterior) se encuentra en el capítulo Sistema de medición del rendimiento del informe combinado de la administración.

A partir del 1 de enero de 2025, Daimler Truck integró sus negocios en China e India, pasando del segmento Trucks Asia al segmento Mercedes-Benz. Esto formó un único segmento global de Mercedes-Benz Trucks. Además, se registraron efectos insignificantes en Trucks North America y Daimler Buses derivados de los cambios en las asignaciones. Las nuevas asignaciones no tienen impacto en el Grupo Daimler Truck. Las perspectivas y explicaciones para el ejercicio 2025 se basan en la nueva composición del segmento descrita anteriormente.

Como parte del programa "Cost Down Europe", desde enero de 2025 se está evaluando la implementación de nuevas medidas de reestructuración y eficiencia en Daimler Truck. Las siguientes perspectivas para el ejercicio 2025 no consideran los posibles efectos derivados de ello. Además, no se reflejan los efectos de los aranceles de importación adicionales derivados del actual debate político ni su impacto en la demanda del mercado, ya que no se dispone de una perspectiva fiable en este momento. Dependiendo del resultado de las conversaciones en curso con nuestro socio sobre nuestro negocio en China, prevemos implicaciones financieras adicionales que actualmente no se incluyen.

En la tabla B. 97 al final de este capítulo, se muestra una comparación de las cifras clave de las perspectivas declaradas con el comportamiento real en 2024 del ejercicio fiscal así como las perspectivas para el ejercicio fiscal 2025, incluyendo el valor base para el ejercicio fiscal 2024..

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.



La economía mundial

Prevedemos que el crecimiento económico mundial en 2025 se comportará de forma similar al del ejercicio del informe. Sin embargo, los riesgos geopolíticos y el aumento de los conflictos comerciales podrían tener un impacto negativo en el desarrollo económico real. Según nuestras previsiones, la economía mundial crecerá un 2.5 % en 2025, lo que la situará en su trayectoria de crecimiento a largo plazo.

Es probable que el crecimiento de la producción económica en la eurozona se acelere ligeramente en 2025 en comparación con el año del informe, aunque las posibles restricciones comerciales podrían debilitar el impulso del crecimiento. Prevedemos un aumento del PIB del 1 %. Esperamos que la economía alemana crezca ligeramente (hasta un 0.5 %). Es probable que el BCE recorte más los tipos de interés dada la estabilización prevista de la inflación. Para 2025, nuestras previsiones suponen un aumento medio de los precios al consumidor en la eurozona de hasta un 2.5 %.

Las perspectivas económicas de EE. UU. están sujetas a incertidumbre. Los aranceles a la importación de bienes de importantes socios comerciales podrían volver a aumentar la inflación, lo que reduciría la probabilidad de nuevos recortes de los tipos de interés por parte de la Reserva Federal y frenaría el consumo. En general, con base en la información actual, prevemos una tasa de inflación promedio cercana al 3.0% y un crecimiento de la economía estadounidense de hasta el 2.5%.

Con un crecimiento cercano al 2,0%, se prevé que la producción económica brasileña crezca con menor intensidad en 2025 que el año anterior. Prevedemos que China seguirá contribuyendo significativamente al crecimiento económico mundial en 2025 (+4.0%). Es probable que el desarrollo económico general en Japón se recupere (+1.0%).

El mercado de vehículos comerciales

En el contexto de estas difíciles condiciones económicas, actualmente prevemos que el volumen del mercado de camiones pesados (clase 8) en América del Norte se sitúe entre 280,000 y 320,000 unidades. Se prevé que el mercado de camiones pesados en la región EU30 (Unión Europea, Reino Unido, Suiza y Noruega) alcance un volumen de entre 270,000 y 310,000 unidades.

Ventas de unidades

Con base en nuestras previsiones generales sobre la economía global y los mercados de vehículos comerciales que consideramos importantes, prevemos unas ventas de entre 460 mil y 480 mil unidades para el Negocio Industrial.

En el segmento **Trucks North America**, esperamos que las ventas de unidades permanezcan al nivel del año anterior en un rango de entre 180 y 200 mil unidades.

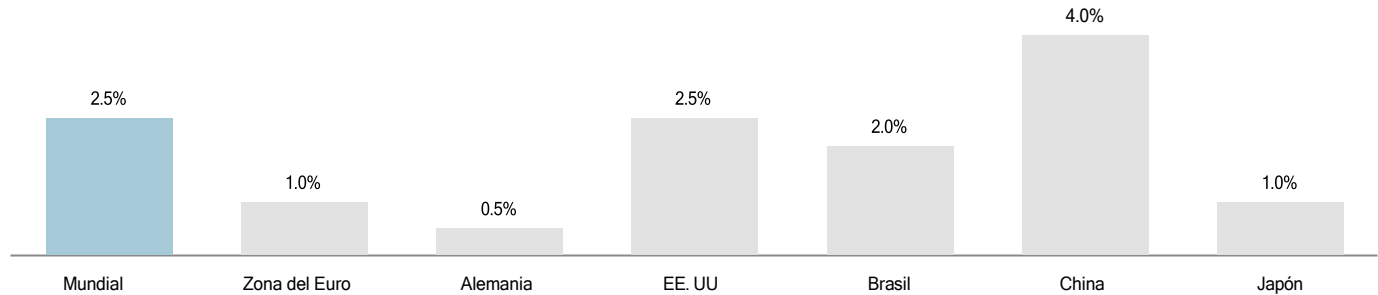
Para el segmento **Mercedes-Benz Trucks**, esperamos ventas de unidades de entre 160 y 180 mil unidades.

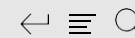
En el segmento **Trucks Asia**, esperamos que las ventas estén en un rango de entre 95 y 115 unidades.

Para el segmento **Daimler Buses**, pronosticamos un rango de ventas de entre 25 y 30 mil unidades.

B. 96

Crecimiento económico esperado para 2025





Ingresos por Ventas y EBIT

Con base en el comportamiento de la economía global que se describe con anterioridad, los sucesos en los mercados y los planes de nuestros segmentos, esperamos que el EBIT ajustado del **Grupo Daimler Truck** incremente entre 5% y 15% en 2025.

Para el **Negocio Industrial**, esperamos ingresos por ventas de entre € 52 y € 54 miles de millones y un retorno sobre ventas ajustado de entre 8% y 10%.

Para el segmento **Trucks North America**, esperamos un retorno sobre ventas ajustado de entre 11% y 13%.

En el segmento **Mercedes-Benz Trucks**, pronosticamos un retorno sobre ventas ajustado de entre 5% y 7%.

En el segmento **Trucks Asia**, esperamos un retorno sobre ventas ajustado en un rango de 4% a 6%.

Para el segmento **Daimler Buses**, pronosticamos un retorno sobre ventas ajustado de entre 8% a 10%.

Para el segmento **Financial Services**, pronosticamos un retorno sobre el capital ajustado de entre 8% y 10%.

Flujo de efectivo libre y liquidez

Con base en nuestras expectativas de ingresos por ventas y utilidades para 2025, planeamos continuar invirtiendo fuertemente en la transformación y, por consiguiente, en el atractivo y la viabilidad futura de nuestros productos y servicios. Prevedemos que el flujo de efectivo libre del Negocio Industrial disminuya entre un 10% y un 25%.

Para 2025, buscamos un nivel de liquidez adecuado a la situación general de riesgo de los mercados financieros y al perfil de riesgo de nuestra Compañía. Al medir el nivel de liquidez, también se tienen en cuenta los posibles riesgos de refinanciamiento, por ejemplo, debido a distorsiones temporales en los mercados financieros. Asumimos que tendremos un buen acceso a los mercados de capitales y al mercado bancario en 2025.

Queremos cubrir nuestras necesidades financieras principalmente mediante bonos, bonos a corto plazo (papeles comerciales), préstamos bancarios y la titulización de cuentas por cobrar de servicios financieros. Nos centraremos en los bonos en los mercados de bonos en dólares estadounidenses, canadienses y euros. En los mercados relevantes para nosotros, las condiciones de refinanciamiento se mantuvieron estables en 2024. Prevedemos que esta situación se mantenga en 2025. Además, nuestro objetivo es seguir garantizando un alto nivel de flexibilidad financiera.

En vista de la sólida situación de liquidez y del marco de asignación de capital presentado en 2023, el Consejo de Administración y el Comité de Vigilancia de Daimler Truck Holding AG decidieron el 10 de julio de 2023 implementar un programa de recompra de acciones. Sobre esta base, se adquirirán acciones propias en bolsa por un valor de hasta € 2.000 miles de millones (excluidos los costos de adquisición incidentales) durante un plazo de hasta 24 meses a partir del 2 de agosto de 2023. Como parte de este programa de recompra de acciones, se recompraron un total de 41,178.246 acciones propias por un importe total de € 1,407 millones hasta el 31 de diciembre de 2024, de las cuales 23,509,721 acciones con un valor total de € 850 millones (incluidos los gastos de implementación del programa de recompra de acciones) se recompraron en 2024. Puede encontrar más información sobre el programa de recompra de acciones en la Nota 20. Capital de las Notas a los Estados Financieros Consolidados y en www.daimlertruck.com/en/investors/share/share-buyback.

Dividendo

Para determinar el dividendo, basamos nuestros cálculos en una tasa de distribución del 40 % al 60 % del beneficio consolidado atribuible a los accionistas de Daimler Truck. Además, consideramos el flujo de efectivo libre del Negocio Industrial.

De acuerdo con la Ley de Sociedades Mercantiles de Alemania (Aktiengesetz o AktG), el dividendo se distribuye con cargo a la utilidad distributable declarada en los estados financieros anuales de Daimler Truck Holding AG, de conformidad con el Código de Comercio alemán (Handelsgesetzbuch o HGB). El Consejo de Administración y el Comité de Vigilancia propondrán a la Asamblea General Anual del 27 de mayo de 2025 la distribución de un dividendo de € 1.90 por acción sin valor nominal con derecho a dividendo para el ejercicio 2024.

B. 97

Cifras clave para las perspectivas de Daimler Truck

	2023	2024	2024	2024	2024	2025
	Informado	Perspectivas en el Informe Combinado de la Administración 2023	Perspectivas actualizadas en el año	Comportamiento real	Comportamiento real nueva integración segmentos¹	Perspectivas¹
Mercado de camiones pesados						
América del Norte (en miles de unidades)	331	280 a 320	–	308	–	280 a 320
EU30 (en miles de unidades)	342	260 a 300	–	315	–	270 a 310
Grupo						
Ingresos por ventas	€55.9 MM	€55 MM a €57 MM	€53 MM a €55 MM	€54.1 MM	–	–²
EBIT	€5.2 MM	al nivel del año anterior	disminución significativa	€3.6 MM (-30.7%), dism. significativa	–	–²
EBIT Ajustado	€5.5 MM	al nivel del año anterior	ligera disminución	€4.7 MM (-15.0%), ligera dism.	–	incremento entre 5% y 15%
Suma de inversiones en propiedades, plantas y equipo y gastos en investigación y desarrollo	€3.0 MM (€1.0 MM y €2.0 MM)	ligero incremento	–	€3.5 MM (+16.6%), inc. significativo (€1.4 MM and €2.0 MM)	–	–²
Industrial Business						
Ventas de unidades (en miles de unidades)	526	490 a 510	460 a 480	460	–	460 a 480
Ingresos por ventas	€53.2 MM	€52 MM a €54 MM	€50 MM a €52 MM	€50.7 MM	– MM	€52 MM a €54
Retorno sobre ventas ajustado	9.9%	9% a 10.5%	8 % a 9.5%	8.9%	–	8 % a 10%
Flujo de efectivo libre	€2.8 MM	ligero incremento	al nivel del año anterior	€3.2 MM (+12.1%), ligero incremento	–	disminución entre 10% y 25%
Trucks North America						
Ventas de unidades (en miles de unidades)	195	180 a 200	–	190	191	180 a 200
Retorno sobre ventas ajustado	12.3%	11% a 13%	–	12.9%	12.9%	11% a 13%
Mercedes-Benz Trucks						
Ventas de unidades (en miles de unidades)	159	140 a 160	120 a 135	126	160	160 a 180
Retorno sobre ventas ajustado	10.2%	8.5% bis 10.5%	6% a 8%	7.5%	6.4%	5% a 7%
Trucks Asia						
Ventas de unidades (en miles de unidades)	161	130 a 150	120 a 140	125	103	95 a 115
Retorno sobre ventas ajustado	4.7%	3% a 5%	1.5% a 3.5%	1.7%	4.6%	4% a 6%
Daimler Buses						
Ventas de unidades (en miles de unidades)	26	23 a 28	–	27	27	25 a 30
Retorno sobre ventas ajustado	4.7%	5% a 7%	6.5% a 8.5%	8.3%	8.3%	8% a 10%
Financial Services						
Nuevos negocios	€11.3 MM	€11 MM a €13 MM	€10 MM a €12 MM	€11.4 MM	–	–²
Retorno sobre el capital ajustado	9.1%	9% a 11%	6% a 8%	5.0%	–	8% a 10%

1 A partir del 1 de enero de 2025, Daimler Truck integró su negocio en China e India en el segmento Mercedes-Benz Trucks. Las perspectivas para el ejercicio 2025 y la comparación interanual ajustada se basan en la nueva composición del segmento. Las perspectivas no consideran los posibles efectos del programa "Cost Down Europe" ni de los aranceles de importación adicionales derivados del debate político actual, ni su impacto en la demanda del mercado.

2 Dependiendo del resultado de las conversaciones en curso con nuestro socio sobre nuestro negocio en China, prevemos implicaciones financieras adicionales que actualmente no se incluyen.

3 2 A partir del ejercicio 2025, ya no proporcionaremos perspectivas de ingresos y EBIT a nivel de Grupo, ni perspectivas voluntarias para la inversión en propiedades, planta y equipos, ni para la inversión en investigación y desarrollo. En el caso de Financial Services, tampoco proporcionaremos perspectivas voluntarias para nuevos negocios.



Declaración general sobre el desempeño futuro

El año 2025 seguirá caracterizándose por riesgos geopolíticos, como las incertidumbres relacionadas con la guerra entre Rusia y Ucrania y el desarrollo del comercio mundial. Al mismo tiempo, el desarrollo de la cartera de productos actual, la creciente digitalización y la necesaria transformación hacia un futuro neutro en emisiones de CO₂e requieren importantes inversiones.

Nuestras previsiones para 2025 suponen que los riesgos geopolíticos actuales no tendrán efectos negativos adicionales en la economía mundial. Los conflictos comerciales podrían ralentizar el crecimiento mundial y acelerar la inflación de nuevo.

En este contexto, y basándonos en la fortaleza de la marca y el poder innovador de nuestra empresa, prevemos un panorama general similar para 2025 en comparación con 2024, suponiendo un aumento de la demanda del mercado en el segundo semestre de 2025.

Referencias emitidas en el presente Informe Combinado de la Administración

En la medida en que las referencias emitidas en el presente Informe de la Administración se refieran a partes del Informe Anual que no fueron incluidas en la auditoría externa (partes ajenas a la empresa y los estados financieros consolidados y el Informe Combinado de la Administración), o a la página web de Daimler Truck o a otros informes o documentos, éstos tampoco formaron parte de la auditoría externa. Las referencias a información adicional en la Internet se indican con el siguiente símbolo: w.

Terminología

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



Estados Financieros Consolidados

Estado Consolidado de Resultados	205
Estado Consolidado de Resultados Integrales	206
Estado Consolidado de Situación Financiera	207
Estado Consolidado de Flujos de Efectivo	208
Estado Consolidado de Cambios en el Capital	209
Notas a los Estados Financieros Consolidados	210





Estado Consolidado de Resultados

C. 01			
	Nota	2024	2023
En millones de euros			
Ingresos por Ventas	4	54,077	55,890
Costo de ventas	5	-42,879	-43,968
Utilidad Bruta		11,198	11,922
Gastos de Ventas	5	-3,009	-2,890
Gastos de Administración	5	-2,582	-2,413
Costos de investigación y desarrollo no capitalizados	5	-1,671	-1,757
Otros ingresos de operación	6	696	664
Otros gastos de operación	6	-417	-101
Utilidad/pérdida sobre inversiones registradas con el método de participación, neta	13	-603	-109
Otros ingresos/gastos financieros, netos	7	-19	-132
Utilidades antes de Intereses e Impuestos (EBIT)	34	3,592	5,183
Ingresos por intereses	8	430	384
Gastos por intereses	8	-220	-241
Utilidad antes del Impuesto sobre la Renta		3,802	5,327
Impuesto sobre la Renta	9	-736	-1,355
Utilidad Neta		3,066	3,971
utilidad atribuible a participaciones minoritarias		166	196
utilidad atribuible a los accionistas		2,900	3,775
Utilidades por acción¹ (en euros) por utilidad atribuible a los accionistas	36		
Básicas y diluidas		3.64	4.62

¹ Para información sobre el cálculo del número promedio ponderado de acciones utilizadas en las utilidades por acciones, ver Nota 20. Capital



Estado Consolidado de Resultados Integrales¹

C. 02	2024	2023
En millones de euros		
Utilidad Neta	3,066	3,971
Ajustes por la conversión de divisas	-237	-481
Instrumentos de deuda		
Utilidades/pérdidas no materializadas (antes de impuestos)	-1	2
Impuestos sobre utilidades/pérdidas no materializadas y sobre reclasificaciones	-1	-
Instrumentos de Deuda (después de impuestos)	-2	2
Instrumentos Financieros Derivados		
Utilidades/pérdidas no materializadas (antes de impuestos)	-68	-118
Reclasificaciones a utilidad/pérdida (antes de impuestos)	-14	1
Impuestos sobre utilidades/pérdidas no materializadas y sobre reclasificaciones	22	31
Instrumentos Financieros Derivados (después de impuestos)	-61	-87
Partidas que pueden reclasificarse a utilidad/pérdida	-300	-566
Instrumentos de capital		
Utilidades/pérdidas no realizadas (antes de impuestos)	-6	-1
Reclasificaciones a utilidades o pérdidas (antes de impuestos)	-8	-
Impuestos sobre utilidades/pérdidas no materializadas y sobre reclasificaciones	1	-3
Instrumentos de capital (después de impuestos)	-13	-4
Utilidades/pérdidas actuariales por pensiones y obligaciones similares		
Utilidades/pérdidas actuariales por pensiones y obligaciones similares (antes de impuestos)	190	-50
Impuestos sobre utilidades/pérdidas actuariales por pensiones y obligaciones similares	-50	-2
Utilidades/pérdidas actuariales por pensiones y obligaciones similares (después de impuestos)	140	-52
Partidas que no se reclasificarán a utilidades/pérdidas	127	-57
Otros ingresos/pérdidas integrales, netos de impuestos	-173	-622
pérdida atribuible a participaciones minoritarias, después de impuestos	-9	-25
ingresos atribuibles a accionistas, después de impuestos	-164	-597
Total Ingresos Integrales	2,893	3,349
Ingresos atribuibles a participaciones minoritarias	157	171
Ingresos atribuibles a los accionistas	2,736	3,178

1 Referirse a la Nota 20. Capital para conocer más información sobre el Estado Consolidado de Resultados Integrales.

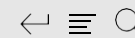


Estado Consolidado de Situación Financiera

C. 03

	Nota	Al 31 diciembre, 2024	2023
En millones de euros			
Activos			
Activos intangibles	10	3,209	2,876
Propiedades, plantas y equipo	11	8,413	7,979
Equipo en arrendamientos operativos	12	4,381	4,530
Inversiones registradas con el método de participación	13	812	1,051
Cuentas por cobrar por servicios financieros	14	14,763	14,067
Instrumentos de deuda negociables e inversiones similares	15	91	57
Otros activos financieros	16	732	823
Activos fiscales diferidos	9	2,557	1,873
Cuentas por cobrar comerciales a largo plazo	19	28	17
Otros activos	17	414	385
Total activos no circulantes		35,399	33,658
Inventarios	18	9,012	9,155
Cuentas por pagar comerciales	19	4,298	5,245
Cuentas por cobrar por servicios financieros	14	14,130	12,147
Efectivo y equivalentes de efectivo		6,553	7,067
Instrumentos de deuda negociables e inversiones similares	15	2,185	1,751
Otros activos financieros	16	688	678
Otros activos	17	1,590	1,511
Total activos circulantes		38,455	37,554
Total activos		73,854	71,212

	Nota	Al 31 diciembre, 2024	2023
En millones de euros			
Capital y pasivos			
Capital social		792	823
Reservas de capital		14,308	14,277
Utilidades retenidas		9,211	8,501
Otras reservas		-2,105	-1,995
Capital atribuible a los accionistas		22,205	21,605
Participaciones minoritarias		645	620
Total capital	20	22,850	22,224
Provisiones para pensiones y obligaciones similares	22	1,149	1,212
Provisiones para otros riesgos	23	2,939	2,784
Pasivos por financiamiento	24	18,373	17,125
Otros pasivos financieros	25	1,678	1,814
Pasivos fiscales diferidos	9	28	40
Ingresos diferidos	26	817	984
Pasivos por reembolsos y contractuales	27	2,273	2,106
Otros pasivos	28	144	107
Total pasivos no circulantes		27,401	26,171
Cuentas por pagar comerciales		4,629	5,059
Provisiones para otros riesgos	23	2,580	2,520
Pasivos por financiamiento	24	10,293	8,602
Otros pasivos financieros	25	2,727	2,870
Ingresos diferidos	26	454	522
Pasivos por reembolsos y contractuales	27	2,053	2,169
Otros pasivos	28	867	1,076
Total pasivos circulantes		23,603	22,817
Total capital y pasivos		73,854	71,212



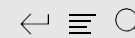
Estado Consolidado de Flujos de Efectivo¹

C. 04

	2024	2023
En millones de euros		
Utilidad antes del impuesto sobre la renta	3,802	5,327
Depreciación y amortización/deterioros	1,153	1,133
Otros ingresos y gastos distintos a efectivo	657	101
Utilidades (-)/pérdidas(+) sobre ventas de activos	-20	-13
Cambio en activos y pasivos de operación		
Inventarios	179	-550
Cuentas por cobrar comerciales	870	-660
Cuentas por pagar comerciales	-464	-112
Cuentas por cobrar por servicios financieros	-2,770	-4,097
Vehículos en arrendamientos operativos	141	-160
Otros activos y pasivos de operación	-397	816
Dividendos recibidos de inversiones registradas con el método de participación	11	16
Impuesto sobre la renta pagado	-1,607	-1,415
Flujos de efectivo provenientes de actividades de operación	1,555	386
Adiciones a propiedades, plantas y equipo	-1,417	-1,026
Adiciones a activos intangibles	-459	-280
Ingresos por ventas de propiedades, plantas y equipo y activos intangibles	117	70
Ingresos por ventas de participaciones accionarias	64	-
Inversiones en otras participaciones accionarias	-388	-206
Adquisición de instrumentos de deuda negociables e inversiones similares	-2,682	-3,077
Ingresos por ventas de instrumentos de deuda negociables e inversiones similares	2,374	2,459
Otros	-160	-23
Flujos de efectivo provenientes de actividades de inversión	-2,552	-2,082

	2024	2023
En millones de euros		
Cambio en pasivos por financiamiento a corto plazo	802	710
Adiciones a pasivos por financiamiento a largo plazo	10,417	12,557
Amortización de pasivos por financiamiento a largo plazo	-8,310	-8,613
Dividendos pagados a accionistas de Daimler Truck Holding AG	-1,528	-1,070
Dividendos pagados a participaciones minoritarias	-128	-97
Adquisición de acciones de tesorería	-850	-557
Flujos de efectivo provenientes de actividades de financiamiento	403	2,931
Efecto de cambios en tipos de cambio extranjeros sobre efectivo y equivalentes de efectivo	80	-113
Incremento neto en efectivo y equivalentes de efectivo	-514	1,123
Efectivo y equivalentes de efectivo al inicio del período	7,067	5,944
Efectivo y equivalentes de efectivo al cierre del período	6,553	7,067

¹ Referirse a la Nota 29. Estado Consolidado de Flujos de Efectivo para conocer más información sobre el Estado Consolidado de Flujos de Efectivo.



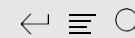
Estado Consolidado de Cambios en el Capital¹

C. 05

	Capital social	Reserva de Capital	Utilidades retenidas ²	Otras reservas				Capital atribuible a accionistas	Participaciones minoritarias	Total Capital
				Conversión de divisas	Instrumentos de Capital/instrumentos de deuda	Instrumentos financieros derivados	Acciones de tesorería			
En millones de euros										
Saldo al 1 de enero de 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 de diciembre de 2023	823	14,277	8,501	-1,476	–	36	-557	21,605	620	22,224
Saldo al 1 de enero de 2024	823	14,277	8,501	-1,476	–	36	-557	21,605	620	22,224
Utilidad neta	–	–	2,900	–	–	–	–	2,900	166	3,066
Otros ingresos integrales después de impuestos	–	–	141	-228	-16	-62	–	-165	-9	-173
Total ingresos integrales	–	–	3,041	-228	-16	-62	–	2,736	157	2,893
Dividendos	–	–	-1,528	–	–	–	–	-1,528	-147	-1,675
Adquisición de acciones de tesorería	–	–	77	–	–	–	-850	-773	–	-773
Cancelación de acciones de tesorería	–	–	-1,047	–	–	–	1,047	–	–	–
Reducción de Capital	31	-31	–	–	–	–	–	–	–	–
Otros cambios	–	–	167	–	–	–	–	167	15	182
Saldo al 31 de diciembre de 2024	792	14,308	9,211	-1,703	-16	-26	-360	22,205	645	22,850

¹ Referirse a la Nota 20. 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

Información general

Los estados financieros consolidados de Daimler Truck Holding AG (los Estados Financieros Consolidados), que acompañan al presente documento han sido elaborados de conformidad con el artículo 315e del Código de Comercio de Alemania (Handelsgesetzbuch o HGB) y cumplen las Normas Internacionales de Información Financiera y las interpretaciones del Comité de Interpretación de las NIIF adoptadas por la Unión Europea (UE).

Los estados financieros consolidados presentan las operaciones de Daimler Truck Holding AG (DTHAG) y sus subsidiarias (también denominados "Daimler Truck", el "Grupo Daimler Truck" o el "Grupo").

Daimler Truck Holding AG es una sociedad anónima constituida bajo las leyes de la República Federal de Alemania. La Compañía está domiciliada en Stuttgart e inscrita en el Registro Mercantil del Tribunal de Primera Instancia de Stuttgart con el número HRB 778600, con domicilio social en Fasanenweg 10, 70771 Leinfelden-Echterdingen, Alemania.

El Grupo Daimler Truck es un fabricante de vehículos industriales con una gama de productos a nivel mundial de camiones y autobuses. Su cartera de productos se completa con una gama de servicios financieros. Daimler Truck Holding AG es la sociedad matriz del Grupo Daimler Truck.

El negocio de vehículos comerciales comprende los cuatro segmentos automotrices (véase la Nota 35. **Información por segmentos**), que se dedican a la producción y venta de camiones, autobuses y motores, y prestan servicios relacionados así como a la fabricación y comercialización de productos de marcas específicas. Otras actividades empresariales e inversiones, así como las funciones y servicios prestados por la sede central del Grupo y otras empresas del Grupo no asignadas a los segmentos automotrices y los proyectos gestionados por la sede central se registran en la reconciliación en la información por segmentos. Los

segmentos vehiculares y la reconciliación, juntos, se denominan "Negocio Industrial". Todas las actividades relacionadas con los servicios financieros, que constituyen un segmento adicional, se denominan "Financial Services".

Los Estados Financieros Consolidados comprenden el Estado Consolidado de Resultados, el Estado Consolidado de Resultado Integrales, el Estado Consolidado de Situación Financiera, el Estado Consolidado de Flujos de Efectivo, el Estado Consolidado de Cambios en el Capital y las Notas a los Estados Financieros Consolidados, preparados sobre la base de empresa en funcionamiento.

Los Estados Financieros Consolidados se presentan en euros. Los importes se expresan en millones de euros, salvo que se indique lo contrario. Pueden surgir diferencias de redondeo cuando se suman los importes individuales o los porcentajes.

Los Estados Financieros Consolidados fueron presentados y autorizadas para su publicación por el Consejo de Administración de Daimler Truck Holding AG el 13 de marzo de 2025.

Políticas Contables

NIIFs aplicadas

Los Estados Financieros Consolidados al 31 de diciembre de 2024 han sido elaborados de acuerdo con las NIIF aplicables para períodos que inician en, o antes de, el 1 de enero de 2024. 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 2024 para todos los períodos presentados.

