

Comunicado de prensa:

## S&P Global Ratings confirmó calificaciones de deuda de 'mxAAA' y 'mxA-1+' de Daimler México

27 de mayo de 2021

### Resumen de la Acción de Calificación

- Las calificaciones de las emisiones de deuda de Daimler México S.A. de C.V. se basan en las garantías irrevocables e incondicionales proporcionadas por su casa matriz alemana, [Daimler AG](#) (BBB+/Positiva/A-2).
- El 27 de mayo de 2021, S&P Global Ratings confirmó sus calificaciones de deuda de largo plazo en escala nacional –CaVal– de 'mxAAA' de las emisiones de certificados bursátiles de Daimler México. Al mismo tiempo, confirmó sus calificaciones de deuda de corto plazo en escala nacional de 'mxA-1+' de los programas de certificados bursátiles de la empresa.
- Las emisiones se encuentran bajo el amparo de los programas de certificados bursátiles de corto y largo plazo con carácter revolvente por hasta \$15,000 millones de pesos mexicanos (MXN) y MXN30,000 millones o su equivalente en dólares americanos (US\$) o Unidades de Inversión (UDIs), cada uno.

### Fundamento de la Acción de Calificación

Las calificaciones de las emisiones de deuda de Daimler México se basan en las garantías irrevocables e incondicionales que proporciona su casa matriz alemana, [Daimler AG](#) (DAG; BBB+/Positiva/A-2). Bajo las garantías otorgadas, DAG se compromete al pago de principal e intereses de acuerdo con los términos y condiciones aplicables a la emisión de dichos certificados bursátiles.

En este sentido, una baja de uno o más niveles (*notches*) en las calificaciones de DAG, podría llevarnos a tomar una acción de calificación negativa sobre los certificados bursátiles de Daimler México.

El 23 de abril de 2021, revisamos la perspectiva de las calificaciones de DAG a positiva de estable. El cambio en la perspectiva refleja una rentabilidad y generación de flujo por encima de lo esperado para la compañía, de acuerdo con la recuperación económica posterior a la pandemia, así como el incremento en los lanzamientos de vehículos eléctricos. La perspectiva positiva contempla la posibilidad de que subamos las calificaciones en los siguientes 12-24 meses si DAG continúa consolidando su posición en el mercado de vehículos eléctricos, además de continuar con un margen de EBITDA ajustado por encima de 10% y un índice de flujo de efectivo operativo libre (FOCF, por sus siglas en inglés) a deuda por encima de 4%, mientras que el índice de deuda ajustada a EBITDA continúa por debajo de las 0.5x (veces).