NIIFs emitidas, respaldadas por la UE y adoptadas por primera vez en el ejercicio del informe

El 16 de mayo de 2024, el IASB publicó modificaciones a la NIC 7 «Estado de Flujos de Efectivo» y a la NIIF 7 «Instrumentos Financieros: Información a Revelar», que establecen requisitos adicionales de información para las empresas en relación con la financiación de proveedores. Los cambios son obligatorios por primera vez para los ejercicios que comiencen a partir del 1 de enero de 2024. Daimler Truck se ve afectada por estos

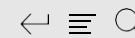
requisitos de información e incluye los nuevos requisitos en las Notas.

No se han adoptado nuevas normas ni otras modificaciones y mejoras a las normas que sean obligatorias para los ejercicios que comiencen el 1 de enero de 2024 y que se prevea que tengan un impacto significativo en la rentabilidad, la liquidez, los recursos de capital y la situación financiera del Grupo.

NIIFs emitidas y aún no adoptadas

En abril de 2024, el IASB publicó la nueva NIIF 18, «Presentación e Información a Revelar en los Estados Financieros», de aplicación obligatoria para todos los ejercicios anuales que comiencen a partir del 1 de enero de 2027. La nueva NIIF busca mejorar la información corporativa, en particular para presentar mejor el rendimiento empresarial en comparación con la NIC 1, y se caracteriza por cambios significativos en la cuenta de resultados y ajustes a la NIC 7 en el estado de flujos de efectivo. Daimler Truck aplicará la nueva norma por primera vez en su fecha de aplicación obligatoria, el 1 de enero de 2027. Dado que la aplicación retroactiva es obligatoria, la información comparativa de 2026 también se ajustará de acuerdo con la NIIF 18. Daimler Truck se ve afectada por estos requisitos de información a revelar e incluirá los nuevos requisitos en las Notas.

El 30 de mayo de 2024, el IASB publicó modificaciones específicas a las NIIF 9 y NIIF 7 «Clasificación y medición de instrumentos financieros», que son obligatorias y aplicables por primera vez en los ejercicios anuales que comiencen a partir del 1 de enero de 2026. Esta necesidad surgió de cuestiones prácticas y aborda principalmente la clasificación de activos financieros, la baja en cuentas de un pasivo financiero cubierto por transacciones de pago electrónico y la información a revelar sobre instrumentos de patrimonio medidos a valor razonable con cambios en otro resultado integral.



El Consejo de Normas Internacionales de Contabilidad (IASB) ha emitido nuevas modificaciones y mejoras a las normas, que están parcialmente aprobadas y aún no se han aplicado, y no se espera que tengan un impacto significativo en la rentabilidad, la liquidez, los recursos de capital ni la situación financiera del Grupo.

Presentación

Estado Consolidado de Situación Financiera

La presentación en el Estado Consolidado de Situación Financiera hace diferencia entre activos y pasivos circulantes y no circulantes. Los activos y pasivos se clasifican, por lo general, como circulantes si se espera que se realicen o liquiden dentro del transcurso de un año. Los activos y pasivos por impuestos diferidos así como activos y provisiones relacionados con pensiones y obligaciones similares se presentan generalmente como partidas no circulantes.

Estado Consolidado de Resultados

El Estado Consolidado de Resultados se presenta utilizando el método del costo de ventas.

Valuación

Los Estados Financieros Consolidados se han 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 conjuntos u operaciones conjuntas

Las operaciones conjuntas que no tienen impacto significativo en los Estados Financieros Consolidados por lo general se contabilizan utilizando el método de participación.

Entidades valuadas a costo amortizado

Las subsidiarias, compañías asociadas, negocios conjuntos y operaciones conjuntas cuyos negocios no tienen actividad o éste sea de poco volumen y que individualmente y en suma y no sean materiales para el Grupo y para la presentación razonable de su rentabilidad, liquidez y recursos de capital, y situación financiera, generalmente se valúan a costo amortizado en los Estados Financieros Consolidados.

Conversión de moneda extranjera

Los activos y pasivos de compañías extranjeras, en las que la moneda funcional no es el euro, se convierten a euros utilizando los tipos de cambio de cierre de período. Cualquier diferencia de conversión resultante se registra en otros ingresos integrales. Los componentes de capital se convierten utilizando tipos de cambio históricos. El Estado Consolidado de Resultados y el Estado Consolidado de Flujos de Efectivo se convierten a euros utilizando tipos de cambio promedio durante los trimestres de los ejercicios fiscales respectivos.

La tabla C. 06 muestra los tipos de cambio del dólar de EE.UU., el real de Brasil y el yen japonés- las divisas extranjeras más importantes para el Grupo Daimler Truck.



C. 06

Tipos de cambio

	Diciembre 31, 2024			Diciembre 31, 2023		
	USD	BRL	JPY	USD	BRL	JPY
	€1 =	€1 =	€1 =	€1 =	€1 =	€1 =
Primer trimestre	1.0858	5.3752	161.1500	1.0730	5.5750	141.9800
Segundo trimestre	1.0767	5.6092	167.7700	1.0887	5.3859	149.7200
Tercer trimestre	1.0983	6.0902	163.9500	1.0884	5.3109	157.2500
Cuarto trimestre	1.0681	6.2198	162.5500	1.0751	5.3294	159.1200
Tipo de cambio spot	1.0389	6.4253	163.0600	1.1050	5.3618	156.3300

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 34. 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 14 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 inepción 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.

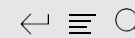
El Grupo ofrece garantías extendidas, cotizadas por separado, para ciertos productos así como contratos de servicio y mantenimiento. Lo habitual para estos contratos es el pago por adelantado o el pago de parcialidades constantes durante la vigencia del contrato. Los ingresos por estos contratos se difieren 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 por intereses y gastos por intereses

Los ingresos y gastos por intereses incluyen los ingresos por intereses de las inversiones en valores, el efectivo y los equivalentes de efectivo, así como los gastos por intereses de pasivos. Adicionalmente, incluye los intereses y los cambios en el valor razonable relacionados con las actividades de cobertura de tasas de interés, así como los ingresos y gastos resultantes de la asignación de primas y descuentos. Los componentes de intereses de obligaciones por pensiones de prestaciones definidas y otras obligaciones similares, al igual que los activos del plan disponibles para cubrir estas obligaciones y los intereses sobre pagos complementarios del impuesto sobre la renta o reembolsos también se presentan en esta partida.

Para el segmento Financial Services, los ingresos y gastos por intereses y las utilidades o pérdidas por instrumentos financieros derivados relacionados con el negocio de servicios financieros, se informan partidas de ingresos por ventas y costos de ventas, respectivamente.

Impuesto sobre la renta

El Grupo ha determinado que los intereses y multas sobre el impuesto sobre la renta, incluyendo partidas inciertas del impuesto sobre la renta, no cumplen con la definición de impuesto sobre la renta y, por lo tanto, se registran de conformidad con la NIC 37 “Provisiones, Pasivos Contingentes y Activos Contingentes”.

Adicionalmente, el Grupo ha determinado que el límite mínimo global del impuesto, que será gravado a partir del 2024 de conformidad con las regulaciones Pilar Dos, como impuesto sobre la renta en el alcance de la NIC 12. El Grupo ha aplicado la liberación temporal obligatoria de la contabilidad de impuestos diferidos para los impactos del impuesto límite y cuentas como impuesto circulante al ser incurrido.

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. Los costos de adquisición o manufactura incluyen costos estimados, en caso de existir alguno, por el desmantelamiento, restauración y remociones.

Daimler Truck generalmente utiliza el método de depreciación lineal. La depreciación debe imputarse de manera prorrateada. La depreciación lineal resulta en un cargo constante durante la vida útil si el valor residual del activo no cambia. Las propiedades, plantas y equipo se deprecian durante las vidas útiles, como se muestra en la tabla C. 07

C. 07

Vidas útiles de propiedades, plantas y equipo

Construcciones¹	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 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

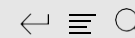
Con base en los riesgos y recompensas relacionados con un activo en arrendamiento, se evalúa si la titularidad económica del activo en

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 como arrendamientos operativos. Esto también resulta aplicable para una opción de compra que únicamente confiera al Grupo Daimler Truck el derecho de recompra del activo.
- Las ventas de vehículos que incluyen una opción de venta (la obligación de una entidad de recompra del activo a solicitud del cliente), se registran como arrendamientos operativos en caso de que el cliente tenga un incentivo económico importante para ejercer ese derecho. De lo contrario, se reporta una venta con derecho de devolución. El Grupo Daimler Truck considera diversos factores al evaluar si el cliente tiene un incentivo económico importante para ejercer su derecho. Estas incluyen la relación entre el precio de recompra y el valor futuro de mercado esperado al momento de la recompra del activo, o tasas de retorno históricas.

En el caso de los contratos de arrendamiento operativo, periódicamente se hacen ciertas suposiciones a nivel local y corporativo sobre el nivel esperado de precios, sobre la base de las cuales se evalúan los automóviles que se devolverán en el negocio de arrendamiento. Si el comportamiento cambiante del mercado provoca una desviación negativa de las hipótesis, existe el riesgo de que el valor residual de los automóviles usados sea inferior. Dependiendo de la región y de la situación actual del mercado, las medidas de mitigación de riesgos que se adoptan generalmente incluyen la vigilancia continua del mercado así como, de ser necesario, estrategias de fijación de precios o medidas de promoción de ventas diseñadas para regular los inventarios de vehículos. La calidad de los pronósticos del mercado se verifica mediante comparaciones periódicas de fuentes internas y externas y, de ser necesario, la determinación de los valores residuales se ajusta y se perfecciona en lo que respecta a los métodos, procesos y sistemas.



En caso de contabilizarse como arrendamiento operativo, estos vehículos se capitalizan a costo (depreciado) de producción bajo equipo en arrendamiento y se deprecian a lo largo del plazo del contrato con base en el método de línea recta tomando en consideración los valores residuales esperados. Los cambios en los valores residuales esperados resultan, o bien en ajustes prospectivos de la programación de depreciación o en una pérdida por deterioro, en caso de ser necesario. Los vehículos son asignados al segmento que cubre, de forma sustancial, todos los riesgos de valor residual.

Los arrendamientos operativos también están relacionados con vehículos, primordialmente productos del Grupo que Financial Services adquiere de distribuidores externos al Grupo u otros terceros y que arrenda a usuarios finales. Estos vehículos se presentan a costo (amortizado) de adquisición bajo equipo en arrendamiento en el segmento Financial Services. En caso de que estos vehículos sean productos del Grupo y que estén subsidiados, los subsidios se deducen del costo de adquisición. Una vez que se reciban ingresos por la venta a distribuidores independientes, estos productos del Grupo generan ingresos por pagos de arrendamiento y la subsiguiente reventa con base en los contratos de arrendamiento por separado. Los ingresos por ventas recibidos por la venta de productos del Grupo a los distribuidores son calculados por el Grupo como de igual magnitud que la adición a equipo en arrendamiento en Financial Services. En 2024, las adiciones a equipo en arrendamiento en Financial Services por estos vehículos fueron por € 746 millones (2023: € 484 millones).

En el caso de arrendamientos financieros, el Grupo presenta las cuentas por cobrar por un importe que corresponde a la inversión neta de los contratos de arrendamiento en cuentas por cobrar por servicios financieros. La inversión neta de un contrato de arrendamiento es la inversión bruta (pagos futuros de arrendamiento y valor residual no garantizado) descontada a la tasa de interés en la que está basado el contrato de arrendamiento.

Inversiones registradas con el método de participación

En la fecha de adquisición, se determina y registra una diferencia positiva entre el costo de adquisición y la participación del Grupo Daimler Truck en los valores razonables de activos y pasivos identificables de la compañía asociada o negocio conjunto, como crédito mercantil nivel inversionista. El crédito mercantil se incluye en el valor en libros de la inversión registrada de acuerdo con el método de participación. En caso de que una participación de capital en una compañía asociada se incremente sin ningún cambio en la influencia significativa, se determina el crédito mercantil únicamente para la participación adicionalmente adquirida; la inversión anterior no se revalúa a valor razonable.

El Grupo Daimler Truck examina en cada fecha de cierre del ejercicio si existen indicios objetivos de deterioro o de reversión del deterioro de las inversiones contabilizadas según el método de la participación. Si existen tales indicios, el Grupo determina la pérdida o reversión de valor que debe reconocerse. Si el valor contable supera el importe recuperable de una inversión, el valor contable se reduce hasta el importe recuperable. El importe recuperable es el mayor entre el valor razonable menos los costos 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.

Prueba de deterioro de activos no circulantes y no financieros

Al 31 de diciembre de 2024, el Grupo Daimler Truck evaluó si existía algún indicio de que un activo pueda estar deteriorado o si existe indicio de que pueda revertirse un pérdida por deterioro previamente registrada. En caso de existir un indicio de este tipo, el Grupo Daimler Truck estima el valor de recuperación del activo. El valor de recuperación se determina para cada activo individual salvo cuando el activo genere entradas de efectivo que no dependan en gran medida de las generadas por otros activos o grupos de activos (unidades generadoras de efectivo o GCU, por sus siglas en inglés).

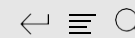
Se lleva a cabo una valoración de los activos distintos al crédito mercantil en cada fecha del informe con relación a si existe indicación de que las pérdidas por deterioro previamente registrada ya no existen o pueden revertirse. Si este es el caso, se registra una reversión parcial o total del deterioro, de esa manera se incrementa el valor contable hasta el importe de recuperación. Sin embargo, el mayor valor contable puede no exceder el valor contable que se habría determinado (neto de depreciación) en caso de no haberse registrado ninguna pérdida por 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 de 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 de uso y lo compara con su respectivo valor en libros (incluyendo el crédito mercantil). Si el valor de 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 13. 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 de 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. Toda la industria de vehículos comerciales está sujeta a fluctuaciones cíclicas y reacciona de manera diferente según la región y el sector. Este hecho se tiene en cuenta mediante el uso de un enfoque conservador para todas las CGU de vehículos. Los valores reales pueden desviarse de los valores estimados debido a cambios desfavorables en estas condiciones subyacentes que se desvían de los supuestos y están fuera del control del Consejo de Administración.

Inventarios

Los inventarios se valúan al costo de adquisición o costo de fabricación o al valor neto de realización, lo que resulte menor. El costo de adquisición o fabricación de los inventarios, generalmente se basa en el método de identificación específico e incluye los costos incurridos. En el caso de inventarios similares en naturaleza que se tienen en grandes cantidades y que son intercambiables, la asignación de costos de adquisición o fabricación se asignan usando la fórmula de costo promedio.

Registro de instrumentos financieros

Los instrumentos financieros se registran inicialmente a valor razonable. Los costos de transacción directamente atribuibles se consideran para instrumentos financieros no valuados a valor razonable a través de resultados. En el caso de adquisiciones o ventas habituales, el Grupo Daimler Truck utiliza la fecha de transacción como la fecha del registro o baja.

Valuación

Categorización de activos financieros

La valuación subsiguiente de activos financieros se determina de conformidad con las tres categorías de valuación siguientes:

- a costos amortizados
- a valor razonable a través de otros ingresos integrales
- a valor razonable a través de resultados

La cesión de la categoría de valuación respectiva se basa en una decisión de clasificación al momento de la adquisición. El modelo de negocios y las características de los flujos de efectivo contractuales son dos criterios clave.

Activos financieros a costo amortizado.

Esta categoría de valuación incluye, entre otras cosas, cuentas por cobrar por servicios financieros, cuentas por cobrar comerciales y efectivo y equivalentes de efectivo. Se mantienen con el objetivo de recaudar los flujos de efectivo acordados contractualmente y tienen pagos contractuales que representan únicamente pagos de intereses y principal sobre el importe nominal pendiente (criterio SPPI).

El efectivo y equivalentes de efectivo consisten principalmente en efectivo en caja, cheques y depósitos a la vista en bancos, así como instrumentos de deuda y certificados de depósito con un plazo remanente en el momento de su adquisición de hasta tres meses, que no están sujetos a fluctuaciones importantes de su valor. El efectivo y equivalentes de efectivo corresponden a la clasificación del Estado Consolidado de Flujos de Efectivo.

Activos financieros a valor razonable a través de otros ingresos integrales: con el objetivo de recaudar los flujos de efectivo acordados contractualmente así como realizar ventas de activos financieros y que cumplen con el criterio SPPI de acuerdo con la NIIF 9 “Instrumentos Financieros”. Estos incluyen, entre otros, instrumentos de la partida títulos de deuda negociables e inversiones similares que se mantienen con fines de gestión de liquidez.

Esta categoría también incluye instrumentos de capital seleccionados que no se mantienen con fines de negociación y para los cuales se ejerció la opción de reconocer cambios en el valor razonable sin afectar las utilidades o pérdidas.

Activos financieros registrados a valor razonable a través de resultados:

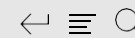
Esta categoría de valuación incluye los activos financieros que, o bien entran en la definición de un derivado de conformidad con la NIIF 9 o no cumplen con los criterios de la SPPI. Estos incluyen instrumentos en la partida instrumentos de deuda negociables e inversiones similares, instrumento de capital y deuda y otros activos financieros.

Deterioro de activos financieros.

La determinación de si un activo financiero ha experimentado un aumento significativo del riesgo crediticio se basa en una evaluación de la probabilidad de incumplimiento, que se realiza al menos trimestralmente, incorporando información externa de calificación crediticia así como información interna sobre la calidad crediticia del activo financiero. 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 provisiones 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 33. Gestión de riesgos financieros.

Un instrumento financiero se da de baja en cuentas si se puede suponer razonablemente que un activo financiero no puede realizarse total o parcialmente, es decir, si la garantía ya no está disponible y no se esperan más pagos del cliente una vez finalizados los procedimientos de insolvencia o las decisiones judiciales, por ejemplo.

Se espera que las modificaciones materiales de las cuentas por cobrar por servicios financieros sólo puedan ocurrir en casos excepcionales y en un grado inmaterial.

Categorización de pasivos financieros

La valuación subsiguiente de pasivos financieros se determina de conformidad con la dos categorías de valuación que se enumeran a continuación:

- a costos amortizados
- a valor razonable a través de resultados

En principio, todos los pasivos financieros del grupo Daimler Truck se valúan a costos amortizados. Una excepción son los pasivos financieros derivados y los instrumentos con opción de venta que se explican a continuación.

El Grupo participa en acuerdos de factoraje inverso según los cuales los proveedores pueden optar por recibir pagos anticipados de instituciones financieras y bancos externos vendiendo sus cuentas por cobrar del Grupo a un factor. El grupo Daimler Truck clasifica los pasivos financieros elegibles para acuerdos de factoraje inverso como cuentas por pagar comerciales, ya que las obligaciones de pago por bienes o servicios son facturadas por un proveedor. Daimler Truck considera las cuentas por pagar comerciales como parte del capital de trabajo. En general, las cuentas por pagar comerciales tienen un vencimiento original inferior a 12 meses. Los pagos relacionados se incluyen en los flujos de efectivo de las actividades operativas, ya que siguen siendo de naturaleza operativa.

Pasivos financieros valuados a costo amortizado

Las participaciones minoritarias de Mercedes-Benz Grund Services GmbH en Daimler Truck Grundstückverwaltung GmbH & Co. OHGs (1-4) y en Daimler Buses Grundstücksverwaltung GmbH & Co. OHG se contabilizan en pasivos financieros registrados a costo amortizado. Estas participaciones minoritarias se clasifican como instrumentos con opción de venta porque el accionista minoritario, Mercedes-Benz Grund Services GmbH (consulte la Nota 25. **Pasivos por financiamiento**), tiene el derecho de rescindir y devolver su participación a cambio de una indemnización por despido. Por lo tanto, las participaciones minoritarias se contabilizan como pasivos financieros de acuerdo con la NIC 32 "Instrumentos Financieros: Presentación". Después del registro inicial, los pasivos financieros se miden posteriormente al costo amortizado utilizando el método de interés efectivo. La valuación de los instrumentos con opción de venta en sociedades comerciales inmobiliarias es igual al valor presente del monto de la redención en caso de terminación de la participación accionaria.

Pasivos financieros a valor razonable a través de resultados Los pasivos financieros a valor razonable a través de resultados incluyen pasivos financieros derivados.

Determinación de 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.

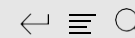
El descuento se basa en las tasas de interés actuales a las que se podrían haber obtenido préstamos similares con términos idénticos al 31 de diciembre de 2024 y al 31 de diciembre de 2023.

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 valuados 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 33 Gestión de riesgos financieros contiene más información sobre la cobertura de divisas y los riesgos de tasas de interés.

Pensiones y obligaciones similares

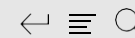
El saldo de planes de prestaciones definidas de pensiones y otras obligaciones por prestaciones posteriores al retiro y activos del plan (obligación de pensión neta o activos de pensión netos), devengan intereses a la tasa de descuento utilizada como base para la valuación de la obligación de pensión bruta. El gasto o ingreso por intereses neto resultante se registra en resultados bajo gasto por intereses o ingreso por intereses en el Estado Consolidado de Resultados. Los otros gastos resultantes de obligaciones de pensiones y otras obligaciones de prestaciones de pensiones similares, que principalmente resultan de derechos adquiridos durante el año bajo revisión, se registran en los gastos de operación en el Estado Consolidado de Resultados.

Los factores de descuento utilizados en el cálculo de los valores presentes de las obligaciones por prestaciones definidas de pensiones deberán determinarse - con vencimientos y divisas igualando los pagos de pensiones - haciendo referencia a los rendimientos del mercado al final del período de informe sobre bonos corporativos de alta calidad en los respectivos mercados. En el caso de vencimientos a muy largo plazo, no existen bonos corporativos de alta calidad disponibles como referencia. Los factores de descuento respectivos se estiman extrapolando las tasas de mercado actuales a lo largo de la curva de rendimiento.

Provisiones para otros riesgos

Se registra una provisión por garantías cuando se vende un producto o cuando se inicia un nuevo programa de garantía. La valuación del os costos de garantía se basa principalmente en la experiencia histórica.

Las provisiones para reestructuración se establecen en relación con programas que cambian significativamente el alcance del negocio que realiza un segmento o unidad de negocio o la forma en la que el negocio se realiza. En la mayoría de los casos, los gastos de reestructuración incluyen pagos de prestaciones por terminación y pagos de compensaciones por la terminación de contratos con proveedores y distribuidores. Las provisiones de reestructuración se registran una vez que el Grupo cuente con un plan formal detallado cuya implementación haya sido iniciada o anunciada.



Pasivos por reembolsos y contractuales

Pasivos contractuales:

El Grupo Daimler Truck registra un pasivo contractual para la obligación de transferir bienes o servicios a un cliente por los que el Grupo Daimler Truck ha recibido (o recibirá) contraprestación por parte del cliente.

Los pasivos contractuales ocurren en el Grupo Daimler Truck especialmente por contratos de servicios y mantenimiento prepagados y garantías extendidas.

Pasivos por reembolsos:

Un pasivo por reembolso ocurre si el Grupo Daimler Truck recibe contraprestación de un cliente y espera reembolsar parte o la totalidad de esa contraprestación al cliente. Un pasivo por reembolso se registra al importe de la contraprestación recibida por la que el Grupo Daimler Truck no espera tener derechos y, por lo tanto, no se incluye en el precio de transacción.

Los pasivos por reembolso ocurren en el Grupo Daimler Truck especialmente en las siguientes circunstancias:

- Obligaciones de transacciones de ventas (especialmente bonos de desempeño, descuentos y otras concesiones sobre precios) en el ámbito de la NIIF 15, y
- Ventas con derecho de devolución o garantías de valor residual.

Pago basado en acciones

El pago basado en acciones comprende las adjudicaciones de pasivos liquidados en efectivo.

Los planes de remuneración basados en pasivos se miden a su valor razonable en cada fecha del balance hasta su liquidación y la obligación se reconoce como una provisión considerando el período de consolidación. La utilidad o pérdida del período es igual a la adición a y/o la reversión de la provisión durante el período del informe y el equivalente de dividendos pagados durante el período, y se incluye en costos de operación.

Presentación en el Estado Consolidado de Flujos de Efectivo

El Grupo Daimler Truck utiliza el método indirecto para la determinación de Flujos de Efectivo provenientes de actividades de operación. Los intereses pagados, al igual que los intereses y dividendos recibidos, se clasifican como efectivo provenientes de actividades de operación. Los flujos de efectivo de títulos de deuda comercializables de corto plazo con tasas altas de rotación e importes significativos se compensan y presentan dentro de efectivo proveniente de actividades de inversión.

Consideración de aspectos relacionados con 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. Con soluciones sustentables e innovaciones técnicas, Daimler Truck persigue el objetivo de lograr un transporte local libre de CO₂e y desarrollar estrategias para contrarrestar los efectos del cambio climático. Esto se logra no solo mediante vehículos eléctricos de batería e hidrógeno, sino también mediante diversos servicios y nuevas soluciones digitales. Este objetivo se persigue en todas las áreas de la cadena de valor. Uno de los objetivos a largo plazo de la compañía es impulsar la transformación tecnológica para lograr un transporte sin CO₂e en las carreteras para 2050. Para lograrlo, Daimler Truck apuesta por camiones y autobuses eléctricos de batería e hidrógeno que operan sin CO₂e (*tank-to-wheel*). A partir de 2039, solo se ofrecerán vehículos que operen sin CO₂e en Europa, Japón y EE. UU. Además, Daimler Truck utiliza temporalmente certificados de compensación de CO₂e, que son unidades negociables (créditos de carbono) que representan el derecho a emitir una tonelada de dióxido de carbono o una cantidad equivalente de otro gas de efecto invernadero. Un crédito de carbono corresponde a una tonelada de emisiones equivalentes de CO₂. En adelante, el CO₂e representa la estandarización de diferentes gases de efecto invernadero en una sola unidad.

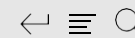
Daimler Truck comenzó a desarrollar tecnologías de propulsión alternativas desde el principio y ya ofrece una extensa flota de vehículos libres de CO₂e en diversos mercados a nivel mundial. En el año del informe 2024, ya había once modelos de camiones y autobuses libres de CO₂e listos para producción en serie y en operación, a la venta en los principales mercados de Europa, EE. UU. y Japón. Puede encontrar más información en el informe combinado de la administración, en el apartado de Sustentabilidad.

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 Cultura corporativa responsable). La declaración de sustentabilidad corporativa, como parte del informe combinado de la administración, se sometió a revisión de aseguramiento limitado por parte del

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.



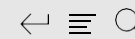
Al determinar y verificar la vida útil de los costos de desarrollo capitalizados, se tiene en cuenta la vida útil esperada del producto. La transformación del negocio de vehículos comerciales a vehículos de cero emisiones puede afectar los ciclos de vida de los productos originalmente esperados. A la 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. 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 13 - Inversiones Registradas utilizando el Método de Participación - se observa la presentación de los valores en libros de las inversiones registradas con el método de participación.

Valores de recuperación de equipo en arrendamientos operativos.

El Grupo Daimler Truck revisa de forma regular los factores que determinan los valores de sus vehículos en arrendamiento. En particular, es necesario estimar los valores residuales de los vehículos al final de su plazo de arrendamiento, los cuales constituyen una parte sustancial de los flujos de efectivo futuros estimados de los activos en arrendamiento. En este contexto, se efectúan suposiciones en relación con factores de influencia principal, tales como el número esperado de vehículos devueltos, los últimos resultados de recomercialización y los futuros cambios de modelo de vehículos. Estas suposiciones se determinan ya sea conforme a estimaciones calificadas o a través de publicaciones proporcionados por terceros expertos; las estimaciones calificadas se basan, siempre y cuando se encuentren disponibles al

público, en datos externos considerando información interna adicional disponible, tal como la experiencia histórica relativa a la evolución de los precios, y los precios de venta recientes. Los valores residuales así determinados sirven como base para la depreciación; las fluctuaciones de los valores residuales ocasionan ya sea ajustes prospectivos a la depreciación sistemática o, en el caso de una baja importante en los valores residuales estimados, al deterioro. Si la depreciación se ajusta prospectivamente, los cambios en las estimaciones de los valores residuales no tienen un efecto directo pero son distribuidos equitativamente a lo largo de los períodos remanentes de los contratos de arrendamiento.

Cobrabilidad de las cuentas por cobrar por servicios financieros.

El Grupo Daimler Truck calcula regularmente el riesgo de incumplimiento de las cuentas por cobrar por servicios financieros. En este contexto, considera múltiples factores, incluyendo la experiencia histórica relativa a las pérdidas, el tamaño y la composición de ciertas carteras, sucesos y condiciones económicos actuales y los valores razonables estimados y suficiencia de garantías. Además de la información histórica y actual de pérdidas, también se incluye información razonable y sustentable del futuro de los factores. Esta información incluye factores macroeconómicos (por ejemplo, crecimiento del PIB, tasa de desempleo, índice costo-rendimiento) y pronósticos de condiciones económicas futuras. Para cuentas por cobrar por servicios financieros, estos pronósticos se realizan utilizando un análisis de escenarios (escenario base, escenario optimista y pesimista). La información externa adicional que no puede mostrarse en los escenarios es - en el grado necesario - incluida en la evaluación mediante ajustes subsiguientes. Los cambios en la estimación y evaluación de estos factores influyen en la reserva para pérdidas crediticias, teniendo como resultado un impacto en la utilidad neta del Grupo. Para más información, ver la Notas 14 - Cuentas por cobrar por servicios financieros - la Nota 33 - Gestión de riesgos financieros.

Garantías de producto

El registro y la valuación de las provisiones para garantías de productos generalmente se relacionan con un gran número de estimaciones.

El Grupo ofrece diversos tipos de garantías de productos, dependiendo del tipo de producto y de las condiciones de mercado. Las provisiones para garantías de productos generalmente se registran en el momento en que se venden los vehículos o cuando se lanzan nuevos programas de garantía. Con base en la experiencia histórica relativa a las reclamaciones de garantías, se establecen hipótesis sobre el tipo y alcance de las reclamaciones futuras de garantías y el crédito mercantil de los clientes, así como las posibles campañas de retiro o de recompra para cada serie de modelos. Estas estimaciones se basan en la experiencia de

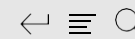
la frecuencia y grado de fallas y defectos vehiculares en el pasado. Además, las estimaciones también incluyen hipótesis sobre los montos de los posibles costos de reparación de vehículos y los efectos de los límites potenciales de tiempo o kilometraje. Las provisiones se ajustan regularmente para reflejar información nueva. La Nota 23 - 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 30 - 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 22 - 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 cinco entidades estructuradas controladas. Adicionalmente, el Grupo Daimler Truck mantuvo relaciones con cinco entidades estructuradas no controladas.

Activos y pasivos disponibles para venta

Al 31 de diciembre de 2024 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).

C. 08		
Integración del Grupo		
	Al 31 diciembre,	
	2024	2023
Subsidiarias consolidadas	133	128
Alemania	18	17
Internacionales	115	111
Subsidiarias no consolidadas	22	22
Alemania	8	7
Internacionales	14	15
Operaciones conjuntas registradas con el método de participación	1	1
Alemania	–	–
Internacionales	1	1
Negocios conjuntos registrados con el método de participación	6	5
Alemania	1	1
Internacionales	5	4
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	5	6
Internacionales	6	5
Otras inversiones significativas contabilizadas a valor razonable	4	5
Alemania	2	3
Internacionales	2	2
Total	183	178



4. 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 C. 09. La categoría de tipo productos y servicios corresponde a los segmentos reportables, tal como se describe con mayor detalle en la Nota 34 - Información por Segmentos.

Otros ingresos por ventas incluyen principalmente ingresos por los negocios de renta y arrendamiento por € 1,208 millones (2023: € 1,184 millones), intereses por el negocio de Financial Services por un importe de € 2,573 millones (2023: € 2,027 millones) y efectos por cobertura cambiaria. Los intereses por el negocio de servicios financieros incluyen ingresos financieros sobre la inversión neta en arrendamientos por € 393 millones (2023: € 283 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 2023 por un importe de € 989 millones en 2024 (los ingresos por ventas en 2023 que se incluyeron previamente en pasivos contractuales al 1º de enero de 2023: € 865 millones) e ingresos por obligaciones de cumplimiento satisfechas plena o parcialmente en períodos anteriores por un importe de € 113 millones (2023: € 93 millones).

C. 09								
Ingresos por ventas								
	Trucks North America	Mercedes- Benz	Trucks Asia	Daimler Buses	Financial Services	Total segmentos	Reconciliación	Grupo Daimler Truck
En millones de euros								
2024								
Ingresos de conformidad con NIIF 15	23,710	18,455	6,095	5,055	236	53,550	-3,212	50,339
Europa	68	11,939	378	3,538	96	16,018	-1,230	14,789
América del Norte	23,401	1,193	46	551	66	25,255	-1,228	24,027
Asia	5	1,276	5,097	66	15	6,459	-492	5,967
América Latina ¹	73	2,981	185	809	17	4,065	-259	3,806
Otros mercados	164	1,067	389	91	43	1,753	-3	1,750
Otros ingresos por ventas	71	640	16	192	3,098	4,018	-280	3,738
Total ingresos por ventas	23,781	19,095	6,111	5,247	3,334	57,568	-3,491	54,077
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

¹ Excluyendo a México.



Al 31 de diciembre de 2024, se esperaba que se materializaran, dentro de los tres años siguientes, ingresos por ventas por € 4,162 millones (2023: € 3,706 millones) en relación con las obligaciones de desempeño insatisfechas (o parcialmente insatisfechas) al final de período de informe. Estos ingresos por ventas resultan primordialmente de contratos de servicio y mantenimiento a largo plazo y garantías extendidas. No incluyen obligaciones de cumplimiento de contratos de clientes que tienen duraciones originales esperadas de un año o menos. Las obligaciones de cumplimiento a largo plazo de importancia menor para el valor contractual total de un contrato de paquete no se consideran en la evaluación de la duración original del contrato de paquete.

Los ingresos por ventas por segmento se muestran en la tabla C. 86 y por región en la tabla C. 88, en la Nota 34 - Información por segmento.

5. Costos de Operación

Costo de ventas

Las partidas incluidas en costo de ventas se muestran en la tabla C. 10

C. 10

Costo de ventas

	2024	2023
En millones de euros		
Gasto por bienes vendidos	-38,598	-40,273
Depreciación de equipo en arrendamientos operativos	-821	-804
Costos de refinanciamiento en Financial Services	-1,822	-1,424
Pérdidas por deterioro en cuentas por comprar de Financial Services	-298	-88
Otros costos de ventas	-1,340	-1,379
	-42,879	-43,968

La disminución en el costo de ventas del Grupo se debe principalmente al cambio en ventas en 2024 en comparación con 2023. Por el contrario, los costos de refinanciamiento den el segmento Financial Services incrementaron el costo de ventas en 2024 debido a una mayor cartera.

La amortización de costos de desarrollo capitalizados por € 79 millones (2023: € 94 millones) se incluye en el gasto de bienes vendidos.

El gasto de bienes vendidos también incluye, entre otros gastos, medidas de optimización de costos para reducir costos fijos (ver tabla C 11).

Gastos de ventas

En 2024, los gastos de ventas fueron por un total de € 3,009 millones (2023: € 2,890 millones). Los gastos de ventas incluyen costos de venta directos así como gastos de administración, tales como gastos de personal, costos de material y otros costos de ventas. Adicionalmente, los gastos de ventas incluyeron una partida especial por € 169 millones por el deterioro de cuentas por cobrar comerciales, en 2024, como resultado de las pláticas en curso con nuestro socio en relación con nuestro negocio en China.

Gastos de administración

En 2024, los gastos de administración fueron por un importe de € 2,582 millones (2023: € 2,413 millones). Estos consisten en gastos que no son atribuibles a funciones de producción, ventas o investigación y desarrollo, tales como gastos de personal, depreciación y amortización de activos fijos e intangibles, y otros costos de administración.

Gastos de investigación y desarrollo no capitalizados

En 2024, los costos de investigación y desarrollo no capitalizados fueron por un importe de € 1,671 millones (2023: € 1,757 millones) e incluyen principalmente gastos de personal y gastos de materiales.

Medidas de optimización de costos

En 2024, los gastos por medidas de optimización de costos estuvieron presentes en el costo de ventas, gastos de venta y administración atribuibles a los segmentos Trucks North America, Financial Services y Mercedes-Benz Trucks. En el ejercicio anterior, los gastos por medidas de optimización de costos se incluyeron en los gastos de ventas y administración en el segmento Mercedes-Benz Trucks.

La tabla C 11 ofrece un panorama general de la integración del gasto total por las medidas de optimización de costos.

C. 11

Gastos relacionados con medidas de optimización de costos

	2024	2023
En millones de euros		
Costo de ventas	2	7
Gastos de ventas	15	9
Gastos de administración	39	-
Costos de investigación y desarrollo no capitalizados	-	-
	55	16

Gastos de personal y número promedio de empleados

Los gastos de personal incluidos en el Estado Consolidado de Resultados fueron por un importe de € 8,227 millones en 2024 (2023: € 8,154 millones). Los gastos de personal incluyen sueldos y salarios por un importe de € 6,264 millones (2023: € 6,325 millones), aportaciones de seguridad social por un importe de € 1,666 millones (2023: € 1,557 millones) y gastos por obligaciones de pensión por un importe de € 297 millones (2023: €272 millones).

De conformidad con la Sección 314 Subsección 1 No. 4 del Código de Comercio de Alemania (HGB), los números promedio de personas empleadas en el Grupo Daimler Truck Group, se muestran en la tabla C 12.

C. 12

Número promedio de empleados

	2024	2023
Trucks North America	28,790	29,291
Mercedes-Benz Trucks	41,487	42,146
Trucks Asia	16,806	16,904
Daimler Buses	17,197	16,756
Financial Services	1,930	1,903
Central Functions & Services¹	2,831	2,933
	109,041	109,933

1 Incluyendo entidades que no son asignadas a segmentos de información y se presentan en reconciliación dentro de la información del segmento.

La información sobre la remuneración total del personal directivo clave se ofrece en la Nota 38. Remuneración de los miembros del Consejo de Administración y el Comité de Vigilancia.



6. Otros ingresos y gastos de operación

La tabla C 13 muestra la integración de otros ingresos de operación.

C. 13		
Otros ingresos de operación		
	2024	2023
En millones de euros		
Utilidad sobre oportunidad de compra en relación con transacciones Fase 2		
	-	4
Ingresos por costos cobrados nuevamente	260	301
Concesiones y subsidios gubernamentales	110	55
Utilidad sobre ventas de propiedades, plantas y equipo	26	24
Ingresos por rentas no relacionados con ventas por financiamiento	47	43
Otros ingresos de operación[diversos	252	238
	696	664

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 C 14.

C. 14		
otros gastos de operación		
	2024	2023
En millones de euros		
Pérdidas sobre ventas de propiedades, plantas y equipo		
	-20	-41
Otros gastos de operación diversos	-397	-60
	-417	-101

Los otros gastos de operación diversos incluyeron provisiones por riesgos de responsabilidad y litigio, gastos resultantes del ajuste al valor monetario de compañías en países hiperinflacionarios, así como una partida especial por el deterioro de otros activos financieros en 2024 por un importe de € 32 millones, resultante de las pláticas en curso con nuestro socio en relación con nuestro negocio en China..

7. Otros ingresos/gastos financieros, netos

La tabla C. 15 muestra los componentes de otros ingresos/gastos financieros, netos

C. 15		
Otros ingresos/gastos financieros, netos		
	2024	2023
En millones de euros		
Ingresos y gastos por la composición y efectos por cambios en tasas de descuento de provisiones para otros riesgos		
	-128	-128
Otros ingresos/gastos financieros diversos, netos	108	-4
	-19	-132

En 2024, los otros ingresos/gastos financieros estuvieron impactados positivamente por utilidades por tipo de cambio de la valuación de tenencias en divisa extranjera y menores gastos por instrumentos de capital en comparación con 2023.

8. Ingresos por intereses y gastos por intereses

La tabla C. 16 muestra los componentes de ingresos por intereses y gastos por intereses.

C. 16		
Ingresos por intereses y gastos por intereses		
	2024	2023
En millones de euros		
Ingresos por intereses		
Ingresos por intereses, netos sobre los activos netos de planes de pensión con prestaciones definidas	1	-
Ingresos por intereses y similares	429	384
	430	384
Gastos por intereses		
Gastos por intereses, netos, por la obligación neta por planes de pensión con prestaciones definidas	-65	-55
Gastos por intereses y similares	-154	-186
	-220	-241



9. Impuesto sobre la renta

La tabla C 17 muestra los componentes del impuesto sobre la renta.

C. 17		
Componentes del impuesto sobre la renta		
	2024	2023
En millones de euros		
Impuestos circulantes	-1,441	-1,620
Impuestos diferidos	704	264
	-736	-1,355

El gasto en impuestos circulantes incluye gasto fiscal registrado para periodos anteriores por of €17 millones (2023: ingresos por € 38 millones).

Los impuestos diferidos se integran a partir de los componentes que se muestran en la tabla C 18.

C. 18		
Componentes de ingresos (+) o gastos (-) fiscales diferidos		
	2024	2023
En millones de euros		
Impuestos diferidos debido a diferencias temporales	527	147
Impuestos diferidos debido a pérdidas fiscales y créditos fiscales trasladados a ejercicios posteriores	177	117
	704	264

Daimler Truck Holding AG tiene su domicilio en Alemania con una tasa aplicable del impuesto sobre la renta del 29.8% tanto en 2024 como en 2023. Este consiste en una tasa federal de impuesto sobre la renta corporativo del 15.0%, un sobrecargo fiscal por solidaridad del 5.5% sobre impuesto sobre la renta corporativo de cada año, y una tasa de impuesto comercial del 14.0%. Los impuestos diferidos se valoraron utilizando las tasas fiscales sustancialmente vigentes en las respectivas jurisdicciones fiscales.

La tabla C 19 muestra una reconciliación del gasto esperado por impuesto sobre la renta con el gasto real por impuesto sobre la renta utilizando la tasa fiscal obligatoria de Alemania sin cambio del 29.8%.

C. 19		
Reconciliación del gasto esperado por impuesto sobre la renta con el gasto real por impuesto sobre la renta		
	2024	2023
En millones de euros		
Gasto esperado por impuesto sobre la renta	-1,134	-1,589
Diferencial tasa impositiva extranjera	125	136
Cambios en la lev fiscal	5	38
Cambio en activos por impuestos diferidos no registrados	417	184
Ingresos libres de impuestos y gastos no deducibles	-174	-107
Otros	25	-18
	-736	-1,355

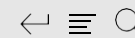
Los ingresos libres de impuestos y los gastos no deducibles incluyen los efectos de las entidades y operaciones legales alemanas y extranjeras, por ejemplo, de los dividendos libres de impuestos y los gastos no deducibles resultantes de dichos dividendos.

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 C. 20

C. 20		
Activos y pasivos fiscales diferidos		
	2024	2023
En millones de euros		
Activos fiscales diferidos	2,557	1,873
Pasivos fiscales diferidos	-28	-40
Activos fiscales diferidos, netos	2,528	1,833

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 C 21.

**C 21****Diferencial de activos fiscales diferidos y pasivos fiscales diferidos antes de compensación**

A diciembre 31,

2024 2023

En millones de euros

Activos intangibles	90	80
Propiedades, plantas y equipo	215	89
Equipo en arrendamientos operativos	144	117
Inventarios	297	280
Cuentas por cobrar por servicios financieros	162	160
Activos diversos, principalmente otros activos financieros	1,409	1,266
Traslados de pérdidas fiscales y créditos fiscales no utilizados	445	562
Provisiones para pensiones y obligaciones similares	195	181
Otras provisiones	989	1,032
Pasivos	1,127	999
Ingresos diferidos	578	780
Pasivos diverso	-	-
	5,652	5,546
Activos fiscales diferidos no registrados	-174	-666
sobre diferencias temporales	-70	-267
sobre trasposos de pérdida fiscal	-104	-399
Activos fiscales diferidos, brutos	5,478	4,880
Costos de desarrollo	-265	-192
Otros activos intangibles	-43	-45
Propiedades, plantas y equipo	-585	-621
Equipo en arrendamientos operativos	-674	-785
Inventarios	-34	-60
Cuentas por cobrar por servicios financieros	-86	-248
Activos diversos	-145	-148
Provisiones para pensiones y obligaciones similares	-911	-863
Otras provisiones	-14	-18
Pasivos diversos	-192	-68
Pasivos fiscales diferidos, brutos	-2,949	-3,047
Activos fiscales diferidos, netos	2,528	1,833

El comportamiento de los activos fiscales diferidos, netos, se muestra en la tabla C 22.

C 22**Cambio de activos fiscales diferidos, neto**

2024 2023

En millones de euros

Activos fiscales diferidos, netos al 1 de enero	1,833	1,578
Beneficio/gasto fiscal diferido en el Estado Consolidado de Resultados	704	264
Cambio de activos/pasivos fiscales diferidos sobre instrumentos de capital / instrumentos de deuda incluidos en otros ingresos integrales	-	-3
Cambio de activos/pasivos fiscales diferidos sobre instrumentos financieros derivados incluidos en otros ingresos integrales	22	31
Cambio de activos/pasivos fiscales diferidos sobre utilidades/pérdidas actuariales por planes de pensiones con prestaciones definidas incluidos en otros ingresos integrales	-50	-2
Otros cambios ¹	19	-35
Activos fiscales, netos al 31 diciembre	2,528	1,833

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 C 23.

C 23**Total ingresos integrales**

2024 2023

En millones de euros

Gasto por impuesto sobre la renta en el Estado Consolidado de Resultados	-736	-1,355
Gasto o beneficio por impuesto sobre la renta registrado en otras reservas	-28	25
	-765	-1,330

Los activos fiscales diferidos no se han reconocido para las partidas que se muestran en la tabla C 24 porque el Grupo Daimler Truck cree que la recuperabilidad de esos activos fiscales diferidos no es probable o no se puede documentar de manera confiable que habrá suficientes ingresos fiscales futuros disponibles contra los que puedan compensarse sus beneficios.

C 24**Partidas para las que no se registraron activos fiscales diferidos**

2024 2023

En millones de euros

Diferencias temporales deducibles	249	815
Traslado de pérdidas fiscales	554	1,435
	803	2,250

El vencimiento de las pérdidas fiscales amortizables, por las que no se reconocieron activos fiscales diferidos, se muestran en la tabla C 25.

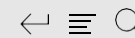
C 25**Traslados de pérdidas fiscal para los que no se registraron activos fiscales diferidos**

2024 2023

En millones de euros

Sin vencimiento	238	1,063
Vencimiento		
entre uno y cinco años	173	196
entre seis y diez años	24	39
después de más de diez años	119	137
	554	1,435

El Grupo Daimler Truck incurrió en pérdidas fiscales en 2024 o 2023 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 € 248 millones al 31 de diciembre de 2024 (31 de diciembre de 2023: € 372 millones). De estos € 181 millones (31 de diciembre de 2023: € 328 millones) están relacionados con el grupo fiscal alemán de Daimler Truck Holding AG.



El grupo Daimler Truck considera probable que en el futuro se disponga de 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 € 7,846 millones (31 de diciembre de 2023: € 5,248 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 impositivas 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.

El Grupo Daimler Truck está sujeto al impuesto complementario mínimo global de conformidad con la legislación “*Pillar Two*”. En 2024 no se registró ningún gasto fiscal circulante correspondiente.

El Grupo Daimler Truck ha aplicado un recurso obligatorio temporal por contabilidad de impuestos diferidos conforme de incurre en impuestos circulantes.



10. Activos intangibles

En la siguiente tabla C 28 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 C 26 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 € 1,071 millones al 31 de diciembre de 2024 (31 de diciembre de 2023: € 1,074). Los costos de desarrollo, en los que no se han completado todavía los proyectos subyacentes fueron por un importe de € 444 millones al 31 de diciembre de 2024 (31 de diciembre de 2023: € 384 millones).

C. 26		
Crédito mercantil por segmento		
	Al 31 diciembre,	
	2024	2023
En millones de euros		
Trucks North America	295	284
Mercedes-Benz Trucks	167	167
Trucks Asia	81	82
Daimler Buses	4	4
Financial Services	7	7
Reconciliación ¹	128	121
	684	666

1 Crédito mercantil en 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 2023: € 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:

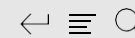
- Para las CGU relacionadas con vehículos, se utilizan las tasas de interés redondeadas ajustadas por riesgo para descontar los flujos de efectivo del 9.0% después de impuestos/13.0% antes de impuestos (31 de diciembre, 2023: 9.0% después de impuestos/12.0% antes de impuestos). Los principales supuestos 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 el retorno sobre el capital y el crecimiento de nuevos negocios, que en promedio aumentan ligeramente durante el período de planificación detallado.
- Para la CGU TORC Robotics, Inc., se aplica una tasa ajustada por riesgo del 24.6% después de impuestos/32.8% antes de impuestos, debido al producto innovador de la CGU (31 de diciembre de 2023: 20.0% después de impuestos/26.0% 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 2024 no requirió ningún deterioro.

La tabla C 27 muestra los rubros del Estado Consolidado de Resultados en el que se incluye el gasto total de amortización de activos intangibles.

C. 27		
Gasto de amortización por activos intangibles en el Estado Consolidado de Resultados		
	2024	2023
En millones de euros		
Costo de ventas	103	124
Gastos de ventas	5	5
Gastos de administración	19	19
Costos de investigación y desarrollo no capitalizados	10	10
	138	157



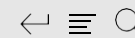
C. 28

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, 2023	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
Adiciones debido a combinaciones de negocios	–	–	–	–
Otras adiciones	–	404	61	464
Reclasificaciones	–	1	-1	–
Enajenaciones	-1	-392	-32	-425
Otros cambios ¹	26	4	-16	14
Saldo al 31 diciembre, 2024	880	1,706	2,015	4,602
Depreciación				
Saldo al 1 enero, 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, 2022	189	809	673	1,672
Adiciones	–	79	59	138
Enajenaciones	–	-386	-24	-410
Otros cambios ¹	8	-6	-8	-7
Saldo al 31 diciembre, 2024	197	496	700	1,393
Valor en libros al 31 diciembre, 2023	666	880	1,330	2,876
Valor en libros al 31 diciembre, 2024	684	1,210	1,315	3,209

¹ Cambios primordialmente por conversión de divisas.

² Otros activos intangibles incluyen activos sujetos a amortización y activos con vidas útiles indefinidas no sujetos a amortización. El valor en libros del derecho de uso de la marca Mercedes-Benz al 31 diciembre, 2024 fue de € 932 millones (31 diciembre 2023: € 932 millones).



11. 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 € 8,413 millones al 31 de diciembre de 2024 (31 de diciembre de 2022: € 7,979 millones) incluyen activos por derechos de uso relacionados con la contabilidad como arrendatario.

El comportamiento de las propiedades, plantas y equipo, excluyendo activos por derechos de uso, se muestra en la tabla C 39.

Durante 2024, se dedujeron subsidios gubernamentales por € 21 millones (2023: € 10 millones) de otras adiciones dentro de propiedades, plantas y equipo.

C. 29

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, 2023	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
Adiciones debido a combinaciones de negocios	-	-	-	-	-
Otras adiciones	62	193	264	895	1,414
Reclasificaciones	129	184	284	-580	17
Enajenaciones	-50	-166	-254	-32	-502
Otros cambios ¹	12	-8	-3	22	22
Saldo al 31 diciembre, 2024	5,336	7,102	7,828	1,085	21,351
Depreciación					
Saldo a enero 1, 2023	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
Adiciones	114	276	398	1	788
Reclasificaciones	-	1	-1	-	-
Enajenaciones	-25	-152	-222	-3	-401
Otros cambios ¹	7	-7	3	-	2
Saldo a 31 diciembre, 2024	2,673	5,248	6,001	5	13,926
Valor en libros al 31 diciembre, 2023	2,605	1,770	1,715	773	6,863
Valor en libros al 31 diciembre, 2024	2,663	1,855	1,828	1,080	7,425

1 Cambios primordialmente por conversión de divisas.



La Tabla C 30 muestra la integración de los activos por derecho de uso.

C. 30		
Activos de derecho de uso		
	Al 31 diciembre,	
	2024	2023
En millones de euros		
Terrenos, mejoras a arrendamientos y construcciones	937	1,063
Equipo y maquinaria técnica	13	10
Otros equipos, equipo de fábrica y oficina	38	44
	988	1,117

Las tablas C 31 y C 32 muestran información adicional relacionada con contabilidad de arrendatario.

C. 31		
Adiciones y depreciaciones para activos de derecho de uso		
	2024	2023
En millones de euros		
Adiciones a activos de derecho de uso	145	285
Depreciación por:		
Terrenos, mejoras a arrendamientos y construcciones	199	196
Equipo y maquinaria técnica	8	5
Otros equipos, equipo de fábrica y oficina	19	18
	227	219

C. 32		
Gastos relacionaos con contabilidad de arrendatario		
	2024	2023
En millones de euros		
Gasto por intereses por transacciones de arrendamiento	30	28
Gastos por arrendamientos corto plazo	66	60
Gastos por arrendamientos poco valor	14	10
Gastos por pagos arrendamientos variables	13	17

La Tabla C 33 incluye salidas de efectivo relacionadas con contabilidad de arrendatario. Las salidas de efectivo totales por contratos de arrendamiento incluyen pagos de gastos por gastos por intereses, y otros gastos relacionados con contabilidad de arrendatario tal como se muestra en la Tabla C 32. 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.

C. 33		
Salidas de efectivo relacionadas con contabilidad de arrendatario		
	2024	2023
En millones de euros		
Salida efectivo total por contratos de arrendamiento	340	330
Flujos de efectivo futuros no reflejados en pasivos de arrendamiento	931	809



12. Equipo en arrendamientos operativos

La tabla C 34 presenta el comportamiento del rubro de equipo en arrendamientos operativos.

C. 34		
Equipo en arrendamientos operativos		
	2024	2023
En millones de euros		
Costos de adquisición/manufactura		
Saldo al 1 enero	6,447	6,273
Adiciones	1,616	1,798
Reclasificaciones	-10	-
Enajenaciones	-1,691	-1,606
Otros cambios ¹	26	-17
Saldo al 31 diciembre	6,388	6,447
Depreciación/deterioro		
Saldo al 1 enero	1,917	1,840
Adiciones	821	804
Enajenaciones	-747	-767
Otros cambios ¹	16	41
Saldo al 31 diciembre	2,007	1,917
Valor en libros al 1 enero		
	4,530	4,433
Valor en libros al 31 diciembre	4,381	4,530

1 Cambios primordialmente por conversión de divisas.

Pagos de arrendamientos

Los vencimientos de los pagos futuros de arrendamientos no cancelables al Grupo Daimler Truck por equipo en arrendamientos operativos son los que se muestran en la tabla C 35.

C. 35		
Vencimiento de pagos de arrendamientos no descontados sobre arrendamientos operativos		
	Al 31 diciembre,	
	2024	2023
En millones de euros		
Vencimiento		
Transcurso de un año	853	811
Entre uno y dos años	663	590
Entre dos y tres años	535	478
Entre tres y cuatro años	407	396
Entre cuatro y cinco años	203	186
Después de cinco años	110	115
	2,771	2,576



13. Inversiones registradas con el método de participación

La tabla C 36 muestra los valores en libros y utilidades sobre inversiones registradas con el método de participación.

La tabla C 37 presenta las cifras clave sobre participaciones en negocios conjuntos que se contabilizan utilizando el método de participación en los Estados Financieros Consolidados del Grupo Daimler Truck.

Beijing Foton Daimler Automotive Co., Ltd.
Beijing Foton Daimler Automotive Co. Ltd. (BFDA) es un negocio conjunto entre el grupo Daimler Truck (50 %) y Beiqi Foton Motor Co. Ltd. (50 %). Las principales actividades de Beijing Foton Daimler Automotive Co. Ltd., son el diseño, el desarrollo, la producción/montaje y la venta de camiones medianos y pesados, motores y piezas. La inversión se asigna al segmento de Trucks Asia.

Las pérdidas sobre inversiones registradas con el método de participación para Beijing Foton Daimler Automotive Co., Ltd. (BFDA) incluyen, en 2024, una pérdida por deterioro de € 120 millones (2023: € 0 millones) del 2T 2024 impulsadas por los efectos adversos de la actual situación económica y de mercado en China.

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 2024, el Grupo Daimler Truck y el Volvo Group realizaron aportaciones de capital por un importe total de € 230 millones a cellcentric GmbH & Co. KG (2023: € 140 millones), resultando en un incremento en la inversión en el capital del Grupo Daimler Truck por € 115 millones (2023: € 70 millones).

Debido al desarrollo tardío de la infraestructura para el hidrógeno ecológico en las regiones principales de Europa y EE. UU., así como a la actual incertidumbre en relación con las condiciones marco en EE. UU, el valor en libros de la inversión en nuestro negocio conjunto de celdas de batería cellcentric GmbH & Co. KG se deterioró en € 281 millones al 31 de diciembre de 2024. Daimler Truck sigue convencido de que los vehículos basados en hidrógeno son una parte esencial para el transporte del futuro neutral en CO₂e para lograr los objetivos de flotas de Europa.