#### CONTACTO ANALÍTICO PRINCIPAL

**Luis Fabricio Gómez**  
Ciudad de México  
52 (55)5081-4471  
luis.fabricio.gomez  
@spglobal.com

#### CONTACTO ANALÍTICO SECUNDARIO

**Fabiola Ortiz**  
Ciudad de México  
52 (55)5081-4449  
fabiola.ortiz  
@spglobal.com

**El crecimiento del mercado premium, el portafolio de productos y la reducción de costos deberían impulsar la rentabilidad de DAG en los próximos años.** El margen de EBIT del primer trimestre de 2021 de DAG (ajustado por la compañía) de 14% en la división Mercedes-Benz Cars & Vans se ubicó significativamente por encima del límite superior del lineamiento inicial de 8% a 10% de la compañía para la división en todo el año 2021, que DAG ha aumentado ahora a entre 10% y 12%. Esto se debió principalmente a una combinación de un aumento del 22% en los volúmenes minoristas (con un crecimiento récord de 60% en China), la estrategia de precios, un portafolio de modelos de mayor valor y al avance en los planes de reducción de costos de la compañía. Aunque seguimos siendo cautelosos sobre el entorno de precios a mediano plazo, consideramos que la sólida demanda del mercado en Estados Unidos y Asia-Pacífico, la gestión proactiva de DAG de su portafolio de modelos y la introducción gradual de mayores ahorros de costos podrían respaldar márgenes de EBITDA estructuralmente más altos en los próximos años, a pesar de la inminente dilución debido al creciente porcentaje de vehículos eléctricos. En 2020, la participación de SUV de mayor margen en las ventas de unidades de automóviles Mercedes-Benz aumentó a 42% desde 35% en 2019, y hasta el 48% en el primer trimestre de 2021. Además, impulsado por el aumento de la nueva Clase S (las ventas minoristas aumentaron un 17% en el primer trimestre de 2021), ahora proyectamos un aumento significativo en nuestro margen de EBITDA ajustado a 11.5% -13.5% en 2021 y 10%-13% en 2022, en comparación con el 9.5% -11.5% anterior. Nuestra proyección para el margen 2021-2022 también incluye un beneficio de 1.0 a 1.5 puntos porcentuales relacionado con nuestros supuestos de continuos y altos ingresos por dividendos de la alianza estratégica (*joint venture*) de automóviles del grupo en China, BBAC.

**La rentabilidad podría traducirse en una conversión de efectivo estructuralmente mejor a pesar de las elevadas inversiones continuas y las salidas de efectivo no recurrentes.** Esperamos que las inversiones de DAG en forma de gastos en investigación y desarrollo (ID) y de capital disminuyan solo gradualmente a 10% -12% de nuestros ingresos ajustados esperados en 2021-2022, desde el 11.6% en 2020 y el 12.1% en 2019, principalmente por la ID vinculada al desarrollo de sistemas y plataformas de propulsión electrificada y tecnología de vehículos digitales. Al mismo tiempo, el FOCF seguirá estando limitado por partidas no recurrentes de reestructuración y riesgos legales, que estimamos entre €5,000 y €7,000 millones en 2021-2022 combinados (de los cuales entre €2,000 millones y €3,000 millones en nuestro escenario base están relacionados con las nuevas medidas de reestructuración incluidas en el EBITDA), y que incluyen unos €2,000 millones de pagos en 2021 en relación con la resolución del conflicto de diésel en Estados Unidos acordada el año anterior. Dicho esto, nuestras expectativas acumuladas de FOCF para 2021-2022 son entre €4,000 millones y €6,000 millones más que antes, principalmente debido a un mayor EBITDA. Esto podría elevar la conversión de efectivo por encima de nuestro umbral de alza de la calificación de 4% de FOCF a ventas a partir de 2022, después de un máximo de 6.7% en 2020. Sin embargo, esto depende de que DAG cumpla su objetivo de reducir los costos fijos y variables en los automóviles Mercedes-Benz en más de un 20% para 2025 y un 1% por año en promedio, respectivamente, así como decisiones de inversión disciplinadas y equilibradas.

**Consideramos que los lanzamientos de modelos recientes y las tendencias de ventas indican un avance con la estrategia de vehículos eléctricos de DAG.** Habiendo aumentado el peso de las ventas de vehículos eléctricos a más del 7% de sus ventas minoristas totales en 2020 (aproximadamente el 20% en Europa) desde aproximadamente el 2% en 2019, los vehículos eléctricos de Mercedes-Benz Cars ganaron más impulso en el primer trimestre de 2021, con un aumento en las ventas globales a aproximadamente el 10% y las ventas europeas a aproximadamente el 25%. Además, DAG cerró la brecha de participación de mercado con BMW en el segmento de vehículos eléctricos en 2020 y se mantuvo en niveles similares en el primer trimestre de 2021: Estimamos que DAG tenía una participación de 12% del mercado europeo combinado de BEV y vehículos ligeros eléctricos híbridos enchufables (PHEV) en los primeros dos meses de 2021, más alta que su participación en el mercado europeo de automóviles de pasajeros de aproximadamente el 6% en 2020. En los primeros cuatro meses de este año, Mercedes también amplió su línea de vehículos eléctricos con los SUV de clase compacta EQA y