C. 36

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, 2024				
Inversiones de capital¹	117	679	16	812
Ganancias de capital¹	8	-614	3	-603
Al 31 diciembre, 2023				
Inversiones de capital¹	112	922	17	1,051
Ganancias de capital¹	9	-124	6	-109

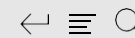
1 Incluyendo ajustes a nivel inversionista del Grupo.

C. 37

Cifras clave en participaciones en negocios conjuntos contabilizados usando el método de participación

	Cellcentric¹,²,³	BFDA¹,⁴,⁵	Amplify¹,⁶	Otros	Total
En millones de euros					
Al 31 diciembre, 2024					
Participación en el capital (en %)	50.0	50.0	30.0		
Inversión registrada con el método de participación	417	–	179	83	679
Utilidades registradas con el método de participación	-404	-178	-14	-19	-614
Al 31 diciembre, 2023					
Participación en el capital (en %)	50.0	50.0	30.0		
Inversión registrada con el método de participación	706	162	–	54	922
Utilidades registradas con el método de participación	-50	-66	–	-8	-124

- 1 No se pagaron dividendos a Daimler Truck Group en ninguno de los períodos presentados.
- 2 cellcentric GmbH & Co. KG (cellcentric).
- 3 Las utilidades por participación en el capital de 2024 incluyen un ajuste a nivel de inversores desde el cuarto trimestre de 2024 de menos € 281 millones.
- 4 Beijing Foton Daimler Automotive Co., Ltd. (BFDA).
- 5 Las utilidades por participación en el capital de 2024 incluyen un ajuste de menos € 120 millones a nivel de inversionistas desde el segundo trimestre de 2024. Se realizaron ajustes adicionales a nivel de inversionistas como resultado del acuerdo de licencia tecnológica con BFDA desde el tercer y cuarto trimestre de 2024.
- 6 Amplify Cell Technologies LLC (Amplify).



Amplify Cell Technologies LLC

Durante el segundo trimestre de 2024, el Grupo Daimler Truck Group, junto con Accelera by Cummins y PACCAR (cada uno, titular del 30% de las acciones) junto con EVE Energy (10% de las acciones), fundaron el negocio conjunto Amplify Cell Technologies LLC para la producción de celdas de batería de camiones pesados.

El negocio conjunto se incluye en los estados financieros consolidados en el método de participación. Las actividades relacionadas con Amplify se asignan al segmento Trucks North America. Durante 2024, el Grupo Daimler Truck Group, Accelera by Cummins, PACCAR y EVE Energy hicieron aportaciones de capital por un total de € 647 millones (2023: € 0) a Amplify Cell Technologies LLC, resultantes en un incremento en la inversión de capital del Grupo Daimler Truck por € 194 millones (2023: € 0).

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

C. 38

Información financiera NIIF resumida sobre negocios conjuntos significativos contabilizados utilizando el método de participación

	cellcentric		BFDA		Amplify	
	Al 31 diciembre,		Al 31 diciembre,		Al 31 diciembre,	
	2024	2023	2024	2023	2024	2023
En millones de euros						
Información sobre Estado Consolidado de Resultados¹						
Ingresos por ventas	10	18	2,355	2,999	–	–
Depreciación y amortización	-61	-58	-146	-77	–	–
Ingresos por intereses	1	–	2	2	8	–
Gastos por intereses	–	–	-21	-16	–	–
Impuesto sobre la renta	–	–	15	21	–	–
Utilidad/pérdida después de impuestos	-245	-100	-295	-126	-45	–
Utilidad/pérdida integral total	-245	-100	-295	-126	-45	–
Información sobre el Estado Consolidado de Situación Financiera¹						
Activos no circulantes	1,383	1,362	1,661	1,675	183	–
Activos circulantes	120	119	1,082	1,411	479	–
Efectivo y equivalentes de efectivo	49	61	34	264	476	–
Pasivos no circulantes	72	32	599	773	12	–
Pasivos circulantes	59	57	1,883	1,626	52	–
Capital (incluyendo participaciones minoritarias)	1,372	1,392	261	686	598	–
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	686	696	130	343	179	–
Utilidad (-)/pérdida(+) no realizada sobreventas/compras	–	–	-10	-7	–	–
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	-268	10	-121	-173	–	–
Valor en libros de inversiones registradas con el método de participación	417	706	–	162	179	–

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 al 31 de diciembre, 2023.



La tabla C 39 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 37. Información de Partes Relacionadas incluye más información sobre inversiones registradas con el método de participación.

C. 39				
Información financiera agregada resumida sobre inversiones menores registradas con el método de participación				
	Compañías asociadas		Negocios conjuntos	
	2024	2023	2024	2023
En millones de euros				
Información financiera agregada resumida (prorrateada)				
Utilidad/pérdida después de impuestos por operaciones continuadas	8	9	-19	-8
Total utilidad/pérdida integral	8	9	-19	-8



14. Cuentas por cobrar por servicios financieros

La tabla C 41 muestra los componentes de cuentas por cobrar por servicios financieros.

Tipos de cuentas por cobrar

Las cuentas por cobrar por ventas por financiamiento con clientes incluyen cuentas por cobrar por financiamiento de créditos para clientes que adquirieron un vehículo, o bien con un distribuidor, o directamente con el Grupo Daimler Truck.

Las cuentas por cobrar por ventas por financiamiento con distribuidores representan préstamos para programas de financiamiento de piso para vehículos vendidos por el Negocio Industrial a distribuidores, o préstamos para la activos adquiridos por distribuidores a terceros, principalmente vehículos usados intercambiados por clientes de distribuidores o financiamiento de bienes raíces de distribuidores (por ejemplo, showrooms).

Las cuentas por cobrar por contratos de arrendamiento financiero consisten en cuentas por cobrar por contratos de arrendamiento para los que casi todos los riesgos y recompensas incidentales a los objetos del arrendamiento son transferidos al arrendatario.

La tabla C 40 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 2024, Daimler Truck registró una utilidad por € 290 millones (2023: € 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).

C. 40

Comportamiento de contratos de arrendamiento financiero

	Al 31 diciembre,	
	2024	2023
En millones de euros		
Pagos contractuales futuros de arrendamientos pagaderos	6,855	5,572
en el transcurso de un año	2,190	1,751
entre uno y dos años	1,598	1,202
entre dos y tres años	1,253	1,064
entre tres y cuatro años	931	784
entre cuatro y cinco años	483	520
después de cinco años	399	250
Valores residuales no garantizados	329	248
Inversión bruta	7,184	5,820
Ingresos financieros no obtenidos	-956	-711
Valor en libros, bruto	6,227	5,109
Reservas para pérdidas	-100	-86
Valor en libros, neto	6,127	5,023

Reservas para pérdidas

El comportamiento de reservas para pérdidas por cuentas por cobrar por servicios financieros debido a pérdidas crediticias esperadas se muestra en la Tabla C 42.

En 2024, se cargaron reservas para pérdidas por € 298 millones al Estado Consolidado de Resultados del segmento Financial Services (2023: € 88 millones).

El incremento en reservas para pérdidas estuvo impulsado por crecimiento de cartera y la expectativa de mayores pérdidas crediticias, principalmente debido a incumplimientos crediticios por parte de clientes individuales y la recesión del sector de transportes en América. Esto estuvo parcialmente compensado por el uso de reservas. Por lo general, las expectativas futuras se actualizan para reflejar las perspectivas macroeconómicas actuales en el cálculo de la reserva para pérdidas.

C. 41

Cuentas por cobrar por servicios financieros

	Al 31 diciembre, 2024			Al 31 diciembre, 2023		
	Circulantes	No circulantes	Total	Circulantes	No circulantes	Total
En millones de euros						
Valor en libros, bruto	14,356	15,136	29,492	12,339	14,400	26,738
Ventas por financiamiento con clientes finales	5,582	9,775	15,357	5,225	9,850	15,075
Ventas por financiamiento con distribuidores	6,823	1,086	7,908	5,528	1,027	6,555
Contratos de arrendamiento financiero	1,952	4,275	6,227	1,586	3,523	5,109
Reservas para pérdidas	-226	-373	-599	-192	-333	-524
Valor en libros, neto	14,130	14,763	28,893	12,147	14,067	26,214



El valor en libros de cuentas por cobrar por servicios financieros con base en contratos modificados que se muestran en etapas 2 y 3 fueron por un importe de € 625 millones al 31 diciembre, 2024 (Diciembre 31, 2023: € 605 millones). Adicionalmente, al 31 diciembre, 2024 se reclasificaron valores en libros por € 167 millones en relación con modificaciones contractuales, de etapas 2 y 3 a etapa 1 (Diciembre 31, 2023: € 39 millones).

Riesgos crediticios

La información sobre riesgos crediticios incluidos en cuentas por cobrar por servicios financieros se muestra en la Tabla C 43.

Por lo general, un incremento en cuentas por cobrar pendientes de pago genera un incremento en las reservas para pérdidas registradas.

Al 31 diciembre, 2024, se pignoraron cuentas por cobrar por servicios financieros con un importe en libros de € 1,973 millones (Diciembre 31, 2023: € 2,298 millones) como garantía por pasivos por transacciones ABS (ver Nota 24. Pasivos por Financiamiento).

La Nota 34 - Gestión de riesgos financieros ofrece información adicional sobre riesgos financieros y el tipo de riesgo.

C. 42				
Desarrollo de reservas para pérdida para cuentas por cobrar por servicios financieros debido a pérdidas crediticias esperadas				
	Pérdida crediticia esperada 12 meses	Pérdida crediticia esperada durante la vida sin deterioro crediticio	deterioro crediticio	Total
	(Etapa 1)	(Etapa 2)	(Etapa 3)	
En millones de euros				
Saldo al 01 enero, 2023	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
Transferencia a etapa 1	52	-17	-34	-
Transferencia a etapa 2	-11	46	-34	-
Transferencia a etapa 3	-3	-8	11	-
Conversión de divisas y otros cambios	-2	1	11	9
Balance al 31 diciembre, 2023	123	107	295	524
Adiciones	65	29	108	203
Cambio en revaluación	-29	27	196	194
Utilización	-3	-13	-97	-113
Reversiones	-59	-32	-96	-187
Transferencia a etapa 1	40	-28	-12	-
Transferencia a etapa 2	-6	15	-8	-
Transferencia a etapa 3	-3	-20	22	-
Conversión de divisas y otros cambios	-4	-6	-13	-22
Saldo al 31 diciembre, 2024	124	79	396	599



C. 43

Riesgos crediticios incluidos en cuentas por cobrar por servicios financieros

	Pérdida crediticia esperada 12 meses	Pérdida crediticia esperada durante la vida		Total
		Sin deterioro crediticio	Deterioro crediticio	
	(Etapa 1)	(Etapa 2)	(Etapa 3)	
En millones de euros				
Al 31 diciembre, 2024				
Valor en libros, bruto	27,015	1,428	1,049	29,492
de estos				
no vencidos	26,441	636	149	27,226
vencidos 30 días y menos	574	136	90	799
vencidos 31 a 60 días	–	454	49	503
vencidos 61 a 90 días	–	203	51	254
vencidos 91 a 180 días	–	1	324	325
vencidos más de 180 días	–	–	385	385
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

15. Instrumentos de deuda negociables e inversiones similares

Los instrumentos de deuda negociables e inversiones similares con un valor en libros de € 2,276 millones al 31 diciembre, 2024 (Diciembre 31, 2023: € 1,808 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 € 1,693 millones (2023: € 1,365 millones), o a través de otros ingresos integrales por un importe de € 433 millones (2023: € 443 millones) así como instrumentos de deuda negociables e inversiones similares valuados a costo amortizado por un importe de € 150 millones (2023: € 0 millones).

Cuando un requerimiento de liquidez a corto plazo es cubierto por valores cotizados, esos valores se presentan como activos circulantes.

El incremento en valores de deuda negociables e inversiones es principalmente atribuible al incremento en fondos del mercado de dinero, valuados a valor razonable a través de resultados, así como a instrumentos de deuda negociables e inversiones similares valuados a costo amortizado.

La Nota 1. Información General y la Nota 32. Instrumentos financieros - contienen información adicional sobre valores de deuda negociables e inversiones similares



16. Otros activos financieros

La partida “Otros activos financieros” que se muestra en el Estado Consolidado de Situación Financiera se integra tal como se muestra en la tabla C 44.

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.

Al 31 diciembre, 2024, se pignoraron activos con un valor en libros de € 155 millones (Diciembre 31, 2023: € 145 millones) como garantía por pasivos (ver Nota 24. Pasivos por financiamiento).

La Nota 32 - Instrumentos financieros - ofrece información adicional sobre otros activos financieros

C. 44

Otros activos financieros

	Al 31 diciembre, 2024			Al 31 diciembre, 2023		
	Circulantes	No circulantes	Total	Circulantes	No circulantes	Total
En millones de euros						
Instrumentos de capital e instrumentos de deuda	–	416	416	–	429	429
Registrados a valor razonable a través de otros ingresos integrales	–	97	97	–	118	118
Registrados a valor razonable a través de resultados	–	164	164	–	158	158
Valuados a costo amortizado	–	154	154	–	154	154
Instrumentos financieros derivados utilizados en contabilidad de coberturas	70	97	168	49	130	179
Otros activos financieros registrados a valor razonable a través de resultados	20	–	20	22	–	22
Otras cuentas por cobrar financieras y otros activos financieros diversos	598	218	816	607	264	871
	688	732	1,420	678	823	1,501



17. Otros activos

La partida de otros activos no financieros se compone de los elementos que se muestran en la tabla C 45.

La partida de otros reembolsos previstos está predominantemente relacionada con reclamaciones de recuperación contra proveedores en relación con las garantías de producto emitidas. Otros activos diversos están primordialmente relacionados con activos registrados en relación con ventas con derecho a devolución.

C. 45

Otros activos

	Al 31 diciembre, 2024			Al 31 diciembre, 2023		
	Circulantes	No circulantes	Total	Circulantes	No circulantes	Total
En millones de euros						
Reembolsos/devoluciones impuesto sobre la renta	262	20	282	144	18	162
Reembolsos/devoluciones impuesto sobre ventas y otros impuestos	713	21	734	828	18	846
Otros reembolsos esperados	150	60	210	101	59	160
Gastos amortizados	230	11	241	187	22	209
Otros activos diversos	235	302	537	251	268	519
	1,590	414	2,004	1,511	385	1,896



18. Inventarios

Los inventarios están integrados como se muestra en la tabla C 46.

C. 46		
Inventarios		
	Al 31 diciembre,	
	2024	2023
En millones de euros		
Materias primas y suministros de fabricación	1,930	1,946
Trabajo en proceso	2,382	2,475
Artículos terminados, refacciones y productos para reventa	4,669	4,723
Pagos anticipados a proveedores	31	11
	9,012	9,155

En 2024, el importe de cancelación de inventarios a valor neto realizable registrado como gasto en costo de ventas fue por un importe de € 63 millones (2023: € 91 millones). Los inventarios que se espera recuperar o liquidar después de más de doce meses fueron por un importe de € 245 millones al 31 diciembre, 2024 (2023: € 252 millones) y son, primordialmente, refacciones.

Los inventarios disminuyeron en € 143 millones en 2024 y se encontraron al nivel del año anterior.

Para garantizar obligaciones por cuentas de jubilación parcial y horas sabático acumuladas en Alemania, se pignoró una cartera de vehículos y refacciones incluidos en inventarios por € 190 millones (2023: € 45 millones) y activos fijos (activos en arrendamientos) por € 318 millones (2023: € 390 millones) como garantía a Daimler Truck Pension Trust e.V. al 31 diciembre, 2024.

19. Cuentas por cobrar comerciales

Las cuentas por cobrar comerciales (circulantes y no circulantes) se integran como se muestra en la tabla C 47.

C. 47		
Cuentas por cobrar comerciales		
	Al 31 diciembre,	
	2024	2023
En millones de euros		
Importe bruto en libros - circulantes y no circulantes	4,648	5,409
Reservas para pérdidas	-323	-147
Importe neto en libros	4,325	5,262

Las cuentas por cobrar comerciales son cuentas por cobrar por contratos con clientes dentro del alcance de la NIIF 15.

Las cuentas por cobrar comerciales disminuyeron en € 937 millones en 2024. La disminución se debió principalmente a la programación de pagos de clientes en 2024 y mayores actividades de factoraje al cierre del ejercicio.

El Grupo Daimler Truck transfirió cuentas por cobrar comerciales por un importe de € 160 millones (2023: € 25 millones) a bancos e instituciones financieras externos a cambio de efectivo y equivalentes de efectivo. Las cuentas por cobrar vendidos fueron dadas de baja ya que todos los riesgos y recompensas se transfirieron a bancos e instituciones financieras externos.

Reservas para pérdidas
El comportamiento de las reservas por pérdidas debido a pérdidas crediticias anticipadas por cuentas por cobrar comerciales se muestra en la tabla C 48.

Esto incluyó una partida especial por € 169 millones por la cancelación de cuentas por cobrar comerciales en el tercer y cuarto trimestres de 2024, resultante de las pláticas en curso con nuestro socio en relación con nuestro negocio en China.

C. 48			
Comportamiento de reservas para pérdidas para cuentas por cobrar comerciales debido a pérdidas crediticias esperadas			
	Pérdida crediticia esperada durante la vida sin deterioro crediticio (Etapa 2)	deterioro crediticio (Etapa 3)	Total
En millones de euros			
Saldo al 01 enero, 2023	36	119	155
Adiciones	4	1	4
Cambio en revaluación	4	–	3
Utilización	-1	–	-1
Reversiones	-2	-1	-2
Transferencia a etapa 2	–	–	–
Transferencia a etapa 3	–	–	–
Conversión de divisas y otros cambios	-4	-9	-12
Saldo al 31 diciembre, 2023	37	110	147
Adiciones	9	1	10
Cambio en revaluación	5	169	174
Utilización	-2	–	-2
Reversiones	-1	–	-1
Transferencia a etapa 2	–	–	–
Transferencia a etapa 3	–	–	–
Conversión de divisas y otros cambios	2	-7	-5
Saldo al 31 diciembre, 2024	50	273	323

Riesgos crediticios
La información sobre riesgos crediticios incluidos en las cuentas por cobrar comerciales se muestra en la tabla C 49.

La Nota 33 - Gestión de riesgos financieros - brinda información adicional sobre riesgos financieros y tipos de riesgos

C. 49			
Riesgos crediticios incluidos en cuentas por cobrar comerciales			
	Pérdida crediticia esperada durante la vida		Total
	sin deterioro crediticio (Etapa 2)	deterioro crediticio (Etapa 3)	
En millones de euros			
Al 31 diciembre, 2024			
Importe en libros, bruto del cual	4,370	278	4,648
no vencido	3,499	122	3,621
vencido 30 días y menos	489	–	489
vencido 31 a 60 días	130	1	131
vencido 61 a 90 días	38	–	38
vencido 91 a 180 días	66	8	74
vencido más de 180 días	148	147	295
Al 31 diciembre, 2023			
Importe en libros, bruto del cual	5,244	165	5,409
no vencido	3,987	57	4,044
vencido 30 días y menos	704	–	704
vencido 31 a 60 días	162	–	162
vencido 61 a 90 días	63	–	63
vencido 91 a 180 días	168	1	169
vencido más de 180 días	160	106	266

20. CAPITAL

Los componentes individuales del capital y su comportamiento durante los años 2024 y 2023 se presentan en el Estado Consolidado de Cambios en el Capital del Grupo Daimler Truck, ver tabla C. 05.

Capital social.

Al 31 de diciembre de 2024, el capital social de Daimler Truck Holding AG era por un total de € 791,868,289 (31 de diciembre de 2023: € 822,951,882). El capital social está dividido en 791,868,289 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 serán adquiridas vía la bolsa de valores en dos tramos. Como parte del primer tramo, se adquirieron 31,083,593 acciones de tesorería en el período desde el 2 de agosto de 2023 al 30 de agosto de 2024 por un importe total de € 1,047 millones.

En el segundo tramo, se adquirirán acciones de tesorería desde el 17 de septiembre de 2024 hasta el 1 de agosto de 2025 por un importe total de hasta € 968 millones, por un importe máximo de hasta 51,211,595 acciones de Daimler Truck. La compra de acciones de Daimler Truck en el segundo tramo se basa en la autorización de la Asamblea General del 15 de mayo de 2024. Las acciones sujetas a recompra deben cancelarse y el capital social debe reducirse de conformidad.

En el período del informe, se recompraron 23,509,721 acciones de tesorería a un precio total de compra de € 850 millones (incluyendo gastos por la implementación del programa de recompra), que se informó en el estado consolidado de cambios en el capital en la columna “Acciones de Tesorería”. En este contexto, se ha registrado un pasivo financiero circulante por € 30 millones (2023: € 103 millones) por la máxima obligación de compra del actual programa de recompra de acciones, mismo que se ha deducido de “Utilidades Retenidas Consolidadas”.

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 36, Utilidades por acción.

Reservas de capital

La reserva de capital es por un importe de € 14,308 millones atribuibles a la escisión y transacciones de aportación del año 2021 a las reservas de capital de conformidad con Sección 272 Apartado 2 No. 1 del HGB. En el ejercicio fiscal, las reservas de capital disminuyeron en € 31 millones debido a la cancelación de acciones de tesorería.

Utilidades retenidas

Las utilidades retenidas incluyen utilidades/pérdidas acumuladas después de impuestos de Daimler Truck Holding AG y todas las subsidiarias que están incluidas en los Estados Financieros Consolidados menos cualquier utilidad distribuida y los efectos de la revaluación de planes de prestaciones definidas menos impuestos.

Dividendo

Se propondrá una moción a la Asamblea General Anual para distribuir € 1,486 millones (€ 1.90 por acción sin valor nominal con derecho a dividendo) a los accionistas de la utilidad distribuible 2024 de Daimler Truck Holding AG y - de la utilidad distribuible restante -trasladar € 852 a ejercicios posteriores.

El importe de la distribución declarado considera las 781,773,636 acciones sin valor nominal con derecho a dividendos existentes al 31 de diciembre de 2024. En ese momento, la Compañía tenía 10,094,653 acciones de tesorería sobre las que no tiene derechos de conformidad con la Sección 7 1b de la Ley de Sociedades Mercantiles de Alemania (AktG). 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 C. 02 muestra los detalles de cambios en otras reservas en otros ingresos o pérdidas integrales.

21. Pago basado en acciones

Al 31 de diciembre de 2024, el Grupo tenía implementados Planes de Acciones Fantasma de Desempeño ("PPSP") de 2021 y 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 2024, el PPSP 2020 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 C 50.

C. 50

Efectos de las transacciones de pago basadas en acciones

	Gasto		Provisión	
			31 diciembre	
	2024	2023	2024	2023
En millones de euros				
PPSP	-83	-136	205	295
Componente de mediano plazo del bono anual de los miembros del Consejo de Administración	-	-	-	6
	-83	-136	205	301

Planes de Acciones Fantasma de Desempeño y Plan de Capital Basado en Acciones Virtuales

En 2023, el Grupo Daimler Truck adoptó y renombró su compensación a largo plazo basado en acciones. A partir de 2023 el Plan de Acciones Fantasma de Desempeño (PPSP) fue remplazado por el Plan de Capital Basado en Acciones Virtuales (VSEP) y otorgado a empleados elegibles. De conformidad con el PPSP y el VSEP, el Grupo otorga acciones virtuales a empleados elegibles quienes tienen derecho a recibir un pago en efectivo después de cuatro años. Durante el período de cuatro años entre la asignación de las acciones virtuales preliminares y el pago del plan al final de la vigencia, las acciones virtuales ganan un dividendo equivalente por el importe de los dividendos pagados en el año respectivo a las acciones reales de Daimler Truck Holding AG.

El importe del pago al final de la vigencia se basa en el número (final) de acciones virtuales conferidas (determinado después de tres años dependiendo del grado de logro de ciertas cifras clave) multiplicado por el precio de la acción de Daimler Truck Holding AG (calculado como el precio promedio durante un período especificado al final de la vigencia del plan de cuatro años). El período de otorgamiento es, por lo tanto, de cuatro años. Para los planes existentes, el precio de la acción de Daimler Truck Holding AG se limita a 2.5 veces el precio en la fecha de otorgamiento. Además los pagos para los miembros del Consejo de Administración están también limitados a 2.5 veces en PPSP y 3 veces en VSEP el valor de adjudicación utilizado para determinar el número preliminar de acciones virtuales. La limitación de pago para los miembros del Consejo de Administración también incluye los equivalentes de dividendos.

Para el VSEP otorgado, el logro de objetivos se determina con base en el desempeño relativo de la acción y objetivos selectos de sustentabilidad del Grupo Daimler Truck. Las mediciones de desempeño de las acciones relativas de la acción de Daimler Truck Holding AG incluyen dividendos (retorno total de accionistas) durante un período de tres años en comparación con el desempeño de un grupo homólogo previamente definido, el Índice MSCI World Industrials. Además de los indicadores de desempeño financiero, el VSEP incluye objetivos de sustentabilidad relacionados con temas del medio ambiente, sociales y de gobierno (ESG). Estos objetivos de sustentabilidad se derivan de la estrategia de negocios sustentables de Daimler Truck y, por lo tanto, reflejan sensibilidad al medio ambiente 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 2021, 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 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.

22. Pensiones y obligaciones similares

La tabla C 51 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.

C. 51		
Integración de provisiones para pensiones y obligaciones similares		
Al 31 diciembre,		
	2024	2023
En millones de euros		
Provisiones para prestaciones de pensiones	610	651
Provisión para otras prestaciones de jubilación	538	561
	1,149	1,212

Planes de pensión con prestaciones definidas

Las provisiones para obligaciones de pensiones se crean para compromisos definidos con empleados activos o ex empleados del Grupo Daimler Truck y sus dependientes sobrevivientes. Los planes de pensiones de prestaciones definidas proporcionados por el Grupo Daimler Truck varían de acuerdo con las condiciones económicas, fiscales y jurídicas del país de que se trate. La mayoría de los planes de pensión de prestaciones definidas también ofrecen prestaciones en caso de invalidez y muerte.

A continuación se describen los principales planes de pensiones del Grupo Daimler Truck.

Planes de pensiones y activos 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.

La 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 C 52 muestra el comportamiento de los factores relevantes.

C. 52

Valor presente de obligaciones de pensión de prestaciones definidas y valor razonable de activos del plan

	2024				2023			
	Total	Planes Alemania	Planes EE.UU.	Otros	Total	Planes Alemania	Planes EE. UU.	Otros
En millones de euros								
Valor presente de obligación de prestación definida al 1 enero	6,251	4,179	1,642	430	5,903	3,834	1,608	461
Costo de servicio actual	155	99	42	14	156	99	40	17
Costo por intereses	223	126	78	20	228	132	84	13
Aportaciones por participantes del plan	1	–	–	1	1	–	–	1
Utilidades (-)/pérdidas actuariales	-81	-99	9	9	278	194	69	15
Utilidades (-)/pérdidas actuariales por cambios en hipótesis demográficas	-2	-2	–	–	-6	-9	–	3
Utilidades (-)/pérdidas actuariales por cambios en hipótesis financieras	-104	-88	-10	-6	296	228	64	4
Utilidades (-)/pérdidas actuariales por ajustes de experiencias	26	-9	19	15	-12	-25	5	8
Costo de servicios anteriores, reducciones y liquidaciones	19	1	18	–	–	–	–	–
Prestaciones de pensión pagadas	-243	-119	-100	-25	-230	-103	-97	-30
Cambios en el tipo de cambio y otros cambios	126	36	109	-19	-84	23	-60	-47
Valor presente de obligación de prestación definida al 31 diciembre	6,452	4,222	1,799	432	6,251	4,179	1,642	430
Valor presente de activos del plan al 1 enero	5,654	3,907	1,495	253	5,360	3,654	1,463	243
Resultado real sobre activos del plan	276	222	38	15	450	289	143	18
Ingresos por intereses de activos del plan	191	119	69	4	207	127	76	4
Utilidades (-)/pérdidas actuariales	85	104	-31	12	244	161	68	14
Aportación por el empleador	77	24	34	19	90	40	29	20
Aportaciones por participantes del plan	1	–	–	1	1	–	–	1
Prestaciones de pensiones pagadas	-220	-119	-88	-13	-207	-102	-86	-20
Cambios en el tipo de cambio y otros cambios	100	9	97	-5	-40	25	-54	-10
Valor presente de activos del plan al 31 diciembre	5,889	4,043	1,576	270	5,654	3,907	1,495	253
Estado financiado al 31 diciembre	-563	-179	-223	-161	-597	-272	-147	-178
pérdida actuarial debido a límite superior de activos	–	–	–	–	–	–	–	–
Pasivo por prestaciones definidas, neto	-563	-179	-223	-161	-597	-272	-147	-178
registrado en otros activos	48	9	36	3	55	3	49	3
registrado en provisiones para pensiones y obligaciones similares	-610	-187	-259	-164	-651	-275	-196	-181

Integración de los activos del plan

Los activos del plan son utilizados exclusivamente para pagar prestaciones de pensiones y para cubrir los costos de administración de los activos del plan. La tabla C 53 muestra la integración de los activos del plan del Grupo Daimler Truck.

Los precios de mercado para valores y bonos están, regularmente, disponibles debido a que cotizan en mercados activos. La mayoría de los bonos tienen calificación grado inversión. Estos incluyen bonos gubernamentales de excelentes calificaciones crediticias.

La estrategia de inversiones se revisa de forma regular y se ajusta en caso de ser necesario. La estrategia de inversión es determinada por Comités de Inversión, que están integrados generalmente por representantes de los departamentos de Finanzas y Recursos Humanos de Daimler Truck AG, Daimler Truck Financial Services GmbH y Daimler Buses GmbH. Los activos del plan de pensiones, por lo general, están orientados a la estructura de las obligaciones por pensiones.

Costo de pensiones

La tabla C 54 muestra los componentes del costo de pensiones que se incluyen en el Estado de Resultados Consolidado.

C. 53

Integración de los activos del plan

	Al 31 diciembre, 2024				Al 31 diciembre, 2023			
	Total	Planes Alemania	Planes EE. UU.	Otros	Total	Planes Alemania	Planes EE. UU.	Otros
En millones de euros								
Instrumentos de capital	1,507	1,207	223	77	1,425	1,102	254	69
Bonos	3,008	1,838	1,023	147	2,932	1,798	996	138
Bonos gubernamentales	727	373	271	82	625	420	131	74
Bonos corporativos	2,281	1,465	751	65	2,306	1,378	865	63
Bonos con titulización	1	–	–	1	1	–	–	1
Otros instrumentos negociados en bolsa	32	31	–	–	21	20	–	1
Instrumentos negociados en bolsa	4,547	3,076	1,246	225	4,377	2,920	1,249	208
Instrumentos alternativos	188	34	132	22	199	4	175	20
Bienes inmuebles	42	–	29	13	47	–	34	13
Otros instrumentos no negociados en bolsa	453	448	–	5	473	468	–	5
Efectivo y equivalentes de efectivo	660	485	169	6	558	514	37	7
Instrumentos no negociados en bolsa	1,342	967	330	46	1,277	986	246	45
Valor razonable de activos del plan	5,889	4,043	1,576	270	5,654	3,907	1,495	252

C. 54

Costo de pensiones

	2024				2023			
	Total	Planes Alemania	Planes EE.UU.	Otros	Total	Planes Alemania	Planes EE. UU.	Otros
En millones de euros								
Costo de servicio actual	-155	-99	-42	-14	-156	-99	-40	-17
Costo de servicio anterior, reducciones y liquidaciones	-19	-1	-18	–	–	–	–	–
Gasto por intereses, neto	-32	-7	-9	-16	-22	-5	-8	-9
	-207	-107	-69	-31	-177	-104	-47	-26

Hipótesis de valuación

La fecha de valuación de las obligaciones por pensiones con prestaciones definidas y de los activos de planes del Grupo Daimler Truck, generalmente es el 31 de diciembre. La fecha de valuación de los costos netos periódicos por pensiones del Grupo Daimler Truck generalmente es el 1 de enero. Las hipótesis utilizados para calcular las obligaciones por prestaciones definidas varían de acuerdo con las condiciones económicas del país en el que se encuentran dichos planes de pensiones. El cálculo para las obligaciones por prestaciones definidas para planes de Alemania utiliza la esperanza de vida con base en las tablas de mortalidad de G. Huebeck 2018. Las tablas reflejan las estadísticas más recientes del sistema estatutario de seguros de pensión y de la Oficina Federal de Estadística de Alemania. Para los planes en el extranjero, se utilizan métodos de valuación comparables y específicos por país.

La tabla C 55 muestra los factores de valuación promedio ponderados significativos utilizados para calcular las obligaciones de pensiones con prestaciones.

Análisis de sensibilidad

Un aumento o disminución en las principales hipótesis actuariales afectaría el valor presente de las obligaciones de pensiones con prestaciones definidas, tal como se muestra en la tabla C 56.

Los cálculos realizados por actuarios se llevaron a cabo en aislamiento en relación con los parámetros de evaluación que se consideran materiales. Esto significa que en caso de una variación simultánea en varios parámetros, los resultados individuales no pueden sumarse debido a efectos de correlación. Con un cambio en los parámetros, las sensibilidades mostradas no pueden ser utilizadas para derivar un desempeño lineal de la obligación de prestaciones definidas.

Para el cálculo de la sensibilidad de la esperanza de vida, se alcanzó una esperanza de vida de un año más o un año menos para una persona de referencia, mediante factores fijos (no dependientes de la edad).

C. 55

Factores significativos para el cálculo de obligaciones de prestaciones definidas

	Al 31 diciembre,		Al 31 diciembre,		Al 31 diciembre,	
	2024	2023	2024	2023	2024	2023
	Planes Alemania	Planes Alemania	Planes EE. UU.	Planes EE. UU.	Otros	Otros
En porcentaje						
Tasas de descuento	3.3	3.3	5.1	5.1	6.0	5.0
Incremento esperado en el costo de vida	2.0	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.

C. 56

Análisis de sensibilidad para el valor presente de obligaciones de pensiones con prestaciones definidas

		Al 31 diciembre, 2024				Al 31 diciembre, 2023			
		Total	Planes Alemania	Planes EE. UU.	Otros	Total	Planes Alemania	Planes EE. UU.	Otros
En millones de euros									
Sensibilidad por tasas de descuento	0.25%	-186	-124	-50	-12	-188	-130	-47	-12
Sensibilidad por tasas de descuento	-0.25%	192	131	52	8	193	137	49	7
Sensibilidad por incrementos esperados en el costo de vida	0.10%	5	5	–	–	6	6	–	–
Sensibilidad por incrementos esperados en el costo de vida	-0.10%	-8	-5	–	-3	-9	-6	–	-3
Sensibilidad por esperanza de vida	+1 año	71	24	48	-	102	23	79	1
Sensibilidad por esperanza de vida	-1 año	76	-21	-50	-5	-108	-21	-82	-4

Efecto sobre flujos de efectivo futuros

El Grupo Daimler Truck actualmente planea realizar aportaciones por € 146 millones a sus planes de pensión para el año 2025. Por lo general, el importe final es determinado en el cuarto trimestre del ejercicio fiscal. En 2024, las asignaciones a los activos del plan fueron por un importe de € 77 millones (2023: € 90 millones).

El Grupo Daimler Truck espera realizar pagos por prestaciones de pensiones por € 248 millones en 2025.

La tabla C 57 muestra la duraciones promedio ponderadas de las obligaciones por prestaciones definidas.

C. 57

Duración promedio ponderada de obligaciones de prestaciones definidas

	Al 31 diciembre,	
	2024	2023
En años		
Planes Alemania	14	14
Planes EE. UU.	13	13
Otros planes	10	9

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 2024, los gastos totales de planes de aportaciones definidas ascendieron a € 641 millones (2023: € 607 millones). De estos pagos, € 519 millones (2023: € 495 millones) se relacionan con planes de pensiones gubernamentales y € 121 millones (2023: € 111 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 € 538 millones (31 de diciembre de 2023: € 561 millones). El gasto neto fue por un importe total de € 35 millones (2023: € 39 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.

23. Provisiones para otros riesgos

La tabla C 58 muestra el comportamiento de las provisiones para otros riesgos.

Garantías de producto

El Grupo Daimler Truck emite diversos tipos de garantías de productos, de conformidad con los cuales garantiza generalmente el desempeño de productos entregados y servicios prestados durante un período específico. La provisión para estas garantías de productos cubre los costos esperados de los reclamos de garantías legales y contractuales, así como los costos estimados de concesiones de crédito mercantil y las campañas de retiro de productos del mercado. La fecha de utilización de las garantías de producto depende de la incidencia de los reclamos de garantía y puede abarcar todo el plazo de las garantías de producto. Se espera una salida de efectivo por garantías de producto principalmente dentro del período que abarca hasta el año 2026.

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 2029.

Responsabilidad y riesgos de litigio y procedimientos regulatorios.

Las provisiones por responsabilidad y riesgos de litigio y procedimientos regulatorios incluyen costos por diversos procedimientos legales, reclamos e investigaciones gubernamentales, que pueden , específicamente, resultar en

Pagos de compensación, daños punitivos u otras acciones costosas. Se esperan salidas de efectivo, principalmente por responsabilidad y riesgos de litigio, así como por procedimientos regulatorios dentro de un período hasta 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.

C. 58

Provisiones para otros riesgos

	Garantías de producto	Costos de personal y sociales	Riesgos de responsabilidad y litigio y procedimientos regulatorios	Otros	Total
En millones de euros					
Saldo al 1 enero, 2023	1,952	1,569	997	431	4,949
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
Adiciones	1,432	873	226	274	2,804
Utilizaciones	-1,065	-1,015	-129	-162	-2,370
Reversiones	-223	-113	-22	-37	-395
Composición y efectos por cambios en tasas de descuento	64	27	34	3	128
Conversión de divisas y otros cambios	63	16	-23	-8	48
Saldo al 31 diciembre, 2024	2,503	1,579	1,009	429	5,519
circulantes	1,110	940	251	280	2,580
no circulantes	1,393	638	758	149	2,939

24. Pasivos por financiamiento

La tabla C 59 muestra la integración del rubro de pasivos por financiamiento. La Nota 33 - Gestión de riesgos financieros - ofrece información sobre los vencimientos de pasivos por arrendamiento.

En el ejercicio fiscal 2024, los pasivos por financiamiento incrementaron principalmente debido a la emisión de bonos por € 5,299 millones. Esto fue compensado por la amortización de bonos por un importe de € 2,751 millones.

En 2024 Daimler Truck lanzó, además del programa existente de papel comercial en EE. UU., un programa de papel comercial en euros y CAD por primera vez, por el que los pasivos por financiamiento por € 696 millones se informaron al 31 de diciembre de 2024.

Los pasivos ante instituciones financieras incluyen un pasivo financiero circulante por € 30 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 Grundstücksvwaltungs GmbH & Co. OHGs, y Daimler Truck Grundstücksvwaltungs GmbH & Co. OHG y son contabilizadas como pasivos por financiamiento de conformidad con la NIC 32.

C. 59

Pasivos por financiamiento

	Al 31 diciembre, 2024			Al 31 diciembre, 2023		
	Circulantes	No circulantes	Total	Circulantes	No Circulantes	Total
En millones de euros						
Pagarés/bonos	3,995	13,166	17,161	2,678	11,527	14,205
Papel comercial	696	–	696	90	–	90
Pasivos ante instituciones financieras	4,167	3,332	7,499	4,388	2,882	7,269
Pasivos por transacciones ABS	1,008	638	1,646	905	1,085	1,990
Pasivos por arrendamientos	205	815	1,020	189	960	1,149
Préstamos y otros pasivos por financiamiento	223	192	415	352	458	810
Participaciones minoritarias (instrumentos con opción de venta) de conformidad con la NIC 32	–	229	229	–	213	213
	10,293	18,373	28,666	8,602	17,125	25,727

25. Otros pasivos financieros

La Tabla C 60 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

.

C. 60						
Otros pasivos financieros						
	Al 31 diciembre, 2024			Al 31 diciembre, 2023		
	Circulantes	No circulantes	Total	Circulantes	No circulantes	Total
En millones de euros						
Instrumentos financieros derivados usados en contabilidad de coberturas	62	423	485	50	399	449
Pasivos financieros a valor razonable registrados en resultados	6	22	28	25	14	39
Otros pasivos financieros diversos	2,659	1,233	3,892	2,795	1,401	4,197
Pasivos por garantías de valor residual	477	1,109	1,586	636	1,271	1,907
Pasivos por sueldos y salarios	550	–	550	563	–	563
Gastos por intereses devengados	719	–	719	645	–	645
Depósitos recibidos	288	19	306	319	21	340
Otros	625	105	730	633	109	742
	2,727	1,678	4,405	2,870	1,814	4,684

26. Ingresos diferidos

La tabla C 61 muestra la integración de los ingresos diferidos.

La disminución durante 2024 se debió principalmente al diferimiento de ingresos por ventas recibidos por ventas con garantías de valor residual en compañías del Negocio Industrial.

C. 61						
Ingresos diferidos						
	Al 31 diciembre, 2024			Al 31 diciembre, 2023		
	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	370	778	1,148	466	960	1,426
Diferimiento de pagos de renta anticipados recibidos de acuerdos de arrendamientos operativos	45	13	58	24	5	30
Otros ingresos diferidos	39	26	65	32	19	51
	454	817	1,271	522	984	1,506

27. Pasivos por reembolsos y contractuales

La tabla C 62 muestra la integración de Pasivos por reembolsos y contractuales.

Otros pasivos contractuales y otros pasivos por reembolsos incluyen primordialmente pagos anticipados y ventas con derecho a devolución, respectivamente.

C. 62		
Pasivos por reembolsos y contractuales		
	Al 31 diciembre, 2024	2023
En millones de euros		
Pasivos contractuales	3,648	3,505
Contratos de servicio y mantenimiento y garantías extendidas	3,054	2,795
Otros pasivos contractuales	594	710
Pasivos por reembolsos	678	771
Obligaciones por transacciones de ventas	491	530
Otros pasivos por reembolsos	187	241
Pasivos contractuales y por reembolsos	4,326	4,275
circulantes	2,273	2,106
no circulantes	2,053	2,169

28. Otros pasivos

La Tabla C 63 muestra la integración de la partida de otros pasivos.

C. 63						
Otros pasivos	Al 31 diciembre, 2024			Al 31 diciembre, 2023		
	Circulantes	No circulantes	Total	Circulantes	No circulantes	Total
En millones de euros						
Pasivos por impuesto sobre la renta	184	132	316	287	95	382
Otros pasivos fiscales	590	1	591	581	–	581
Otros pasivos diversos	93	11	104	208	12	220
	867	144	1,011	1,076	107	1,183

29. Estado Consolidado de Flujos de Efectivo

Cálculo de fondos

Al 31 de diciembre de 2024 el efectivo y equivalentes de efectivo incluyeron fondos restringidos por € 45 millones (31 de diciembre de 2023: € 151 millones). Los fondos restringidos se relacionan principalmente con efectivo y equivalentes de efectivo en subsidiarias donde aplican controles de intercambio para que el Grupo Daimler Truck ha restringido el acceso a los fondos)..

Durante 2024, el efectivo y equivalentes de efectivo disminuyeron en € 514 millones después del ajuste por efectos del tipo de cambio, principalmente debido a salidas de efectivo por actividades de inversión así como dividendos pagados y el programa de recompra de acciones. La disminución estuvo compensada por entradas de efectivo por actividades de operación y por empréstitos en los mercados internacionales de dinero y capitales.

Durante 2023, el efectivo y equivalentes de efectivo incrementaron en € 1,123 millones. 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

Efectivo proveniente de actividades de operación

En 2024 y 2023, el incremento en cuentas por cobrar por servicios financieros tuvo un efecto negativo sobre los flujos de efectivo por actividades de operación, impulsado principalmente 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, así como por el deterioro de las inversiones registradas con el método de participación en Beijing Foton Daimler Automotive Co., Ltd. (BFDA) y la operación conjunta de celdas de batería cellcentric GmbH & Co. Kg. Esto se explica en la Nota 13 Inversiones registradas con el Método de Participación.

Los flujos de efectivo provenientes de actividades de operación en 2024 también fueron positivamente afectados por cuentas por cobrar comerciales vendidas a bancos externos e instituciones financieras por € 160 millones (2023: € 25 millones) y se hace referencia a las mismas en la Nota 19. Cuentas por cobrar comerciales.

Algunas compañías dentro del Grupo Daimler Truck participan en diversos acuerdos de financiamiento de proveedores. Los importes cubiertos por los acuerdos se informan en cuentas por pagar comerciales, ya que la naturaleza y función de estos pasivos continúan igual que otras cuentas por pagar comerciales. Estos se describen en la Nota 32. Instrumentos Financieros.

La integración de otros activos y pasivos de operación se muestra en la tabla C 64.

C. 64

Otros activos y pasivos de operación

	2024	2023
En millones de euros		
Provisiones	256	463
Instrumentos financieros	16	57
Otros activos y pasivos diversos	-669	296
	-397	816

La tabla C 65 muestra flujos de efectivo adicionales incluidos en efectivo proveniente de actividades de operación.

C. 65

Flujos de efectivo incluidos en flujos de efectivo provenientes de actividades de operación

	2024	2023
En millones de euros		
Intereses pagados	-163	-62
Intereses recibidos	456	351
Dividendos recibidos por inversiones registradas con el método de participación	11	16
Dividendos recibidos de otras participaciones accionarias	25	9

Flujos de efectivo provenientes de actividades de inversión

En 2024, los flujos de efectivo provenientes de actividades de inversión incluyeron € 1,876 millones en relación con adiciones a propiedades, plantas y equipo y activos intangibles (2023: € 1,305 millones). Las salidas de efectivo también resultaron por la adquisición de participaciones accionarias por un importe de € 325 millones(2023: € 206 millones).

Además, tal como se explica en la Nota 32. Instrumentos Financieros, las inversiones a corto plazo en fondos mutuos también se reflejan como flujos de efectivo provenientes de actividades de inversión.



Flujos de efectivo por actividades de financiamiento

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 2024, compensados por dividendos pagados a los accionistas de Daimler Truck Holding AG por € 1,528 millones y el inicio del programa de recompra de acciones (incluyendo gastos por la implementación del programa de recompra de acciones) por € 580 millones.

La Tabla C 66 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 € 232 millones (2023: € 217 millones).

C. 66

Cambios en pasivos de financiamiento por actividades de financiamiento¹

	2024	2023
En millones de euros		
Saldo al 1 enero¹	25,747	20,838
Entradas netas de efectivo por actividades de financiamiento	2,909	4,654
Efectos distintos a efectivo:		
Cambios en tipos de cambio extranjeros	-91	-400
Cambios en valuación de mercado y coberturas de divisas para pasivos por financiamiento	66	235
Cambios en pasivos por financiamiento por programa de recompra de acciones	-70	103
Cambios en valor razonable de derivados	-18	12
Otros cambios	113	304
Saldo al 31 diciembre ¹	28,655	25,747

1 Pasivos por actividades de financiamiento incluyen actividades de cobertura en relación con transacciones de financiamiento por € -10 millones al 31 de diciembre de 2024 (31 diciembre de 2023: € +20 millones; 1 enero 2023: € -1 millón).

30. 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.

31. Pasivos contingentes y otras obligaciones financieras

Pasivos contingentes

Al 31 de diciembre de 2024, la mejor estimación posible de pasivos contingentes fue por € 605 millones (31 de diciembre de 2023: € 575 millones). Los pasivos contingentes principalmente relacionados con procedimientos legales.

Otras obligaciones financieras

Al 31 de diciembre de 2024, las obligaciones contractuales por la adquisición de activos intangibles, propiedades, plantas y equipo y equipo en arrendamientos operativos fueron por un importe de € 537 millones (31 de diciembre de 2023: € 640 millones). Al 31 de diciembre de 2024, las otras obligaciones financieras fueron por un importe de € 960 millones (31 de diciembre de 2023: € 388 millones), que incluye compromisos de capital con las operaciones conjuntas Greenlane Infrastructure, LLC, Commercial Vehicle Charging Europe B.V. y Amplify Cell Technologies LLC.

Además, el Grupo Daimler Truck ha emitido compromisos de deuda irrevocables. Al 31 de diciembre de 2023 y 2024, estos compromisos de deuda no han sido utilizados. La Nota 33. Gestión de Riesgos Financieros.

Otras obligaciones financieras después de la transferencia de activos de 2019

En 2019, Mercedes-Benz Group AG transfirió partes de sus operaciones comerciales a Daimler Truck AG y Mercedes-Benz Group AG. De conformidad con la Sección 133 de la Ley de Transformación de Alemania (Umwandlungsgesetz o UmwG), las tres entidades legales son responsables de forma solidaria y conjunta por la totalidad es los pasivos de Mercedes-Benz Group AG que existían antes de la fecha de registro de la transferencia de activos en el registro comercial.

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 22 - 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.

32. Instrumentos financieros

Valores en libros y valores razonables de instrumentos financieros.

La tabla C 67 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 C 67 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 2024.

El valor razonable de un instrumento financiero es el precio que se recibiría por vender un activo o que se pagaría por transferir un pasivo en una transacción ordenada entre participantes de mercado en la fecha de valuación. Considerando los diversos factores de influencia, los valores razonables reportados solo pueden considerarse como indicadores de los precios que realmente podrían obtenerse en el mercado.

Los valores razonables se calcularon con base en la información de mercado disponible en la fecha del balance general. Los métodos y premisas que se utilizaron se explican en la Nota 1. Información General y principales políticas contables.

C. 67

Valores en libros y valores razonables de instrumentos financieros

	Al 31 diciembre, 2024		Al 31 diciembre, 2023	
	Valor en libros	Valor razonable	Valor en libros	Valor razonable
En millones de euros				
Activos financieros				
Cuentas por cobrar por servicios financieros	28,893	28,635	26,214	26,066
Cuentas por cobrar comerciales	4,325	4,325	5,262	5,262
Efectivo y equivalentes de efectivo	6,553	6,553	7,067	7,067
Instrumentos de deuda negociables e inversiones similares	2,276	2,276	1,808	1,808
Registrados a valor razonable a través de otros ingresos integrales	433	433	443	443
Registrados a valor razonable a través de utilidad o pérdida	1,693	1,693	1,365	1,365
Valuados a costo amortizado	150	150	–	–
Otros activos financieros				
Instrumentos de capital e instrumentos de deuda	262	262	275	275
Registrados a valor razonable a través de otros ingresos integrales	97	97	118	118
Registrados a valor razonable a través de utilidad o pérdida	164	164	158	158
Otros activos financieros registrados a valor razonable a través de utilidad o pérdida	20	20	22	22
Instrumentos financieros derivados utilizados en contabilidad de coberturas	168	168	179	179
Otras cuentas por cobrar comerciales y otros activos financieros diversos	816	816	871	871
	43,312	43,054	41,697	41,549
Pasivos financieros				
Pasivos por financiamiento	27,646	27,816	24,578	24,561
Cuenta por pagar comerciales	4,629	4,629	5,059	5,059
Otros pasivos financieros				
Pasivos financieros registrados a valor razonable a través de utilidad o pérdida	28	28	39	39
Instrumentos financieros derivados utilizados en contabilidad de coberturas	485	485	449	449
Otros pasivos financieros diversos	3,892	3,892	4,197	4,197
Pasivos por reembolsos y contractuales				
Obligaciones por transacciones de ventas	491	491	530	530
	37,171	37,341	34,850	34,833

Acuerdos financieros con proveedores

El Grupo Daimler Truck participa en diversos acuerdos de financiación con proveedores. En virtud de estos acuerdos, los proveedores pueden optar por recibir el pago anticipado de sus facturas de una entidad financiera o un banco externo. En virtud de estos acuerdos, la entidad financiera o el banco externo se compromete a pagar los importes adeudados a los proveedores participantes en relación con las facturas adeudadas por el Grupo Daimler Truck, quien reembolsa a la entidad financiera o al banco externo al vencimiento de la factura o en una fecha posterior.

El Grupo Daimler Truck no ha dado de baja las cuentas por pagar originales relacionadas con los acuerdos, ya que no se obtuvo una liberación legal ni se modificaron sustancialmente los pasivos originales al formalizarlos.

Desde la perspectiva del Grupo Daimler Truck, los acuerdos, en promedio, no amplían significativamente las condiciones de pago más allá de las condiciones habituales acordadas con otros proveedores no participantes. Sin embargo, los acuerdos ofrecen a los proveedores participantes la ventaja del pago anticipado. El Grupo Daimler Truck tampoco incurre en intereses adicionales con la entidad financiera o el banco externo sobre los importes adeudados a los proveedores. Los importes sujetos a los acuerdos se incluyen en las cuentas por pagar comerciales, ya que su naturaleza y función son las mismas que las de otras cuentas por pagar.

La amplia gama de fechas de vencimiento se debe a la consolidación de las fechas de vencimiento de las empresas del grupo en diferentes países. Las fechas de vencimiento de cada empresa del grupo están sujetas a los acuerdos entre estas y sus proveedores, que varían en función de la normativa local aplicable, las directrices específicas de cada empresa y las negociaciones individuales.

La Tabla C. 68 muestra las condiciones contractuales de los acuerdos de financiación a proveedores, los acuerdos al inicio y al final del período contable y el rango de fechas de vencimiento de las cuentas por pagar comerciales comparables que no forman parte de un acuerdo de financiación a proveedores. Los importes ya pagados por los bancos a los proveedores se indican en la tabla.

C. 68

Acuerdos financieros con proveedores

	Al 31 diciembre, 2024	Al 1 enero, 2024
En millones de euros		
Valores en libros de pasivos financieros		
Presentados en cuentas por pagar comerciales	221	302
- por los que los proveedores han recibido pago	210	. ¹
Rango de fechas de vencimiento de pagos		
Cuentas por pagar comerciales que son parte del acuerdo (días después de fecha de factura)	30-90	. ¹
Cuentas por pagar comerciales comparables que no son parte de un acuerdo (días después de fecha de factura)	7-90	. ¹

1 El Grupo Daimler Truck ha hecho uso de las facilidades transitorias disponibles en virtud de las modificaciones a la NIC 7 y la NIIF 7 para los acuerdos de financiación con proveedores. No se proporciona información comparativa para el primer año de aplicación.

Compensación de instrumentos financieros

El Grupo Daimler Truck concluye transacciones con derivados de conformidad con acuerdos marco de neteo (acuerdos marco) de la ISDA (*International Swaps and Derivatives Association*) y otros acuerdos marco nacionales comparables. Sin embargo, estos acuerdos no cumplen con los criterios de neteo en el Estado Consolidado de Situación Financiera, ya que únicamente permiten el neteo en caso de eventos futuros, tales como incumplimiento o insolvencia por parte del Grupo o de su contraparte.

La tabla C 69 muestra los valores en libros de los instrumentos financieros derivados sujetos a los acuerdos descritos, así como los posibles efectos financieros del neteo de conformidad con los acuerdos marco de neteo

C. 69

Información de instrumentos financieros registrados sujetos a acuerdo marco de neteo aplicable, o un acuerdo similar

	Al 31 diciembre, 2024			Al 31 diciembre, 2023		
	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	187	-71	116	201	-124	77
Otros pasivos financieros ²	513	-71	442	487	-124	363

- 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 16. 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 25. Otros pasivos financieros).

Jerarquía de valuación

La tabla C 70 muestra un panorama general de la clasificación en jerarquías de valuación de activos y pasivos financieros registrados a valor razonable (de conformidad con la NIIF 13 - Valuación a valor razonable).

Al final de cada período de informe, el Grupo revisa la necesidad de reclasificación entre jerarquías de valuación.

El riesgo crediticio por instrumentos financieros derivados que se asigna al Nivel 2 de la jerarquía de valuación se determina con base en las careras gestionadas en base neta.

C. 70

Jerarquía de valuación de activos y pasivos financieros registrados a valor razonable

	Al 31 diciembre, 2024				Al 31 diciembre, 2023			
	Total	Nivel 1¹	Nivel 2²	Nivel 3³	Total	Nivel 1¹	Nivel 2²	Nivel 3³
En millones de euros								
Activos financieros registrados a valor razonable								
Instrumentos de deuda negociables	2,126	1,620	507	–	1,808	1,292	516	–
Registrados a valor razonable a través de otros ingresos integrales	433	40	393	–	443	44	399	–
Registrados a valor razonable a través de resultados	1,693	1,580	114	–	1,365	1,249	116	–
Instrumentos de capital e instrumentos de deuda	262	94	48	120	275	158	22	95
Registrados a valor razonable a través de otros ingresos integrales	97	92	–	5	118	112	–	5
Registrados a valor razonable a través de resultados	164	1	48	115	158	46	22	90
Otros activos financieros registrados a valor razonable a través de resultados	20	–	20	–	22	–	22	–
Instrumentos financieros derivados utilizados en cont de coberturas	168	–	168	–	179	–	179	–
	2,576	1,714	742	120	2,284	1,450	738	95
Pasivos financieros registrados a valor razonable								
Pasivos financieros registrados a valor razonable a través de resultados	28	–	10	18	39	–	13	25
Instrumentos financieros derivados utilizados en cont de coberturas	485	–	485	–	449	–	449	–
	–	–	–	–	–	–	–	–

- 1 Valuación a valor razonable se basa en precios cotizados (no ajustados) en mercados activos para estos activos y pasivos o unos idénticos.
- 2 Valuación a valor razonable se basa en información observable en mercados activos, o bien directamente (es decir, como precios) o indirectamente (es decir, de precios).
- 3 Valuación a valor razonable se basa en información para la que no existe información de mercado observable.