## **Comunicado de prensa: S&P Global Ratings confirma calificaciones de deuda de 'mxAAA' y 'mxA-1+' de Daimler México**

EQB, y el sedán de lujo EQS, que también marca el primer vehículo construido en la plataforma EVA dedicada de DAG para vehículos eléctricos más grandes. Los lanzamientos que amplían la cartera de vehículos BEV, que hasta ahora se basaban principalmente en el SUV EQC y los modelos *smart*, en nuestra opinión, podrían ayudar a fortalecer la posición de la compañía en segmentos clave en el contexto de la creciente competencia de los lanzamientos de vehículos eléctricos de otros participantes (consulte nuestro reporte "*Automaker Daimler Outlook Revised To Stable From Negative On Better Cashflow Prospects; 'BBB+' Ratings Affirmed*", publicado en inglés el 21 de enero de 2021). Los modelos en el extremo superior de la gama construidos en plataformas EV dedicadas como el EQS también ayudarán a facilitar la dilución del margen de la transición más amplia a los modelos electrificados en los próximos años. Dicho esto, DAG actualmente carece de una plataforma EV dedicada para autos más pequeños, ya que su plataforma compacta y mediana nativa de EV solo estará disponible en 2024-2025. Además, también existe cierta incertidumbre sobre si el menor nivel de integración vertical de DAG en comparación con algunos pares con respecto a la cadena de suministro de vehículos eléctricos, en particular la producción de celdas de batería, podría derivar en desventajas competitivas y de costos a mediano plazo.

**La escisión de la división de camiones de DAG es positiva desde el punto de vista crediticio, pero la trayectoria general de calificación dependerá principalmente del negocio de automóviles premium.** Esperamos que la pérdida de diversificación y tamaño resultante de la escisión sea más que compensada con el tiempo por la mejora de la rentabilidad del negocio de automóviles premium restante (consulte "*Daimler's Truck And Bus Spin-Off Is Credit Positive*", publicado en inglés el 5 de febrero de 2021). En nuestro escenario base revisado, esperamos que la desconsolidación agregue alrededor de 0.5-1.0 puntos porcentuales a nuestro margen de EBITDA ajustado en 2022-2023. Debido a la mayor proporción de salidas de efectivo no recurrentes que se relacionan con Mercedes-Benz Cars & Vans, actualmente prevemos una pequeña dilución de nuestro FOCF ajustado a las ventas en 2022, pero es probable que el impacto sea irrelevante a partir de 2023. Sin embargo, cualquier dividendo futuro que se reciba sobre la participación minoritaria de DAG en el negocio independiente de camiones aumentaría tanto el EBITDA ajustado como el FOCF y proporcionaría un ajuste al alza adicional a nuestros indicadores. Al mismo tiempo, no esperamos un impacto negativo considerable en el balance de DAG por la escisión.

## **Perspectiva**

La perspectiva positiva de la calificación de largo plazo en escala global de DAG refleja nuestra opinión de que un fuerte repunte del mercado en el segmento de automóviles premium de la armadora, combinado con un cambio hacia modelos de mayor margen y el avance con las medidas de ahorro de costos de la compañía, podrían respaldar el FOCF ajustado a ventas por encima del 4% y los márgenes de EBITDA ajustados cómodamente por encima de 10% de forma sostenible. Además, la creciente gama de vehículos eléctricos de DAG debería ayudar a la empresa a consolidar su posición en el segmento de vehículos eléctricos.

## **Escenario positivo**

Podríamos subir la calificación de largo plazo en escala global de DAG en los próximos 12 a 24 meses si la empresa continúa construyendo una posición de mercado resiliente en vehículos eléctricos, en particular a través del exitoso aumento de ventas de vehículos eléctricos, como el recientemente lanzado EQS, EQA y EQB, y otros lanzamientos como el EQE, al tiempo que protege su posición competitiva a largo plazo a través del desarrollo acelerado de software líder para vehículos y tecnología de conducción autónoma. Además, un alza de las calificaciones requeriría que DAG logre márgenes de EBITDA ajustados cómodamente por encima del 10% y un FOCF

## Comunicado de prensa: S&P Global Ratings confirma calificaciones de deuda de 'mxAAA' y 'mxA-1+' de Daimler México

ajustado a las ventas de más de 4% de manera sostenida, además de mantener la deuda ajustada a EBITDA muy por debajo de 0.5x, incluso después de la escisión de su negocio de camiones.