La tabla C 71 muestra la clasificación de jerarquías de valuación (de acuerdo con la NIIF 13) en la que se clasifican los valores razonables de los activos y pasivos financieros, que no se registran a valor razonable en el Estado Consolidado de Situación Financiera.

C. 71

Jerarquía de valuación de activos y pasivos financieros no registrados a valor razonable

	Al 31 diciembre, 2024				Al 31 diciembre, 2023			
	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	28,635	–	28,635	–	26,066	–	26,066	–
Valores razonables de pasivos financieros valuados a costo								
Pasivos por financiamiento	27,587	14,978	12,609	–	24,347	12,791	11,556	–
bonos	17,305	14,978	2,327	–	14,205	12,791	1,414	–
pasivos por transacciones ABS	1,664	–	1,664	–	2,009	–	2,009	–
otros pasivos por financiamiento	8,618	–	8,618	–	8,133	–	8,133	–
Otros pasivos financieros diversos	3,892	–	3,811	82	4,197	–	4,126	71

- 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.



Categorías de valuación

La Tabla C 72 muestra los valores en libros de los instrumentos financieros de acuerdo con categorías de valuación.

La Tabla C 72 no incluye los valores en libros de instrumentos financieros derivados utilizados en contabilidad de coberturas ya que estos instrumentos financieros no se asignan a categoría de valuación.

C. 72

Valores en libros de instrumentos financieros de acuerdo con categorías de valuación

	Al 31 diciembre,	
	2024	2023
En millones de euros		
Activos		
Activos financieros valuados a costo (amortizado)	34,609	34,391
Cuentas por cobrar por servicios financieros ¹	22,765	21,191
Cuentas por cobrar comerciales	4,325	5,262
Efectivo y equivalentes de efectivo	6,553	7,067
Instrumentos de deuda negociables e inversiones similares	150	–
Otras cuentas por cobrar y otros activos financieros diversos	816	871
Activos financieros registrados a valor razonable a través de otros ingresos integrales	530	561
Instrumentos de deuda negociables e inversiones similares	433	443
Instrumentos de deuda y capital	97	118
Activos financieros registrados a valor razonable a través de resultados	1,878	1,544
Instrumentos de deuda negociables e inversiones similares	1,693	1,365
Instrumentos de deuda y capital	164	158
Otros activos financieros registrados a valor razonable a través de resultados ²	20	22
Pasivos		
Pasivos financieros valuados a costo (amortizado)	36,648	34,352
Cuentas por pagar comerciales	4,629	5,059
Pasivos por financiamiento ³	27,646	24,578
Otros pasivos financieros diversos ⁴	3,882	4,186
Obligaciones por transacciones de ventas	491	530
Pasivos financieros registrados a valor razonable a través de resultados ²	28	39

- 1 Excluyendo cuentas por cobrar por arrendamientos por € 6,128 millones (31 diciembre, 2023: € 5,023 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 € 1,020 millones (31 diciembre, 2023: € 1,149 millones) ya que no se asignan a ninguna categoría de valuación.
- 4 Excluyendo garantías financieras por € 11 millones (31 diciembre, 2023: € 11 millones) ya que no se asignan a ninguna categoría de valuación.

Utilidades o pérdidas netas

La Tabla C 73 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 € 310 millones (2023: € 101 millones) que se cargan a costo de ventas, gastos de ventas y otros ingresos/gastos por intereses netos. También se incluyen las utilidades y pérdidas por conversión de divisas.

Las utilidades/pérdidas netas sobre pasivos financieros registrados a costo (amortizado) (excluyendo el gasto/ingreso por intereses que se muestra a continuación) incluyen principalmente los efectos de conversión de divisas.

C. 73		
Utilidades/pérdidas netas		
	2024	2022
En millones de euros		
Instrumentos de deuda y capital registrados a Valor razonable a través de resultados	19	-53
Otros activos y pasivos financieros registrados a valor razonable a través de resultados ¹	59	44
Instrumentos de capital registrados a valor razonable a través de otros ingresos integrales	3	6
Otros activos financieros registrados a valor razonable a través de otros ingresos integrales	-	-2
Activos financieros valuados a costo (amortizado)	-470	-128
Pasivos financieros valuados a costo (amortizado)	19	15

1 Instrumentos financieros clasificados como disponibles para negociación; estos importes están relacionados con instrumentos financieros derivados no utilizados en contabilidad de cobertura.

Total de ingresos por intereses y total de gastos por intereses

La Tabla C 74 presenta el total de ingresos por intereses y el total de gastos por intereses por activos financieros o pasivos financieros no registrados a valor razonable a través de resultados.

Ver la Nota 1 – Información General y Principales políticas contables - en la que se ofrecen descripciones cualitativas de contabilidad y presentación de los instrumentos financieros (incluidos los instrumentos financieros derivados).

C. 74		
Total ingresos por intereses y total gastos por intereses		
	2024	2023
En millones de euros		
Total ingreso por intereses	2,884	2,348
por activos y pasivos financieros valuados a costos (amortizados)	2,732	2,209
por activos financieros registrados a valor razonable en otros ingresos integrales	153	139
Total gasto por intereses	-1,907	-1,522
por activos y pasivos financieros valuados a costos (amortizados)	-1,907	-1,522

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 C 75 muestra los importes de las transacciones designadas como instrumentos de cobertura.

C. 75

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 ²
En millones de euros			
Al 31 diciembre, 2024			
Valor en libros de instrumentos de cobertura			
Otros activos financieros circulantes	37	32	1
Otros activos financieros no circulantes	2	16	79
Otros pasivos financieros circulantes	55	2	5
Otros pasivos financieros no circulantes	30	32	361
Cambios valor razonable ³	-39	-6	40
Al 31 diciembre, 2023			
Valor en libros de instrumentos de cobertura			
Otros activos financieros circulantes	34	15	–
Otros activos financieros no circulantes	33	43	53
Otros pasivos financieros circulantes	40	3	7
Otros pasivos financieros no circulantes	2	37	359
Cambios valor razonable ³	18	-117	195

- 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 C 76.

C. 76		
Coberturas de valor razonable		
	Riesgo tasa interés	
	Al 31 diciembre	
	2024	2023
En millones de euros		
Valores en libros de partidas cubiertas		
Pasivos por financiamiento, circulantes	2,275	539
Pasivos por financiamiento, no circulantes	9,092	7,313
ajustes de coberturas		
Pasivos por financiamiento, circulantes	2	-7
Pasivos por financiamiento, no circulantes	-288	-306
Cambios a valor razonable de partidas con cobertura ¹	-40	-199
Importe acumulado de ajustes de cobertura por coberturas inactivas que siguen en el Estado Consolidado de Situación Financiera.	-1	-3

1 Gastos o ingresos acumulados registrados en el valor en libros de las transacciones subyacentes.

Los efectos atribuibles a la parte ineficaz de la cobertura (parte ineficaz en relación con cobertura) se muestran en la Tabla C 77..

C. 77		
Ineficacia de coberturas de valor razonable		
	Riesgo tasa de interés	
	2024	2023
En millones de euros		
Gasto por intereses	—	-4

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 C 78.

C. 78				
Coberturas de flujos de efectivo				
	Al 31 diciembre, 2024		Al 31 diciembre, 2023	
	Riesgo tipo de cambio	Riesgo tasa interés	Riesgo tipo de cambio	Riesgo tasa interés
En millones de euros				
Cambios a valor razonable de partidas con cobertura ¹				
	39	6	-18	104
Saldo de reservas par instrumentos financieros derivados (antes de impuestos)				
Coberturas continuas	-19	3	94	20
Coberturas discontinuadas/terminadas	-	-	-27	-

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 atribuible a la parte ineficaz de la cobertura (parte ineficaz en relación con cobertura), se muestran en la Tabla C 79.

C. 79					
Utilidades y pérdidas por coberturas de flujo de efectivo ¹		Riesgo divisa extranjera		Riesgo tasa interés	
En millones de euros					
Partida en Estado Consolidado de Resultados en la que se incluye ineficacia y reclasificaciones	Ingresos por ventas	Costo de ventas	Otros ingresos/gastos financieros netos	Costo de ventas	Gasto por intereses
2024					
Utilidades y pérdidas registradas en otros ingresos integrales	-1	-39	-	22	-28
Reclasificación de eficacia de cobertura de otros ingresos integrales al Estado Consolidado de Resultados					
Para coberturas para las que ya no se espera que ocurran Flujos de efectivo futuros cubiertos	-	-	-	-	-
Para coberturas que han sido transferidas debido a que la partida cubierta ha afectado a resultados	-42	-3	-	-	-11
2023					
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

1 En 2024 y 2023, no se existió ineficacia de cobertura registrada en el Estado Consolidado de Resultados.

La Tabla C 80 muestra la reconciliación de estas reservas para instrumentos financieros derivados.

C. 80		
Reconciliación de reservas para instrumentos financieros derivados		
	2024	2023
En millones de euros		
Saldo al 1 enero	35	122
Cambios en valores razonables (antes de impuestos)	-69	-117
Riesgo divisas extranjeras	-64	-14
Riesgo tasa interés	-5	-103
Reclasificación a utilidad o pérdida (antes de impuestos)	-10	2
Riesgo divisas extranjeras	1	5
Riesgo tasa interés	-11	-3
Reclasificación a utilidad o pérdida (antes de impuestos)	-4	-1
Riesgo divisas extranjeras - adquisiciones	-4	-1
Riesgo precios <i>commodities</i> - compras de inventarios	-	-
Otros	-	-1
Impuestos sobre cambios en valores razonables y reclasificaciones	22	31
Saldo al 31 diciembre	-26	35

Las reservas para instrumentos financieros derivados incluyen reservas 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 C 81.

Al 31 de diciembre de 2024, el Grupo Daimler Truck utilizó instrumentos financieros derivados con un vencimiento máximo de 114 meses (31 de diciembre de 2023: 117 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 C 81 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.

C. 81

Importes nominales de instrumentos financieros derivados utilizado en contabilidad de coberturas

	Al 31 diciembre, 2024				Al 31 diciembre, 2023			
	Vencimiento de importes nominales				Vencimiento de importes nominales			
	<1 año	1-5 años	>5 años	Total	<1 año	1-5 años	>5 años	Total
En millones de euros								
Riesgo de divisas extranjeras	2,560	1,145	–	3,706	2,294	995	–	3,289
Riesgo de tasa de interés	5,245	11,132	2,766	19,143	1,966	11,420	1,631	15,017
Coberturas de valor razonable	1,724	6,386	2,766	10,875	324	6,244	1,631	8,199
instrumentos financieros derivados principales afectados por la reforma al referente de tasa de interés								
en divisa CAD	–	–	–	–	256	649	–	905
Coberturas de flujo de efectivo	3,522	4,746	–	8,268	1,642	5,176	–	6,818
instrumentos financieros derivados principales afectados por la reforma al referente de tasa de interés								
en divisa CAD	–	–	–	–	68	376	–	4

Los precios promedio de instrumentos financieros derivados clasificados por categoría de riesgo para los principales riesgos, están incluidos en la Tabla C 82.

En la Nota 33 - Gestión de riesgos financieros- se explica la cobertura de riesgos cambiarios y de riesgos de tasas de interés.

C. 82

Precios promedio de instrumentos de cobertura para principales riesgos

	Al 31 diciembre,	
	2024	2023
Riesgo de divisas extranjeras		
USD por €	1.09	1.08
AUD por €	1.67	1.63
GBP por €	0.88	0.89
Riesgo de tasa de interés		
Coberturas valor razonable		
Tasa de interés promedio - USD	-2.66%	-3.09%
Tasa de interés promedio - CAD	-3.62%	-2.31%
Tasa de interés promedio - EUR	-0.87%	-1.89%
Coberturas flujos de efectivo		
Tasa de interés promedio - USD	0.95%	1.49%
Tasa de interés promedio - CAD	1.56%	1.92%
Tasa de interés promedio - EUR	-0.36%	0.10%
Tasa de interés promedio - BRL	2.11%	0.44%
Tasa de interés promedio - MXN	-0.27%	1.35%
Tasa de interés promedio - AUD	0.09%	-0.14%

33. 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 32 - 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 22 - Pensiones y obligaciones similares

Riesgo crediticio

El riesgo crediticio es el riesgo de incurrir en pérdidas económicas debido a que una contraparte incumpla con los términos contractuales relativos al pago o el servicio de una deuda. El riesgo crediticio abarca tanto el riesgo directo de incumplimiento como los riesgos de deterioro de solvencia crediticia y riesgos de concentración.

Las posiciones de riesgo máximo de los activos financieros que generalmente están sujetas a riesgos crediticios son equivalentes a sus valores en libros en la fecha del balance general (sin considerar la garantía, en caso de estar disponible). También existe riesgo de incumplimiento a partir de compromisos de deuda irrevocables que no han sido utilizados hasta la fecha, así como por garantías financieras. La posición de riesgo máximo en estos casos es igual a las salidas de efectivo futuras anticipadas. La Tabla C 83 presenta las posiciones de riesgo máximo en la fecha del informe.

C. 83

Máximas posiciones de riesgos de activos financieros, compromisos de deuda irrevocables y garantías financieras

Máxima posición de riesgo			
Al 31 diciembre,			
	Nota	2024	2023
En millones de euros			
Activos líquidos		8,829	8,875
Cuentas por cobrar por servicios financieros	14	28,893	26,214
Cuentas por cobrar comerciales	19	4,325	5,262
Instrumentos financieros derivados utilizados en la contabilidad de coberturas (solo activos)	16	168	179
Instrumentos financieros derivados no utilizados en la contabilidad de coberturas (solo activos)	16	20	22
Otras cuentas por cobrar comerciales y otros activos financieros diversos	16	816	871
Compromisos de deuda irrevocables		331	370
Garantías financieras		310	271

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 utilizations 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

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 2024, la posición crediticia de los mayores 15 clientes no excedió el 19 % de la cartera total (31 de diciembre de 2023: 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.

El incremento en reservas por pérdidas estuvo impulsado por el crecimiento de cartera y la expectativa de mayores pérdidas crediticias, principalmente debido a incumplimientos crediticios por parte de clientes individuales y a la recesión en el sector de transportes en América. Esto fue parcialmente compensado por el uso de reservas. Por lo general, las expectativas futuras se actualizan para reflejar las perspectivas macroeconómicas actuales en el cálculo de reservas por pérdidas.

La Nota 14- 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
- 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 19 - 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 2024 y el 2023, 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 2024, los compromisos de deuda irrevocables eran por un importe de € 331 millones (31 de diciembre de 2023: € 370 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 € 310 millones al 31 de diciembre de 2024 (31 de diciembre de 2023: € 271 millones) e incluye pasivos registrados al 31 de diciembre de 2024 por un importe de € 11 millones (31 de diciembre de 2023: € 11 millones). Las garantías financieras representan principalmente arreglos contractuales. Estas garantías por lo general estipulan que en caso de incumplimiento o impago por parte del deudor principal, el Grupo Daimler Truck tendrá que liquidar esas obligaciones financieras generalmente hasta por un importe acordado en contrato.

Riesgo de liquidez

El riesgo de liquidez es el riesgo de que una compañía no pueda cumplir cabalmente sus obligaciones financieras. El Grupo Daimler Truck administra su liquidez manteniendo volúmenes adecuados de activos líquidos y manteniendo líneas de crédito sindicadas adicionales a las entradas de efectivo procedentes de sus operaciones comerciales. Además, la posibilidad de bursatilizar las

cuentas por cobrar 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 2024, el efectivo y equivalentes de efectivo fueron por un importe de € 6,553 millones (31 de diciembre de 2023: € 7,067 millones). En 2024, 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 en agosto de 2023.

El Grupo Daimler Truck participa de forma limitada en acuerdos de financiación con proveedores. Desde la perspectiva del Grupo Daimler Truck, estos acuerdos en ocasiones conllevan una ampliación de los plazos de pago. Además, ofrecen a los proveedores participantes la ventaja del pago anticipado. Esto no supone un riesgo de liquidez significativo para el Grupo Daimler Truck.

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 financieros y pasivos financieros y las estimaciones de flujos de efectivo generados por las actividades comerciales.

En general, el Grupo Daimler Truck utiliza un amplio espectro de instrumentos financieros para cubrir sus requerimientos de financiamiento. Dependiendo de los requerimientos de financiamiento y las condiciones del mercado, el Grupo Daimler Truck emite obligaciones de deuda e instrumentos financieros garantizados por cuentas por cobrar en diversas divisas. El 28 de octubre de 2021, al Grupo Daimler Truck se le emitió una clasificación crediticia de emisor a largo plazo de A3 por parte de Moody's Investor Service y BBB+ por parte de S&P Global Ratings. El 11 de junio de 2024, S&P Global Ratings subió la calificación crediticia a largo plazo del Grupo Daimler Truck de BBB+ a A-. sin embargo, las posibles bajas de calificación de las calificaciones crediticias del Grupo Daimler Truck podrían tener un impacto negativo sobre el financiamiento del Grupo.

El 26 de marzo de 2024, Daimler Truck AG y otras compañías del Grupo firmaron una nueva línea de crédito revolvable por € 5.0 miles de millones, que son suministrados por un consorcio de bancos internacionales. La línea de crédito tiene una vigencia de cinco años con dos opciones de prórroga de un año. Al mismo tiempo, la línea de crédito por €5.0 miles de millones que existe desde agosto de 2021 terminó. Daimler Truck no pretende utilizar la línea de crédito.

La tabla C. 84 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 2024.

La Nota 24 - Pasivos financieros - también proporciona información sobre los pasivos financieros del Grupo Daimler Truck.

C. 84

Panorama general de pasivos y garantías financieras¹

	Total	2025	2026	2027	2028	2029	≥ 2030
En millones de euros							
Pasivos por financiamiento ²	31,390	11,343	6,776	5,133	3,206	1,632	3,301
pasivos por arrendamiento	1,117	228	185	149	128	101	326
Instrumentos financieros derivados ³	590	96	137	87	95	–	175
con liquidación bruta	147	78	49	20	–	–	–
Salidas de efectivo	3,271	2,142	830	298	–	–	–
Entradas de efectivo	-3,124	-2,064	-781	-278	–	–	–
con liquidación neta	444	18	88	67	95	–	175
Salidas de efectivo	444	18	88	67	95	–	175
Cuentas por pagar comerciales ⁴	4,629	4,619	5	–	–	–	5
Otros pasivos financieros diversos excluyendo intereses devengados y pasivos por garantías financieras	3,162	1,939	409	266	221	140	187
Obligaciones por transacciones de ventas	491	491	–	–	–	–	–
Compromisos de deuda irrevocables ⁵	331	331	–	–	–	–	–
Garantías financieras ⁶	310	310	–	–	–	–	–
	40,903	19,129	7,326	5,486	3,522	1,773	3,667

- 1 Los importes se calcularon de la siguiente forma:
- a) Si la contraparte puede solicitar el pago en fechas distintas, el pasivo se incluye con base en la fecha más cercana de vencimiento.
 - b) Los flujos de efectivo de instrumentos 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 conjuntos y operaciones conjuntas, así como por cuentas por cobrar comerciales transfronterizas. Los riesgos de país también resultan de depósitos en efectivo transfronterizos en instituciones financieras.

El Grupo Daimler Truck gestiona estos riesgos a través de límites de exposición de país (por ejemplo, para carteras de monedas fuertes de entidades de servicios financieros). Un sistema interno de calificación sirve como base para la administración de exposiciones de país orientadas al riesgo; este asigna a todos los países a clases de riesgo, tomando en consideración las indicaciones de mercados de capital de riesgo de país.

Riesgos del mercado 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 derivador 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. En 2024, las transacciones afectadas restantes o bien expiraron, se terminaron antes del vencimiento, o se convirtieron a la tasa de referencia libre de riesgos. 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 C. 81

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 del 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 Daimler Truck al riesgo cambiario se reduce mediante coberturas naturales, que consiste en las exposiciones cambiarias de las operaciones comerciales de las distintas entidades y segmentos que se compensen entre sí parcialmente a nivel Grupo. Estas coberturas naturales eliminan la necesidad de cobertura en la medida en que las exposiciones coincidan. Para proporcionar una cobertura natural adicional en contra de cualquier riesgo de transacción remanente, el Grupo Daimler Truck generalmente se esfuerza para incrementar las salidas de efectivo en la misma divisa en la que el Grupo tenga un exceso neto de entrada de efectivo.

A fin de mitigar el impacto de las fluctuaciones del tipo de cambio para las operaciones comerciales del Grupo (transacciones futuras), el Grupo Daimler Truck evalúa continuamente su exposición al riesgo de tipo de cambio y cubre parte de este riesgo mediante el uso de instrumentos financieros derivados. El Grupo Daimler Truck administra su riesgo de tipo de cambio y sus operaciones de cobertura mediante derivados de divisas. El Departamento de Tesorería Corporativa implementa la cobertura de divisas extranjeras a través de transacciones con instituciones financieras internacionales. Por lo general, se toman medidas adecuadas sin demora para eliminar cualquier cobertura en exceso en relación con transacciones de cobertura provocadas por cambios en la exposición. Las relaciones designadas de cobertura también se revisan en relación con cualquier requerimiento para discontinuar la contabilidad de coberturas.

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 C 85 muestra el valor en riesgo al cierre del período del riesgo cambiario para las carteras 2024 y 2023 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 C 81.

C. 85

Valor en riesgo para riesgo por tipo de cambio y riesgo de tasa de interés

	2024	2023
	Cierre del período	Cierre del período
En millones de euros		
Riesgo de tipo de cambio (por instrumentos financieros derivados)	53	28
Riesgo de tasa de interés (por instrumentos financieros derivados)	20	28

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 valorar 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 2024, el comportamiento del valor en riesgo por cobertura de divisas extranjeras estuvo impulsado primordialmente por un fuerte incremento en la volatilidad de los tipos de cambio extranjeros.

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 o pasivos líquidos que resultan de la inversión o por refinanciamiento 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 utilizando instrumentos financieros derivados apropiados (por ejemplo swaps de tasas de interés de divisas cruzadas) de conformidad con los lineamientos internos del Grupo.

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 (“Riesgo 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 tasa 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 C 85 muestra el valor en riesgo al final de período del informe para el riesgo de tasas de interés en 2024 y para 2023 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 valorar 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 2024 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 de tasa de interés cubierta.
- Cambios en las programaciones de las transacciones con cobertura.

Al 31 de diciembre de 2024, los valores nominales de derivados no designados en una relación de cobertura fueron por € 1,909 millones por cobertura de riesgos del tipo de cambio (31 de diciembre 2023: € 1,709 millones) y € 19 millones por cobertura de riesgos de tasa de interés (31 de diciembre de 2023: € 97 millones), así como € 57 millones (31 de diciembre 2023: € 78 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.

34. 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. La gama de productos del segmento también incluye autobuses de Thomas Built Buses, así como chasis de autobuses de la marca Freightliner Custom Chassis Corp en América del Norte.

El segmento Mercedes-Benz 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 C 86 presenta información por segmentos en y para los ejercicios fiscales 2024 y 2023.

C. 86

Información por segmento

	Trucks North America	Mercedes- Benz Trucks ²	Trucks Asia ^{1, 2}	Daimler Buses	Financial Services	Total Segmentos	Reconcilia ción ³	Grupo Daimler Truck
En millones de euros								
2024								
Ingresos por ventas externas	23,695	16,417	5,691	5,039	3,234	54,077	–	54,077
Ingresos por ventas entre segmentos	85	2,678	419	208	101	3,491	-3,491	–
Total ingresos por ventas	23,781	19,095	6,111	5,247	3,334	57,568	-3,491	54,077
Utilidad/pérdida por segmento (EBIT)	3,008	1,082	53	427	106	4,676	-1,084	3,592
utilidad/pérdida por inversiones registradas método participación	-14	-17	-164	2	1	-193	-410	-603
utilidad/pérdida por composición y efectos por cambios en tasas de descuento en provisiones para otros riesgos	-37	-45	-2	-11	-3	-97	-30	-128
31. Dic. 2024								
Activos por segmento	7,832	14,049	4,988	3,960	33,543	64,372	750	65,122
valores en libros de inversiones método de participación	214	55	116	9	1	395	417	812
Pasivos por segmento	7,015	8,627	1,779	2,906	30,516	50,843	-1,412	49,431
Adiciones a activos no circulantes	524	2,051	220	329	770	3,895	-255	3,640
inversiones en activos intangibles	103	216	17	23	13	371	87	459
inversiones en propiedades, plantas y equipo	363	779	139	125	10	1,417	–	1,417
Depreciación y amortización de activos no circulantes	299	960	262	192	250	1,964	10	1,974
amortización de activos intangibles	4	58	43	19	10	133	5	138
depreciación de propiedades, plantas y equipo (incl. activos por derecho de uso)	267	460	192	77	14	1,009	6	1,015

- 1 El resultado del segmento se vio significativamente afectado por una partida especial de menos €120 millones, derivada del deterioro total del valor contable de la inversión en capital de Beijing Foton Daimler Automotive Co., Ltd. (BFDA) en el segundo trimestre de 2024.
- 2 En 2024, el resultado de los segmentos Mercedes-Benz Trucks (menos € 169 millones) y Trucks Asia (menos € 32 millones) se vio significativamente afectado por la partida especial relacionada con el deterioro de las cuentas por cobrar, debido a las conversaciones en curso con nuestro socio en relación con nuestro negocio en China.
- 3 En la conciliación, una partida especial derivada del deterioro del valor contable de la inversión en capital de cellcentric GmbH & Co. KG (cellcentric) redujo el resultado en menos € 281 millones.

	Trucks North America	Mercedes- Benz Trucks	Trucks Asia	Daimler Buses	Financial Services	Total Segmentos	Reconciliación	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 por segmento (EBIT)	2,887	2,038	330	214	186	5,655	-471	5,183
utilidad/pérdida por inversiones registradas 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 por 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 por 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 ¹	294	977	257	183	218	1,928	8	1,936
amortización de activos intangibles	4	91	31	19	7	152	5	157
depreciación de propiedades, plantas y equipo (incl. activos por derecho de uso)	256	438	193	72	11	971	5	976

1 Depreciación y amortización de activos no circulantes al 31 de diciembre de 2023 han sido ajustadas debido a un error insignificante en el segmento Financial Services.

Reconciliación

La reconciliación de los importes de los segmentos para el Grupo Daimler Truck se muestra en la tabla C. 87

C. 87

Reconciliación de los segmentos a los Estados Financieros del Grupo		
Al 31 diciembre,		
	2024	2023
En millones de euros		
Total utilidad de los segmentos (EBIT)	4,676	5,655
Utilidades/Pérdidas inversiones método de participación	-405	-50
Otras actividades comerciales y partidas corporativas	-598	-399
Eliminaciones	-81	-23
EBIT del Grupo	3,592	5,183
Total activos de los segmentos	64,372	61,752
Valor en libros de inversiones registradas método particip	417	708
Activos impuesto sobre la renta ¹	2,571	1,776
Otras actividades comerciales y partidas corporativas	661	541
Eliminaciones	-2,900	-2,241
Activos de los segmentos del Grupo	65,122	62,536
Activos financieros no asignados (incluyendo liquidez) y activos por pensiones y obligaciones similares ¹		
	8,732	8,676
Total activos del Grupo	73,854	71,212
Total pasivos de los segmentos	50,843	48,076
Pasivos por impuesto sobre la renta ¹	2	152
Otras actividades comerciales y partidas corporativas	1,177	1,111
Eliminaciones	-2,591	-2,010
Pasivos de los segmentos del Grupo	49,431	47,329
Pasivos financieros no asignados y pasivos por pensiones y obligaciones similares ¹		
	1,572	1,659
Total capital del Grupo	22,850	22,224
Total capital y pasivos del Grupo	73,854	71,212

1 Excluyendo asignaciones al segmento Financial Services.

Otras actividades comerciales y partidas corporativas están principalmente compuestas por gastos de operación por € 244 millones en relación con las actividades comerciales de conducción autónoma del Grupo Daimler Truck (2023: € 172 millones) y gastos por instrumentos de capital valuados a valor razonable a través de resultados por € 7 millones (2023: € 39 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 C 88

C. 88

Ingresos y activos no circulantes por región

	Ingresos por ventas		Activos no circulantes¹	
	2024	2023	Dic. 31, 2024	Dic. 31, 2023
En millones de euros				
Europa	16,237	18,426	9,316	8,948
Alemania	6,116	6,845	7,115	6,815
América del Norte	25,566	24,613	3,716	3,296
Estados Unidos	20,419	20,056	3,047	2,735
Asia	6,050	7,172	2,134	2,266
Japón	3,291	3,400	1,870	2,012
América Latina²	4,249	3,521	585	637
Otros mercados	1,975	2,158	253	239
	54,077	55,890	16,003	15,386

1 Activos no circulantes incluyen activos intangibles, propiedades, plantas y equipo y equipo en arrendamientos operativos.
2 Excluyendo a México.

35. 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.

El índice de costo de capital del Negocio Industrial se determina a partir de las tasas ponderadas de costo de capital y costo de deuda. De acuerdo con la práctica comercial habitual, la tasa de costo de capital se utiliza como tasa de costo de capital para Financial Services. El cálculo de la tasa de costo de capital se basa en el método CAPM. Para la dirección interna en el año de informe 2024, se utilizó una tasa de costo de capital del 12% antes de impuestos para el Negocio Industrial. Para Financial Services, la tasa de costo de capital aplicada fue del 14% antes de impuestos para 2024.

El objetivo de la administración de capital es optimizar el costo de capital. Esto se logra, por un lado, mediante la administración de activos netos, por ejemplo, optimizando el capital de trabajo, que es responsabilidad operativa de los segmentos.

Además, tomando en cuenta las regulaciones legales, el Grupo Daimler Truck se esfuerza por optimizar los costos y riesgos de la estructura de capital y, por lo tanto, el costo del capital, considerando debidamente la legislación aplicable. Entre los ejemplos de esto se incluye una relación equilibrada entre capital y pasivos financieros, así como un nivel adecuado de liquidez, orientado hacia los requerimientos de operación.

36. 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 2024 y 2023. La utilidad atribuible a los accionistas del Grupo Daimler Truck (básica y diluida) es por un importe de € 2,900 millones (2023: € 3,775 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 2024.

Durante el ejercicio fiscal 2024, el número promedio ponderado de acciones en circulación fue 796 millones y para el cuarto trimestre de 2024 784 millones.

La tabla C. 89 muestra el numerador y el denominador para el cálculo de utilidades por acción.

C. 89

Utilidades por acción

	2024	2023
En millones de euros		
Utilidad/pérdida consolidada atribuible a los accionistas	2,900	3,775
en millones de acciones		
Número promedio ponderado de acciones en circulación - básicas y diluidas.	796	818
Utilidades por acción - básicas y diluidas	3.64	4.62

37. 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 C. 90.

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. OHG y en Daimler Buses Grundstücksverwaltung GmbH & Co. OHG

Al 31 de diciembre de 2024, las participaciones minoritarias en Gamma (1-4) Daimler Truck Grundstücksverwaltung GmbH & Co. OHG y en Daimler Buses Grundstücksverwaltung GmbH & Co. OHG que tenía Mercedes-Benz Grund Services GmbH se contabilizaron como pasivos financieros y ascienden a € 229 millones (31 de diciembre 2023: € 213 millones). Para más información, ver la Nota 1. Información General y principales políticas contables y la Nota 24. Pasivos por financiamiento.

Arrendamientos con el Grupo Mercedes-Benz

El Grupo Daimler Truck vende vehículos con derecho a devolución a compañías en el Grupo Mercedes-Benz, que se contabilizan como un arrendamientos por la obligación de recompra. Los pasivos correspondientes por garantías de valor residual al 31 de diciembre de 2024 fueron por un total de € 731 millones (31 de diciembre de 2023: € 1,051 millones). Los ingresos diferidos relacionados al 31 de diciembre de 2024 ascendían a € 383 millones (31 de diciembre de 2023: € 640 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 2024, las garantías de valor residual emitidas por el Grupo Mercedes-Benz a Financial Services con respecto automóviles de pasajeros (en arrendamientos a clientes finales de conformidad con arrendamientos operativos) ascendían a € 25 millones (31 de diciembre de 2023: € 47 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 € 9 millones al 31 de diciembre de 2024 (31 de diciembre de 2023: € 26 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 2024 ascendían a € 1 millón (31 de diciembre de 2023: € 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 2024 ascendían a € 11 millones (31 de diciembre de 2023: € 20 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 € 65 millones al 31 de diciembre de 2024 (31 de diciembre de 2023: € 78 millones).

Al 31 de diciembre de 2024, el importe en libros de los pasivos por arrendamiento relacionados fue de € 63 millones (31 de diciembre de 2023: € 77 millones). Las operaciones de arrendamiento incluían bienes inmuebles, equipos informáticos y otras partidas.

Coberturas

El Grupo Daimler Truck cubre los riesgos de interés y cambiarios de forma independiente utilizando sus propios instrumentos de cobertura. El volumen, la naturaleza y la estrategia de estos procedimientos de cobertura se describen detalladamente en la Nota 32. Instrumentos Financieros y en la Nota 33. 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").

Operaciones conjuntas

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").

Debido al desarrollo tardío de la infraestructura para el hidrógeno ecológico en las regiones principales de Europa y EE. UU., así como a la actual incertidumbre en relación con las condiciones marco en EE. UU., el valor en libros de la inversión en nuestra operación conjunta de celdas de batería, cellcentric GmbH & Co. KG se deterioró en € 281 millones al 31 de diciembre de 2024. Daimler Truck sigue estando convencida de que los vehículos impulsados por hidrógeno son una parte esencial del transporte neutro en CO₂e-del futuro para lograr los objetivos de flotas de Europa.

La Nota 13 - 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 31. 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

Antes de la escisión, el Grupo Mercedes-Benz Group emitió garantías a favor del Grupo Daimler Truck y a sus clientes.

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.

Al 31 diciembre, 2024, el Grupo Daimler Truck no había emitido garantías (Diciembre 31, 2023: €108 millones).

Al 31 de diciembre de 2024, las garantías emitidas por el Grupo Daimler Truck a favor de compañías asociadas, operaciones conjuntas y compañías filiales pero no consolidadas, fueron por un importe de € 197 millones. El Grupo Mercedes-Benz no emitió garantías en 2024. Al 31 de diciembre de 2023, las garantías emitidas a compañías asociadas, operaciones conjuntas y compañías filiales no consolidadas del Grupo Mercedes-Benz fue por un importe de € 105 millones.

Aportaciones a los activos del plan

Daimler Truck Pension Trust e.V., administra los activos del plan para garantizar obligaciones de pensiones en Alemania sobre una base fiduciaria y, por lo tanto, es una parte relacionada del Grupo Daimler Truck. Daimler Truck AG cubre gastos insignificantes y presta servicios para la compañía. Durante el ejercicio fiscal 2024, las asignaciones al Daimler Truck Pension Trust e.V., fueron por un importe de € 24 millones (2023: € 40 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 21. Pago basado en acciones, para conocer información adicional

Personas relacionadas

En la fecha del informe, todos los miembros del Consejo de Administración y del Comité de Vigilancia de Daimler Truck Holding AG se consideran personal directivo clave.

Remuneración al personal directivo clave

Para más información acerca de la remuneración del personal directivo clave, referirse a la Nota 38. Remuneración de los miembros del Consejo de Administración y del Comité de Vigilancia.

C. 90

Transacciones con compañías relacionadas

	Ventas de bienes y servicios y otros ingresos		Compras de bienes y servicios y otros gastos		Cuentas por cobrar ¹		Cuentas por pagar ²	
					Al 31 diciembre,		Al 31 diciembre,	
	2024	2023	2024	2023	2024	2023	2024	2023
En millones de euros								
Compañías asociadas	158	166	16	13	30	34	11	2
Sociedades participadas MFTBC ³	150	158	16	13	24	27	2	2
Operaciones conjuntas	249	481	242	41	67	343	24	7
NAI ⁴	127	318	–	–	60	88	–	–
BFDA ⁵	91	144	219	5	–	255	18	2
Grupo Mercedes-Benz ⁶	1,846	2,374	869	968	203	289	1,255	1,618

- 1 Cuentas por cobrar incluyen partidas del balance general que resultan en entrada de efectivo. Estas incluyen cuentas por cobrar comerciales, préstamos otorgados y otras cuentas por cobrar. Esto incluyó una partida especial por € 201 millones en 2024 a partir del deterioro de cuentas por cobrar resultante de discusiones en curso con nuestro socio en relación con nuestro negocio en China (31 de diciembre de 2023: € 0 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 € 444 millones (2023: € 525 millones).

38. Remuneración de miembros del Consejo de Administración y el Comité de Vigilancia

Las remuneraciones del personal directivo clave se indican en la Tabla C. 91.

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 C. 91, 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 21 - 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.

C. 91		
Remuneración de los miembros del Consejo de Administración y el Comité de Vigilancia de DTHAG de conformidad con la NIC 24.17		
	2024	2023
En millones de euros		
Remuneración del Consejo de Administración		
Remuneración fija (salario base)	8.3	7.0
Remuneración variable a corto plazo (bono anual)	6.0	10.4
Remuneración variable a mediano plazo (diferimiento)	-	-
Remuneración variable con efecto de incentivo a largo plazo (PPSP/VSEP)	11.2	9.7
Prestaciones por jubilación (costo de servicio)	1.8	2.1
Prestaciones por terminación	0.8	-
	28.1	29.2
Remuneración del Comité de Vigilancia		
	3.7	3.7
	31.8	32.9

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 2024 se calcula como el total de lo siguiente:

- la remuneración básica fija para 2024
- el bono anual para 2024, a ser pagado en 2025 con el valor en la fecha del balance general,
- 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 2024 (para pago en 2028) y
- los beneficios no monetarios y los beneficios complementarios imponibles en 2024.

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 2024, € 8.8 millones (2023: € 7.7 millones) son atribuibles a remuneración fija (es decir, no relacionada con el desempeño), y € 6.0 millones (2023: € 10.4 millones) a componentes de compensación variable relacionados con el desempeño a corto plazo (bono anual 2024). El valor razonable de la compensación variable a largo plazo basada en acciones (PPSP/VSEP) fue por un importe de € 10.8 millones (2023: € 9.5 millones). Para este fin, se otorgaron 287,134 acciones virtuales otorgadas (2023: 291,953 acciones). Esto corresponde a un importe total de € 25.6 millones para 2024 (2023: € 27.6 millones).

Los pagos efectuados a miembros anteriores del Consejo de Administración y sus dependientes supérstites fueron por un importe de €1.1 millones (2023: € 78 mil). Las provisiones para pensiones para miembros anteriores del Consejo de Supervisión y sus dependientes supérstites fueron por un importe de € 6.4 millones (2023: € 4.7 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 (2023: € 3.7 millones).

39. Honorarios del Auditor

Los accionistas de Daimler Truck Holding AG eligieron a KPMG AG Wirtschaftsprüfungsgesellschaft como auditor externo el 15 de mayo de 2024. De conformidad con la Sección 314, Apartado 1 No. 9 del Código de Comercio de Alemania (HGB), la tabla C 92 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.

C. 92

Honorarios del Auditor

	2024	2023
En millones de euros		
Servicios de Auditoría	24.1	21.8
KPMG AG Wirtschaftsprüfungsgesellschaft	12.7	10.9
Otros servicios de certificación	2.2	1.9
KPMG AG Wirtschaftsprüfungsgesellschaft	1.6	1.7
Otros servicios	1.7	1.7
KPMG AG Wirtschaftsprüfungsgesellschaft	1.7	1.7
	28.0	25.4

40. Eventos posteriores a la fecha del informe

Emisión de bonos

En enero de 2025, el Grupo Daimler Truck emitió un bono por € 2.8 miles de millones en el mercado de capitales de EE UU.

Cambio en la asignación de segmentos

A partir del 1 de enero de 2025, Daimler Trucks integró sus negocios en China e India, pasando del segmento Trucks Asia al segmento Mercedes-Benz, conformando así un segmento global de Mercedes-Benz Trucks. Las demás actividades del segmento Trucks Asia no se vieron afectadas por esta reorganización. Además, los cambios en las asignaciones generaron impactos insignificantes en Trucks North America y Daimler Buses, sin impacto alguno en el segmento de Servicios Financieros. Las nuevas asignaciones no tienen impacto en el Grupo Daimler Trucks.

Para más información, consulte la sección "Modelo de negocios" del informe combinado de la administración.

Cost Down Europe

En los últimos años, el segmento Mercedes-Benz Trucks ha trabajado para aumentar la eficiencia de su negocio en Europa y reducir costos. Dado que las medidas adoptadas hasta la fecha no han sido suficientes, el proceso de evaluación para la implementación de medidas de reestructuración y eficiencia está en curso. El programa "Cost Down Europe" se inició con este fin en enero de 2025.

Aranceles a la importación en EE. UU.

Dada la dinámica actual de las discusiones y decisiones sobre aranceles de importación, en particular los aranceles estadounidenses a las importaciones procedentes de México y Canadá, actualmente no es posible cuantificar el impacto en Daimler Truck. Daimler Truck seguirá de cerca las discusiones.

41. 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/corporate-governance/declarations-reports hasta por cinco años, cuando aplique.

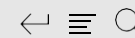
Declaración de inversiones

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 C 93. 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.



C. 93

Nombre de la compañía	Domicilio, país/región	Participaciones de capital en porcentaje¹	Pie(s) de página
I. Subsidiarias Consolidadas			
Atlantis Foundries (Pty.) Ltd.	Atlantis, Sudáfrica	100.00	
Banco Mercedes-Benz do Brasil S.A.	São Bernardo do Campo, Brasil	100.00	
Campo Largo Comercio de Veículos e Peças Ltda.	Campinas, Brasil	100.00	
CharterWay GmbH	Berlin, Alemania	100.00	
Daimler Buses Austria GmbH	Wiener Neudorf, Austria	100.00	
Daimler Buses Belgium NV	Kobbegem-Asse, Bélgica	100.00	
Daimler Buses Česká republika s.r.o.	Prague, República Checa	100.00	
Daimler Buses España, S.A.U.	Santander, España	100.00	
Daimler Buses France S.A.S.U.	Sarcelles, Francia	100.00	
Daimler Buses GmbH	Stuttgart, Alemania	100.00	3
Daimler Buses Grundstücksverwaltung GmbH & Co. OHG	Schönefeld, Alemania	89.88	3, 4
Daimler Buses Italia S.p.A.	Bomporto, Italia	100.00	
Daimler Buses Nederland B.V.	Nijkerk, Países Bajos	100.00	
Daimler Buses North America Inc.	Oriskany, EE. UU.	100.00	
Daimler Buses Polska Sp. z o.o.	Wolica, Polonia	100.00	
Daimler Buses Portugal, S.A.	Sintra, Portugal	100.00	
Daimler Buses Schweiz AG	Winterthur, Suiza	100.00	
Daimler Buses Sverige AB	Vetlanda, Suecia	100.00	
Daimler Buses UK Ltd	Coventry, Reino Unido	100.00	
Daimler Financial Services México, S. de R.L. de C.V.	Ciudad de México, México	100.00	
Daimler Financial Services, S.A. de C.V., S.O.F.O.M., E.N.R.	Ciudad de México, México	100.00	
Daimler India Commercial Vehicles Private Limited	Chennai, India	100.00	
Daimler Manufactura, S. de R.L. de C.V.	Ciudad de México, México	100.00	
Daimler Mexico, S.A. de C.V.	Ciudad de México, México	100.00	
DAIMLER SERVICIOS CORPORATIVOS MEXICO S. DE R.L. DE C.V.	Ciudad de México, México	100.00	
Daimler Sigorta Aracilik Hizmetleri A.S.	Istanbul, Turquía	100.00	
Daimler Truck & Bus Romania S.R.L.	Bucharest, 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 Česká republika s.r.o.	Prague, República Checa	100.00	
Daimler Truck China Limited	Beijing, China	100.00	
Daimler Truck Customer Services & Parts s.r.o.	Prague, República Checa	100.00	



Nombre de la compañía	Domicilio, país/región	Participaciones de capital en porcentaje ¹	Pie(s) de página
Daimler Truck España, S.L.U.	Madrid, España	100.00	
Daimler Truck Finance Canada Inc.	Toronto, Canadá	100.00	
Daimler Truck Finance North America LLC	Wilmington, EE. UU.	100.00	
Daimler Truck Financial Services Asia Co., Ltd.	Tokyo, Japón	100.00	
DAIMLER TRUCK FINANCIAL SERVICES AUSTRALIA PTY LTD	Melbourne, Australia	100.00	
Daimler Truck Financial Services Belgium NV	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 Česká republika s.r.o.	Prague, República Checa	100.00	
Daimler Truck Financial Services Deutschland GmbH	Berlin, Alemania	100.00	
Daimler Truck Financial Services España, E.F.C., S.A.U.	Madrid, España	100.00	
Daimler Truck Financial Services France S.A.	Montigny-le Bretonneux, Francia	100.00	
Daimler Truck Financial Services GmbH	Stuttgart, Alemania	100.00	3
Daimler Truck Financial Services Italia S.p.A	Rome, Italia	100.00	
Daimler Truck Financial Services Nederland B.V.	Nieuwegein, Países Bajos	100.00	
Daimler Truck Financial Services Polska sp. Z. o. o.	Warsaw, Polonia	100.00	
Daimler Truck Financial Services Slovakia s.r.o.	Bratislava, Eslovaquia	100.00	
Daimler Truck Financial Services South Africa (Pty) Ltd	Centurion, Sudáfrica	100.00	
Daimler Truck Financial Services UK Limited	Milton Keynes, Reino Unido	100.00	
Daimler Truck Financial Services USA LLC	Wilmington, EE. UU.	100.00	
Daimler Truck France S.A.S.U.	Montigny-le Bretonneux, Francia	100.00	
DAIMLER TRUCK HOLDING AUSTRALIA PACIFIC PTY LTD	Melbourne, Australia	100.00	
Daimler Truck Immobilien Service GmbH	Schönefeld, Alemania	100.00	3
Daimler Truck Insurance Agency LLC	Wilmington, EE. UU.	100.00	
Daimler Truck International Finance B.V.	Utrecht, Países Bajos	100.00	
Daimler Truck Italia s.r.l.	Rome, Italia	100.00	
Daimler Truck Locações e Serviços Ltda.	São Bernardo do Campo, Brasil	100.00	
Daimler Truck Nederland B.V.	Utrecht, Países Bajos	100.00	
Daimler Truck North America LLC	Portland, EE. UU.	100.00	
Daimler Truck Polska Sp. z o.o.	Warsaw, Polonia	100.00	
Daimler Truck Portugal, S.A.	Sintra, Portugal	100.00	
Daimler Truck Remarketing Corporation	Portland, EE. UU.	100.00	
Daimler Truck Renting España, S.A.U.	Madrid, España	100.00	
Daimler Truck Retail Italia S.r.l.	Rome, Italia	100.00	
Daimler Truck Retail Lyon S.A.S.	Genas, Francia	100.00	
Daimler Truck Retail Madrid, S.A.U.	Madrid, España	100.00	
Daimler Truck Retail Paris S.A.S.	Wissous, Francia	100.00	
Daimler Truck Retail Polska Sp. z o.o.	Warsaw, Polonia	100.00	
Daimler Truck Retail Portugal, Unipessoal Lda.	Sintra, Portugal	100.00	



Nombre de la compañía	Domicilio, país/región	Participaciones de capital en porcentaje ¹	Pie(s) de página
Daimler Truck Retail Polska Sp. z o.o.	Warsaw, Polonia	100.00	
Daimler Truck Retail Portugal, Unipessoal Lda.	Sintra, Portugal	100.00	
Daimler Truck Schweiz AG	Schlieren, Suiza	100.00	
Daimler Truck South East Asia Pte. Ltd.	Singapore, Singapur	100.00	
Daimler Truck Southern Africa Ltd	Centurion, Sudáfrica	100.00	
Daimler Truck UK Limited	Milton Keynes, Reino Unido	100.00	
Daimler Truck Vermögens- und Beteiligungsgesellschaft mbH	Stuttgart, Alemania	100.00	3
Daimler Truck Verwaltungsgesellschaft für Grundbesitz mbH	Schönefeld, Alemania	100.00	3
Daimler Trucks & Buses US Holding LLC	Wilmington, EE. UU.	100.00	
Daimler Trucks and Buses (China) Ltd.	Beijing, China	100.00	
Daimler Trucks Asia Taiwan Ltd.	Taipei, Taiwán	51.00	
Daimler Trucks Korea Ltd.	Seoul, Corea del Sur	100.00	
Daimler Trucks Retail Receivables LLC	Wilmington, EE. UU.	100.00	5
Daimler Trucks Retail Trust 2022-1	Wilmington, EE. UU.	0.00	5
Daimler Trucks Retail Trust 2023-1	Wilmington, EE. UU.	0.00	5
Daimler Trucks Retail Trust 2023-A	Wilmington, EE. UU.	0.00	5
Daimler Trucks Retail Trust 2023-B	Wilmington, EE. UU.	0.00	5
Daimler Trucks Retail Trust 2024-1	Wilmington, EE. UU.	0.00	5
Daimler Vehículos Comerciales Mexico, S. de R.L. de C.V.	Ciudad de México, México	100.00	
Detroit Diesel Corporation	Detroit, EE. UU.	100.00	
Detroit Diesel Remanufacturing LLC	Detroit, EE. UU.	100.00	
DTFC Holding GmbH	Stuttgart, Alemania	100.00	3
DTFS Immobilien Holding GmbH	Schönefeld, Alemania	100.00	
Freightliner Custom Chassis Corporation	Gaffney, EE. UU.	100.00	3,4
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	3,5
Gamma 6 Daimler Truck Grundstücksverwaltung GmbH	Schönefeld, Alemania	100.00	
Mercedes-Benz Kamyon Finansman A.S.	Istanbul, Turquía	100.00	
Mercedes-Benz Broker Argentina S.A.	Buenos Aires, Argentina	99.00	
Mercedes-Benz Camiones y Buses Argentina S.A.U.	Buenos Aires, Argentina	100.00	
Mercedes-Benz Compañía Financiera Argentina S.A.	Buenos Aires, Argentina	100.00	
Mercedes-Benz Corretora de Seguros Ltda	São Bernardo do Campo, Brasil	100.00	
Mercedes-Benz do Brasil Ltda.	São Bernardo do Campo, Brasil	100.00	
Mercedes-Benz Leasing do Brasil Arrendamento Mercantil S.A.	São Bernardo do Campo, Brasil	100.00	
Mercedes-Benz Servicios S.A.	Buenos Aires, Argentina	100.00	
Mercedes-Benz Trucks Molsheim S.A.S.U.	Molsheim, Francia	100.00	



Nombre de la compañía	Domicilio, país/región	Participaciones de capital en porcentaje¹	Pie(s) de página
Mercedes-Benz Türk A.S.	Istanbul, 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	
PABCO Co., Ltd.	Ebina, Japón	100.00	
PT Daimler Commercial Vehicles Indonesia	Jakarta, Indonesia	100.00	
PT Daimler Commercial Vehicles Manufacturing Indonesia	Bogor, Indonesia	100.00	
Sandown Motor Holdings (Pty) Ltd	Centurion, Sudáfrica	100.00	
SelecTrucks Comércio de Veículos Ltda	São Bernardo do Campo, Brasil	100.00	
SelecTrucks of America LLC	Portland, EE. UU.	100.00	
SelecTrucks of Toronto, Inc.	Mississauga, Canadá	100.00	
Sterling Truck Corporation	Portland, EE. UU.	100.00	
Sumperská správa majetku k.s.	Prague, República Checa	100.00	4
Thomas Built Buses of Canada Limited	Calgary, Canadá	100.00	
Thomas Built Buses, Inc.	High Point, EE. UU.	100.00	
TORC CND Robotique, Inc.	Montreal, Canadá	100.00	
Torc Europe GmbH	Stuttgart, Alemania	100.00	
TORC Robotics, Inc.	Blacksburg, EE. UU.	91.05	
Ukuvela Holdings Proprietary Limited	Atlantis, Sudáfrica	100.00	
Ukuvela Properties (Pty.) Ltd.	Atlantis, Sudáfrica	100.00	
Western Star Trucks Sales, Inc	Portland, EE. UU.	100.00	
II. Subsidiarias No Consolidadas ^{2/6}			
Chugoku Mitsubishi Fuso Truck & Bus Sales Co., Ltd.	Hiroshima, Japón	100.00	
CLOUDGEEKS, UNIPESOAL LDA	Lisbon, 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, EE. UU.	100.00	
Daimler Commercial Vehicles (Thailand) Ltd.	Bangkok, Tailandia	100.00	
Daimler Commercial Vehicles Africa Ltd.	Nairobi, Kenia	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, EE. UU.	100.00	
Daimler Truck MEA FZE	Dubai, Emiratos Árabes 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	
Mercedes ServiceCard Beteiligungsgesellschaft mbH	Kleinostheim, Alemania	51.00	



Nombre de la compañía	Domicilio, país/región	Participaciones de capital en porcentaje ¹	Pie(s) de página
Mercedes ServiceCard GmbH & Co. KG	Kleinstheim, Alemania	51.00	
TASIAP GmbH	Stuttgart, Alemania	60.00	
MFTA Canada, Inc.	Toronto, Canadá	100.00	
Mitsubishi Fuso Truck of America, Inc.	Logan Township, EE. UU.	100.00	
T.O.C (Schweiz) AG	Schlieren, Suiza	51.00	
WTX Technologies GmbH	Stuttgart, Alemania	85.00	
III. Operaciones conjuntas registradas con el método de participación			
North America Fuel Systems Remanufacturing LLC	Kentwood, EE. UU.	50.00	
IV. Negocios conjuntos registrados con el método de participación			
Amplify Cell Technologies LLC	Wilmington, EE. UU.	30.00	
Beijing Foton Daimler Automotive Co., Ltd.	Beijing, China	50.00	
cellcentric GmbH & Co. KG	Kirchheim unter Teck, Alemania	50.00	
Commercial Vehicle Charging Europe B.V.	Amsterdam, Países Bajos	33.33	
Greenlane Infrastructure, LLC	Wilmington, EE. UU.	33.33	
Polomex, S.A. de C.V.	García, México	26.00	
V. Compañías asociadas registradas con el método de participación			
FUSO LAND TRANSPORT & Co. Ltd.	Kawasaki, Japón	21.67	
Kanagawa Mitsubishi Fuso Truck & Bus Sales Co., Ltd.	Yokohama, Japón	43.83	
Okayama Mitsubishi Fuso Truck & Bus Sales Co., Ltd.	Okayama, Japón	50.00	
P.T. Krama Yudha Tiga Berlian Motors	Jakarta, Indonesia	30.00	
P.T. Mitsubishi Krama Yudha Motors and Manufacturing	Jakarta, Indonesia	32.28	
Toll4Europe GmbH	Munich, Alemania	15.00	
VI. Operaciones conjuntas, negocios conjuntos, compañías asociadas y otras inversiones similares registradas a costo (amortizado) ^{2/6}			
cellcentric Verwaltungsgesellschaft mbH	Kirchheim unter Teck, Alemania	50.00	
Círculo Cerrado S.A. de Ahorro para Fines Determinados	Buenos Aires, Argentina	25.95	
COBUS Industries GmbH	Wiesbaden, Alemania	40.82	
EIKONA Mobile Apps GmbH	Völkach, Alemania	49.90	
EVNION Inc.	Kawasaki, Japón	35.00	
H2 Mobility Deutschland GmbH & Co. KG	Berlin, Alemania	1.70	
MFTB Taiwan Co., Ltd.	Taipei, Taiwan	33.40	
National Automobile Industry Company Ltd.	Jeddah, Arabia Saudita	26.00	
Omuta Unso Co., Ltd.	Omuta, Japón	33.51	
Toyo Kotsu Co., Ltd.	Sannoseki, Japón	28.20	
WärmeWerk Wörth GmbH	Wörth am Rhein, Alemania	45.00	



Nombre de la compañía	Domicilio, país/región	Participaciones de capital en porcentaje¹ Pie(s) de página
VII. Otras inversiones significativas registradas a Valor Razonable⁶		
Deutz AG	Cologne, Alemania	4.18
G2VP I, LLC	Dover, EE. UU.	5.71
Manz AG	Reutlingen, Alemania	9.08
Trucks Venture Fund I, LP	Lewes, EE. UU.	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 conjuntos, 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.

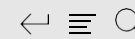
5 Control debido a circunstancias económicas.

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.



Información Adicional

Declaración de Responsabilidad	294
Informe del Auditor Independiente	295
Informe de Aseguramiento Limitado del Auditor Independiente Alemán sobre el Compromiso de Aseguramiento Limitado en Relación con la Declaración de Sustentabilidad del Grupo	301
Información Adicional	304



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, 13 de marzo de 2025

Karin Rådström

Karl Deppen

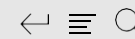
Dr. Andreas Gorbach

Jürgen Hartwig

John O'Leary

Achim Puchert

Eva Scherer



Informe del Auditor Independiente

A Daimler Truck Holding AG, Stuttgart

INFORME SOBRE LA AUDITORÍA A LOS ESTADOS FINANCIEROS CONSOLIDADOS Y EL INFORME COMBINADO DE LA ADMINISTRACIÓN

Opiniones

Hemos auditado los estados financieros consolidados de Daimler Truck Holding AG, Stuttgart, y sus subsidiarias (el Grupo), que incluyen el estado consolidado de situación financiera al 31 de diciembre de 2024 y el estado de resultados consolidado, 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 2024 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 2024).