### Escenario negativo

Podríamos revisar la perspectiva a estable de la calificación de largo plazo en escala global de DAG si la mayor competencia o las dificultades para construir una cartera de vehículos eléctricos competitiva debilitaran su posición en el mercado de automóviles premium. También podríamos revisar la perspectiva a estable si un crecimiento del mercado más débil y los reveses con las iniciativas de DAG para racionalizar los costos y las inversiones nos llevan a considerar que los márgenes de EBITDA ajustados y el FOCF a las ventas se mantendrían de manera sostenible en o por debajo del 10% y por debajo del 4%, respectivamente, o el apalancamiento ajustado aumenta de forma sostenible por encima de 0.5x.

### Nuestro escenario base

Nuestros supuestos clave incluyen:

- Crecimiento del producto interno bruto (PIB) real mundial del 5.5% en 2021 y del 4.2% en 2022, tras una contracción del 3.5% en 2020. El PIB sigue siendo un impulsor clave de la demanda de automóviles y vehículos comerciales, en nuestra opinión.
- Un aumento del 7% al 9% en las ventas mundiales de vehículos ligeros en 2021 y del 6% al 8% en 2022, después de una disminución del 14% en 2020 y alrededor del 5% en 2019, con el mercado europeo recuperándose a los volúmenes anteriores a la crisis a un ritmo más lento que el de Estados Unidos y China.
- Crecimiento de ingresos de 10% a 14% en la división de automóviles y furgonetas Mercedes-Benz en 2021 y del 3.5% al 5.5% en 2022, después de una disminución de 7.8% en 2020. Un repunte en los volúmenes de vehículos ligeros y los efectos positivos de la combinación y estrategia de precios derivarán en un fuerte crecimiento en 2021, con la normalización del crecimiento del volumen y menores beneficios de la evolución del portafolio de modelos en 2022.
- Crecimiento de ingresos de 12% al 14% en la división de camiones y autobuses en 2021, después de una fuerte caída de 22% en 2020, seguido de un crecimiento de 5% a 7% en 2022. La trayectoria de los ingresos en el segmento refleja principalmente el patrón esperado de recuperación del volumen en los mercados geográficos clave de DAG, en particular Europa, Estados Unidos y partes de Asia desde la caída relacionada con COVID-19 en 2020.
- Margen de EBIT en automóviles y furgonetas ajustado por DAG de 10% a 11% en 2021 y de 8.5% a 10.0% en 2022, después de aproximadamente el 6.9% en 2020 y el 5.8% en 2019. La expansión del margen en 2021 y 2022 se debe al crecimiento del volumen, los efectos pronunciados de la mezcla de modelos vendidos con una participación creciente de SUV y, particularmente en 2021, mayores ventas de Clase S y beneficios de precios a corto plazo, y la introducción gradual de ahorro de costos, pero en parte contenido por la creciente proporción de vehículos eléctricos con dilución de márgenes.
- Margen de EBIT en camiones y autobuses ajustado por DAG de 6.0 a 7.0% en 2021 y de 6.0% a 8.0% en 2022, después de 2.0% en 2020 y 6.0% en 2019. El aumento de los márgenes en 2021-2022 se debe principalmente a la recuperación del volumen y, en menor medida, a los beneficios de las iniciativas de reducción de costos en curso.
- Gastos no recurrentes, principalmente por reestructuraciones y procedimientos judiciales restantes, de €1,000 millones a €2,000 millones en 2021 y de €750 millones a €1,750 millones en 2022, después de los €2,000 millones en 2020 y los €6,000 millones en 2019.