De conformidad con las regulaciones legales de Alemania, no hemos auditado los contenidos de elementos del informe combinado de la administración a los que se hace referencia en la sección “Información Adicional” de nuestro informe de auditor.

El informe combinado de la administración contiene referencias cruzadas marcadas como no auditadas que no son obligatorias por ley. De acuerdo con la legislación alemana, no hemos auditado el contenido de estas referencias cruzadas ni la información a la que se refieren.

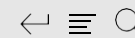
En nuestra opinión, con base en el conocimiento obtenido a partir de la auditoría

- los estados financieros consolidados adjuntos, cumplen, en 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 2024 así como de su desempeño financiero para el ejercicio fiscal del 1º de enero al 31 de diciembre de 2024; y
- el informe combinado de la administración que se adjunta, en su totalidad, ofrece un punto de vista adecuado de la situación del Grupo. En todo sentido material, este informe combinado de la administración es consistente con los estados financieros consolidados, cumple con los requerimientos legales alemanes y presenta de forma adecuada las oportunidades y riesgos del futuro desempeño. Nuestra opinión sobre el informe combinado de la administración no cubre los elementos del informe combinado de la administración a los que se hace referencia en la sección “Información Adicional” de nuestro informe de auditor. El informe combinado de la administración contiene referencias cruzadas marcadas como no auditadas que no son obligatorias por ley. De acuerdo con la legislación alemana, no hemos auditado el contenido de estas referencias cruzadas ni la información a la que se refieren.

De conformidad con la Sección 322 párrafo 3, párrafo 1 de la HGB [Handelsgesetzbuch; Código de Comercio de Alemania], declaramos que nuestra auditoría no ha conllevado a ninguna reserva en relación con el cumplimiento legal de los estados financieros consolidados y del informe combinado de la administración.

Fundamento de las Opiniones

Realizamos nuestra auditoría a los estados financieros consolidados y al informe combinado de la administración de conformidad con la Sección 317 de HGB y la Regulación de Auditoría de la UE No. 537/2014 (a la que se hace referencia en lo sucesivo, como la “Regulación de Auditoría UE”), y de conformidad con las Normas Alemanas Generalmente Aceptadas para Auditorías de Estados Financieros promulgadas por el Instituto de Auditores Públicos de Alemania (IDW, por las siglas en alemán del *Institut der Wirtschaftsprüfer*). Nuestras responsabilidades de conformidad con dichos requerimientos, principios y normas se describen con mayor detalle en la sección de “Responsabilidades del Auditor para la Auditoría de los Estados Financieros Consolidados y del Informe Combinado de la Administración” de nuestro informe de auditor. Somos independientes del grupo de entidades de conformidad con los requerimientos de la ley europea y las leyes comerciales y profesionales de Alemania, y hemos cumplido con nuestras demás responsabilidades profesionales alemanas de conformidad con estos requerimientos. Adicionalmente, de conformidad con el Artículo 10, párrafo 2, letra f) de la Regulación de Auditoría de UE, declaramos que no hemos prestado servicios distintos a los de auditoría que están prohibidos de conformidad con el Artículo 5, párrafo 1 de la Regulación de Auditoría UE. Creemos que las evidencias que hemos obtenido son suficientes y adecuadas para proporcionar el fundamento de nuestras opiniones sobre los estados financieros consolidados y el informe combinado de la administración.



Aspectos Clave de Auditoría en la Auditoría de los Estados Financieros Consolidados

Los aspectos clave de auditoría son aquellos asuntos que, de acuerdo con nuestro criterio profesional, son los de mayor importancia en nuestra auditoría a los estados financieros consolidados para el ejercicio fiscal que va del 1º de enero al 31 de diciembre de 2024. 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 14 “Cuentas por Cobrar por servicios financieros”, Nota 33 “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 (€ 28,893 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 € 599 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 metodológico 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 metodológico, 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.

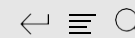
Riesgos por procedimientos antimonopolio de la UE

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 23 “Provisiones para otros riesgos” y en la Nota 30 “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 de sustentabilidad del Grupo, incluyendo la declaración no financiera del grupo, que se incluye en la sección del informe combinado de la administración titulada “Sustentabilidad en Daimler Truck”,
- la declaración combinada de la Compañía y el Grupo sobre gestión corporativa, que se incluye en la sección “Gobierno Corporativo” del informe combinado de la administración, y
- las divulgaciones incluidas en el informe combinado de la administración marcadas como ajenas a los informes de la administración y no auditadas.

La información adicional también incluye las demás partes del informe anual. La información adicional no incluye los estados financieros consolidados, los datos auditados del informe combinado de la administración ni nuestro informe de auditoría correspondiente.

Nuestras opiniones sobre los estados financieros consolidados y sobre el informe combinado de la administración no abarcan la información adicional y, por lo tanto, no expresamos una opinión ni ninguna otra forma de conclusión de aseguramiento sobre la misma.

En relación con nuestra auditoría, nuestra responsabilidad es leer la información adicional y, al hacerlo, considerar si la información adicional:

- es sustancialmente inconsistente con los estados financieros consolidados, con la información del informe combinado de la administración auditado por su contenido o con nuestro conocimiento obtenido en la auditoría, o
- parece ser materialmente errónea.

Si, basándonos en el trabajo que hemos realizado, llegamos a la conclusión de que existe una incorrección material en esta información adicional, estamos obligados a informar de ello. No tenemos nada que informar en este sentido.

Responsabilidades de los Representantes Legales y el Comité de Vigilancia en relación con los Estados Financieros Consolidados y el Informe Combinado de la Administración

Los representantes legales son responsables de la preparación de los estados financieros consolidados que cumplan, en todo aspecto sustancial, con las Normas Internacionales de Información Financiera (IFRS, por sus siglas en inglés), tal como se adoptaron en la UE y los requerimientos adicionales de la ley de comercio de Alemania de conformidad con la Sección 315e, párrafo 1 del Código de Comercio Alemán (HGB), y de que los estados financieros consolidados, en cumplimiento con estos requerimientos, ofrezcan una visión veraz y fiel de los activos, pasivos, situación financiera y desempeño financiero del Grupo. Además, los representantes legales son responsables del control interno que determinen necesario para permitir la preparación de los estados financieros consolidados los cuales están libres de error sustancial, ya sea debido a fraude (es decir, información financiera fraudulenta y malversación de activos) o error.

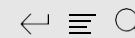
En la preparación de los estados financieros consolidados, los representantes legales son responsables de evaluar la capacidad del Grupo para continuar como empresa en funcionamiento. También tiene la responsabilidad de revelar, tal como resulte aplicable, los asuntos relacionados con la empresa en funcionamiento. Además, son responsables de los informes financieros con base en el fundamento contable de empresa en funcionamiento salvo cuando exista la intención de liquidar el Grupo o de suspender operaciones, o cuando no exista alternativa realista distinta a hacer eso.

Adicionalmente, los representantes legales son responsables de la preparación del informe combinado de la administración que, en su totalidad, ofrezca una perspectiva adecuada de la situación del Grupo y que sea, en todo aspecto material, consistente con los estados financieros consolidados, que cumpla con los requerimientos legales alemanes y que presente de forma adecuada los riesgos y oportunidades del comportamiento futuro. Además, los representantes legales son responsables de los arreglos y medidas (sistemas) que hayan considerado necesarios para permitir la preparación de un informe combinado de la administración que sea de conformidad con los requerimientos legales de Alemania, y sea capaz de ofrecer evidencia adecuada para las afirmaciones que se plasman en el informe combinado de la administración.

El Comité de Vigilancia es responsable de la vigilancia del proceso de información financiera del Grupo para la preparación de los estados financieros consolidados y del informe combinado de la administración.

Responsabilidades del Auditor en relación con la Auditoría de los Estados Financieros Consolidados y el Informe Combinado de la Administración

Nuestros objetivos son obtener un aseguramiento razonable sobre, si los estados financieros consolidados, en su totalidad, están libres de declaraciones erróneas sustanciales, ya sea debido a fraude o a error, y si el informe combinado de la administración, en su totalidad, ofrece una perspectiva adecuada de la situación del Grupo y, si en todo aspecto sustancial, es consistente con los estados financieros consolidados y, si el conocimiento obtenido en la 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.
- Obtener un entendimiento del control interno relevante para la auditoría de los estados financieros consolidados y de los acuerdos y medidas relevantes para la auditoría del informe combinado de la administración con el fin de diseñar procedimientos de auditoría que sean apropiados en las circunstancias, pero no con el propósito de expresar una opinión sobre la efectividad del control interno del Grupo o de estos acuerdos y medidas.
- Evaluamos la idoneidad de las políticas contables utilizadas por la administración y la racionalidad de estimaciones realizadas por los representantes legales y los informes relacionados.
- Llegamos a conclusiones sobre la idoneidad del uso, por parte de los representantes legales, de la base contable de empresa en funcionamiento y, con base en la evidencia obtenida a partir de la auditoría, si existe incertidumbre sustancial en relación con eventos o condiciones que puedan provocar una duda importante sobre la capacidad del Grupo para continuar como empresa en funcionamiento. En caso de que lleguemos a la conclusión de que existe incertidumbre sustancial, nosotros estamos obligados a atraer la atención, en el informe del auditor, a los informes relacionados en los estados financieros consolidados y en el informe combinado de la administración o, en caso de que dichos informes sean inadecuados, a modificar nuestras respectivas opiniones. Nuestras 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, la estructura y el contenido de los estados financieros consolidados, incluyendo los informes, y si los estados financieros consolidados presentan o no presentan las transacciones y eventos subyacentes de forma tal que los estados financieros consolidados ofrezcan una perspectiva real e imparcial sobre los activos, pasivos, situación financiera y desempeño financiero del Grupo de conformidad con los Principios Contables Legalmente Requeridos de Alemania tal como han sido adoptados por la UE y los requerimientos adicionales de la Ley Comercial de Alemania de conformidad con la Sección 315e (1) HGB.
- Planear y ejecutar la auditoría de los estados financieros consolidados para obtener evidencia de auditoría suficiente y adecuada sobre la información financiera de las entidades o segmentos de negocio del Grupo, lo que servirá de base para nuestras opiniones sobre los estados financieros consolidados y el informe de gestión del grupo. Somos responsables de la dirección, supervisión y ejecución de la auditoría del grupo. Somos los únicos responsables de nuestras opiniones.
- Evaluamos la consistencia del informe combinado de la administración con los estados financieros consolidados, su conformidad con la ley (Alemania), y la perspectiva de la

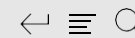
situación del Grupo que esto ofrece.

- Llevamos a cabo procedimientos de auditoría sobre la información prospectiva presentada por los representantes legales en el informe combinado de la administración. Con base en evidencia adecuada y suficiente de 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-2024-12-31-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 2024 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 informes 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 15 de mayo de 2024, fuimos seleccionados como auditor del Grupo. Fuimos contratados por el Comité de Vigilancia el 10 de julio de 2024. 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**

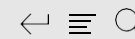
El Auditor Público Alemán responsable de la contratación es Marcus Rohrbach.

Stuttgart, Marzo 13 de 2025

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 del Auditor Independiente Alemán sobre el Compromiso de Aseguramiento Limitado en Relación con la Declaración de Sustentabilidad del Grupo

A Daimler Truck Holding AG, Stuttgart

Hemos llevado a cabo un trabajo de verificación limitada sobre la Declaración de Sustentabilidad del Grupo, incluida en la sección «Sustentabilidad en Daimler Truck» del informe de administración del grupo, de Daimler Truck Holding AG, Stuttgart, correspondiente al ejercicio social del 1 de enero al 31 de diciembre de 2024. La Declaración de Sustentabilidad del Grupo se elaboró para cumplir con los requisitos de la Directiva (UE) 2022/2464 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 14 de diciembre de 2022 (Directiva sobre la Información Corporativa sobre Sustentabilidad, CSRD), el artículo 8 del Reglamento (UE) 2020/852 y los artículos 315b y 315c del HGB (Código de Comercio de Alemania) para un estado no financiero consolidado.

Con base en los procedimientos realizados y la evidencia obtenida, no hemos tenido conocimiento de nada que nos haga creer que la Declaración de Sustentabilidad del Grupo adjunta no está elaborada, en todos sus aspectos significativos, de conformidad con los requisitos de la CSRD y el artículo 8 del Reglamento (UE) 2020/852, las secciones 315b y 315c del HGB para un estado no financiero consolidado, y los criterios complementarios presentados por los consejeros ejecutivos de la Compañía. Esta conclusión de verificación incluye que no hemos tenido conocimiento de ningún elemento que nos haga creer que:

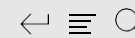
- la Declaración de Sustentabilidad del Grupo adjunta no cumple, en todos los aspectos significativos, con las Normas Europeas de Información sobre Sustentabilidad (ESRS), incluyendo que el proceso llevado a cabo por la entidad para identificar la información que debe incluirse en la Declaración de Sustentabilidad del Grupo (la evaluación de materialidad) no se ajusta, en todos los aspectos significativos, a la descripción establecida en la sección «Análisis de Doble Materialidad» de la Declaración de Sustentabilidad del Grupo, o
- la información revelada en la «Taxonomía de la UE» de la Declaración de Sustentabilidad del Grupo no cumple, en todos los aspectos significativos, con el Artículo 8 del Reglamento (UE) 2020/852.

Fundamento de la Conclusión de Aseguramiento

Realizamos nuestro trabajo de aseguramiento de conformidad con la Norma Internacional sobre Trabajos de Aseguramiento (ISAE) 3000 (Revisada): Trabajos de Aseguramiento Distintos de Auditorías o Revisiones de Información Financiera Histórica, emitida por el Consejo de Normas Internacionales de Auditoría y Aseguramiento (IAASB).

Los procedimientos de un encargo de aseguramiento limitado varían en naturaleza y plazos, y su alcance es menor que el de un compromiso de aseguramiento razonable. En consecuencia, el nivel de aseguramiento obtenido es sustancialmente inferior al que se habría obtenido de haberse realizado un encargo de aseguramiento razonable.

Nuestras responsabilidades según la norma ISAE 3000 (Revisada) se describen con más detalle en la sección «Responsabilidades del Auditor Público Alemán en el Compromiso de Aseguramiento» de la Declaración de Sustentabilidad del Grupo”.



Somos independientes de la entidad de conformidad con los requisitos de la legislación europea y la legislación mercantil y profesional alemana, y hemos cumplido con nuestras demás responsabilidades profesionales alemanas de conformidad con dichos requisitos. Nuestra firma de auditoría ha aplicado los requisitos para un sistema de control de calidad establecidos en la Norma de Gestión de Calidad IDW emitida por el Institut der Wirtschaftsprüfer [Instituto de Auditores Públicos de Alemania] (IDW): Requisitos para la Gestión de la Calidad en la Firma de Auditoría (IDW QMS 1 (09.2022)) y la Norma Internacional de Gestión de la Calidad (NIGC) 1 emitida por el IAASB. Consideramos que la evidencia obtenida es suficiente y adecuada para fundamentar nuestra conclusión de aseguramiento.

Responsabilidades de los Consejeros Ejecutivos y del Comité de Vigilancia en relación con la Declaración de Sustentabilidad del Grupo

Los consejeros ejecutivos son responsables de la elaboración de la Declaración de Sustentabilidad del Grupo de conformidad con los requisitos de la CSRD y la legislación alemana y europea aplicable, así como de los criterios complementarios presentados por los consejeros ejecutivos de la Compañía. También son responsables del diseño, la implementación y el mantenimiento del control interno que consideren necesario para la elaboración de una Declaración de Sustentabilidad del Grupo conforme a dichos requisitos, libre de incorrecciones materiales, ya sea por fraude (es decir, información fraudulenta sobre sustentabilidad en la Declaración de Sustentabilidad del Grupo) o por error.

Esta responsabilidad de los consejeros ejecutivos incluye el establecimiento y el mantenimiento del proceso de evaluación de la materialidad, la selección y la aplicación de políticas de información adecuadas para la elaboración de la Declaración de Sustentabilidad del Grupo, así como la formulación de hipótesis y estimaciones, y la determinación de información prospectiva para la información individual relacionada con la sustentabilidad.

El Comité de Vigilancia es responsable de supervisar el proceso de elaboración de la Declaración de Sustentabilidad del Grupo.

Limitaciones inherentes en la preparación de la Declaración de Sustentabilidad del Grupo

La CSRD y los requisitos legales alemanes y europeos aplicables contienen términos y expresiones que están sujetos a considerables incertidumbres de interpretación y para los cuales aún no se han publicado interpretaciones fidedignas y exhaustivas. Por lo tanto, los directores ejecutivos han revelado sus interpretaciones de dichos términos y expresiones, en particular en la sección «Taxonomía UE» de la Declaración de Sustentabilidad del Grupo. Los directores ejecutivos son responsables de la razonabilidad de estas interpretaciones. Dado que dichos términos y expresiones pueden ser interpretados de forma diferente por los reguladores o los tribunales, la legalidad de las mediciones o evaluaciones de sustentabilidad basadas en estas interpretaciones es incierta. Como se explica con más detalle en la sección «Principios generales para la preparación de la Declaración de Sustentabilidad del Grupo» - «Fuentes de estimaciones e incertidumbre de los resultados» de la Declaración de Sustentabilidad del Grupo, la cuantificación de los indicadores de rendimiento no financiero, en particular en las áreas de emisiones de CO₂e, Economía Circular, Residuos y Compensación, también está sujeta a incertidumbres inherentes debido a una importante incertidumbre en la estimación o en los resultados.

Estas limitaciones inherentes también afectan el compromiso de aseguramiento de la Declaración de Sustentabilidad del Grupo.

Responsabilidad del Auditor Público de Alemania para el Compromiso de Aseguramiento sobre la Declaración de Sustentabilidad del Grupo

Nuestro objetivo es expresar una conclusión de aseguramiento limitado, con base en el compromiso de aseguramiento realizado, sobre si ha llegado a nuestro conocimiento algún asunto que nos haga creer que la Declaración de Sustentabilidad del Grupo no se ha preparado, en todos los aspectos materiales, de conformidad con la CSRD, los requisitos legales alemanes y otros requisitos europeos aplicables, y los criterios complementarios presentados por los consejeros ejecutivos de la compañía, y emitir un informe de aseguramiento que incluya nuestra conclusión de aseguramiento sobre la Declaración de Sustentabilidad del Grupo.

Como parte de un compromiso de aseguramiento limitado de conformidad con la norma ISAE 3000 (Revisada), aplicamos nuestro juicio profesional y mantenemos una actitud de escepticismo profesional. También:

- conocemos el proceso utilizado para preparar la Declaración de Sustentabilidad del Grupo, incluyendo el proceso de evaluación de materialidad llevado a cabo por la entidad para identificar la información que debe incluirse en la misma.
- identificamos las informaciones en las que es probable que se produzca una incorrección material debida a fraude o error, diseñamos e implementamos procedimientos para abordar estas informaciones y obtenemos un aseguramiento limitado que respalde la conclusión de aseguramiento. El riesgo de no detectar una incorrección material derivada de fraude es mayor que el riesgo de no detectar una incorrección material derivada de error, ya que el fraude puede implicar colusión, falsificación, omisiones intencionales, tergiversaciones o la elusión del control interno. Además, el riesgo de no detectar una incorrección material en información obtenida de fuentes que no están bajo el control de la entidad (información sobre la cadena de valor) suele ser mayor que el riesgo de no detectar una incorrección material en información obtenida de fuentes bajo el control de la entidad, ya que tanto los directores ejecutivos de la entidad como nosotros, como profesionales, estamos sujetos habitualmente a restricciones de acceso directo a las fuentes de información sobre la cadena de valor
- considerar la información prospectiva, incluyendo la pertinencia de las hipótesis subyacentes. Existe un riesgo sustancial e inevitable de que los acontecimientos futuros difieran significativamente de la información prospectiva.



Resumen de los Procedimientos Ejecutados por el Auditor Público de Alemania

Un compromiso de aseguramiento limitado implica la aplicación de procedimientos para obtener evidencia sobre la información de sustentabilidad. La naturaleza, el momento y el alcance de los procedimientos seleccionados están sujetos a nuestro juicio profesional.

Al llevar a cabo nuestro compromiso de aseguramiento limitado, entre otros procedimientos:

- evaluamos la idoneidad de los criterios presentados por los directores ejecutivos en la Declaración de Sustentabilidad del Grupo
- indagamos con los directores ejecutivos y los empleados relevantes involucrados en la preparación de la Declaración de Sustentabilidad del Grupo sobre el proceso de preparación, incluyendo el proceso de evaluación de materialidad llevado a cabo por la entidad para identificar la información a revelar en la Declaración de Sustentabilidad del Grupo, y sobre los controles internos relacionados con este proceso.
- evaluamos las políticas de información utilizadas por los directores ejecutivos para preparar la Declaración de Sustentabilidad del Grupo.
- evaluamos la razonabilidad de las estimaciones y la información relacionada proporcionada por los directores ejecutivos. Si, de acuerdo con las Normas de Información Financiera y Social (NISF), los directores ejecutivos estiman la información de la cadena de valor que debe reportarse en un caso en el que no pueden obtenerla a pesar de realizar esfuerzos razonables, nuestro trabajo de verificación se limita a evaluar si los directores ejecutivos han realizado estas estimaciones de acuerdo con las NISF y a evaluar su razonabilidad, pero no incluye la identificación de información en la cadena de valor que los directores ejecutivos no pudieron obtener.
- se realizaron procedimientos analíticos y consultas en relación con información seleccionada en la Declaración de Sustentabilidad del Grupo.
- llevamos a cabo visitas a instalaciones.
- consideramos el proceso para identificar actividades económicas que cumplen los requisitos de la taxonomía y que están alineadas con ella, así como la información correspondiente en la Declaración de Sustentabilidad del Grupo.

Restricciones de Uso / Cláusula sobre Términos Generales del Compromiso

El presente informe de aseguramiento se dirige exclusivamente a Daimler Truck Holding AG, Stuttgart.

El compromiso, en cuya ejecución hemos prestado los servicios descritos anteriormente en nombre de Daimler Truck Holding AG, Stuttgart, se llevó a cabo sobre la base de las Condiciones Generales de Compromisos para Wirtschaftsprüferinnen, Wirtschaftsprüfer und Wirtschaftsprüfungsgesellschaften (Allgemeine Auftragsbedingungen für Wirtschaftsprüferinnen, Wirtschaftsprüfer und Wirtschaftsprüfungsgesellschaften) de 1 de enero de 2024 (www.kpmg.de/AAB_2024). Al tomar nota y utilizar la información contenida en nuestro informe, cada destinatario confirma haber tomado nota de los términos y condiciones estipulados en los Términos Generales de Compromisos antes mencionados (incluidas las limitaciones de responsabilidad a 4 millones de EUR especificadas en el punto 9 incluido en el mismo) y reconoce su validez en relación con nosotros.

Stuttgart, 13 de marzo de 2025

KPMG AG
Wirtschaftsprüfungsgesellschaft

[Versión original en alemán firmada por:]

Rohrbach	Beyer
Wirtschaftsprüfer	Wirtschaftsprüfer
[Auditor Público de Alemania]	[Auditor Público de Alemania]

Información Adicional

Publicaciones para el ejercicio fiscal 2024

Además del presente Informe Anual, otros documentos como Factbook, Presentación del Mercado de Capitales e Informe de Remuneraciones para el ejercicio fiscal 2024 están disponibles en www.daimlertruck.com/en.

Daimler Truck Holding AG
70771 Leinfelden-Echterdingen
Tel. +49 711 8485 0
[w www.daimlertruck.com/en](http://www.daimlertruck.com/en)

Relaciones con Inversionista
[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)

Sustentabilidad
[m sustentabilidad_dt@daimlertruck.com](mailto:sustentabilidad_dt@daimlertruck.com)
[w www.daimlertruck.com/en/sustentabilidad](http://www.daimlertruck.com/en/sustentabilidad)

Nuestro Código de Conducta

Solo quienes actúan de forma responsable tendrán éxito en el largo plazo. Nuestro Código de Conducta de Daimler Truck, nuestra directriz para hacer lo correcto, nos orienta en nuestras acciones. La política establece claramente las reglas que aplican a cada uno de nosotros y los principios que seguimos. En resumen, nos ayuda a tomar las decisiones correctas.
[w www.daimlertruck.com/en/company/compliance/daimler-truck-code-of-conduct](http://www.daimlertruck.com/en/company/compliance/daimler-truck-code-of-conduct)

Sitios web de nuestras marcas

Trucks	Buses	Financial Services
w Freightliner	w Thomas Built Buses	w Financial Services
w Western Star	w Mercedes-Benz Buses	
w Mercedes-Benz Trucks	w FUSO Buses	
w FUSO Trucks	w BharatBenz Buses	
w BharatBenz Trucks	w Setra	
w RIZON		

 [Daimler Truck AG](#)
[Freightliner](#)
[Western Star](#)
[Mercedes-Benz Trucks](#)
[FUSO](#)
[BharatBenz](#)
[Daimler Buses](#)
[RIZON](#)
[Thomas Built Buses](#)
[Financial Services](#)

 [Daimler Truck AG](#)
[Freightliner](#)
[Western Star](#)
[Mercedes-Benz Trucks](#)
[FUSO](#)
[BharatBenz](#)
[RIZON](#)
[Thomas Built Buses](#)
[Daimler Truck Career](#)

 [Daimler Truck AG](#)
[Freightliner](#)
[Western Star](#)
[FUSO](#)
[BharatBenz](#)
[RIZON](#)
[Daimler Buses](#)

 [Daimler Truck AG](#)
[FUSO](#)
[BharatBenz](#)
[Thomas Built Buses](#)

 [Daimler Truck AG](#)



Declaraciones prospectivas

Este documento contiene declaraciones prospectivas que reflejan nuestra opinión actual sobre acontecimientos futuros. Palabras como "anticipar", "asumir", "creer", "estimar", "esperar", "pretender", "puede/podría", "planear", "proyectar", "debería" y términos similares se utilizan para expresar las declaraciones prospectivas. Estas declaraciones están sujetas a una serie de riesgos e incertidumbres. Por ejemplo, una evolución adversa de la situación económica mundial, en particular un descenso de la demanda en nuestros mercados de venta más importantes, un deterioro de nuestras opciones de refinanciación en los mercados crediticios y financieros, acontecimientos inevitables de fuerza mayor como catástrofes naturales, pandemias, actos de terrorismo, disturbios políticos, conflictos armados, accidentes industriales y sus efectos en nuestras ventas, las compras, la producción o las actividades de financiación, las variaciones de los tipos de cambio, las normativas aduaneras y de comercio exterior, un cambio en el comportamiento de los consumidores hacia vehículos más pequeños y menos rentables o una posible pérdida de aceptación de nuestros productos y servicios, que nos obligue a ajustar los precios y a reducir las capacidades de producción, el aumento de los precios de los combustibles y las materias primas, la interrupción de la producción por escasez de materiales huelgas laborales o quiebras de proveedores, una

disminución de los precios de reventa de los vehículos usados, la aplicación con éxito de medidas de reducción de costes y optimización de la eficiencia, las perspectivas comerciales de las empresas en las que tenemos una participación significativa, la aplicación con éxito de colaboraciones estratégicas y empresas conjuntas, los cambios en la legislación, los reglamentos y las directrices oficiales, en particular los relativos a las emisiones de los vehículos, el ahorro de combustible y la seguridad, así como la resolución de las investigaciones oficiales en curso o iniciadas por las autoridades y el resultado de los procedimientos judiciales pendientes o amenazados en el futuro, así como otros riesgos e incertidumbres, algunos de los cuales se describen anteriormente en este Informe Anual bajo el encabezado "Informe sobre riesgos y oportunidades". Si se produjera uno de estos elementos de incertidumbre o uno de estos imponderables, o si las hipótesis en las que se basan las declaraciones prospectivas resultaran ser incorrectas, los resultados reales podrían diferir sustancialmente de los resultados declarados o implícitos en estas declaraciones. No pretendemos ni asumimos ninguna obligación de actualizar continuamente las declaraciones prospectivas, ya que éstas se basan únicamente en las circunstancias existentes en la fecha de su publicación.

Ciudad de México, 4 de abril de 2025.

El anterior documento, traducción al español, que consta de 305 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 305 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.