**Comunicado de prensa: S&P Global Ratings confirma calificaciones de deuda de 'mxAAA' y 'mxA-1+' de Daimler México**

- Salidas de efectivo no recurrentes totales (incluidos los cargos registrados en el año actual y anteriores) para procedimientos legales, reestructuraciones y provisiones de garantía por €3,000 millones a €4,000 millones en 2021 y €2,000 millones a €3,000 millones en 2022, después de aproximadamente €1,000 millones en 2020.
- Salidas de efectivo anuales relacionadas con el capital de trabajo en el negocio industrial de €1,500 a €2,500 millones en 2021 y hasta €1,500 millones en 2022, después de una entrada de €2,500 millones en 2020 y una salida de €1,400 millones en 2019.
- Dividendos de asociados en capital (en su mayoría, la alianza estratégica de Daimler Beijing Benz Automotive Co. Ltd. en China) de €1,500 millones a €2,000 millones anuales en 2021 y 2022, después de €1,800 millones en 2020 y €1,200 millones en 2019.
- Pagos de dividendos para DAG en línea con la política de dividendos de la compañía, que tiene como objetivo distribuciones de 40% de los ingresos netos del año anterior, sujeto al requisito de que los pagos deben cubrirse con flujo de efectivo libre. Esto da como resultado pagos de €1,400 en 2021 según lo anunciado por DAG, y de €4,000 millones a €5,500 millones en 2022, después de aproximadamente €1,000 millones en 2020.

**Daimler AG--Indicadores clave \***

	--Año que concluyó el 31 de diciembre--				
(Miles de millones de euros)	2019r	2020r	2021p	2022p	2023p
Ingresos	144.1	126.6	140.5-144	148-151	156-159
Crecimiento de los ingresos (%)	2.1	(12.1)	11-14	3.5-5.5	4-6
EBITDA	7.1	12	16.5-19.3	15.0-19.5	17-22
Margen de EBITDA (%)	4.9	9.5	11.5-13.5	10-13	11-14
Fondos de operaciones	6.1	11.2	14-18	13-19	14-20
Gasto de capital	10.8	8.6	9-10	9-10	9-10
Flujo de efectivo operativo libre	2.3	8.5	4-6	5.5-7.5	7-9
Deuda	1.3	Efectivo neto	Efectivo neto	Efectivo neto	Efectivo neto
Deuda a EBITDA (x)	0.2	N.M.	N.M.	N.M.	N.M.
FOCF a ventas (%)	1.6	6.7	3.0-4.0	3.5-5.0	4-6

\*Incluye Daimler Truck And Bus. r -Real. p - Proyectado. N.M.--No significativo. Todos los indicadores están ajustados por S&P Global Ratings, excepto el gasto de capital, que se reporta.

**Liquidez**

La calificación de corto plazo es 'A-2'. Evaluamos la liquidez del grupo DAG como fuerte, en función de nuestra relación de fuentes a usos para la división industrial de aproximadamente 3.0x durante los próximos 24 meses. La evaluación también está respaldada por la alta posición general del grupo en los mercados de crédito, demostrada por el historial de DAG de emitir una variedad de instrumentos de deuda en diferentes mercados y monedas, y sus relaciones bancarias bien establecidas. El grupo gestiona de forma conjunta la liquidez de los negocios industrial y de financiamiento cautivo. A nivel de grupo, la deuda a corto plazo era sustancial en €61,800 millones al 31 de marzo de 2021, que se relaciona principalmente con operaciones de servicios financieros. Por lo tanto, el acceso resiliente a los mercados de deuda y capitales sigue siendo importante.

DAG aborda en gran medida el riesgo de refinanciamiento en sus operaciones de financiamiento cautivo al hacer coincidir la duración, la moneda y los flujos de efectivo de los activos y pasivos. Una gran parte de los activos financieros cautivos se fondea con deuda emitida a nivel de grupo y se transfiere al negocio de servicios financieros a través de préstamos entre empresas. Para reducir el riesgo, la duración de los pasivos del grupo (objetivo: cinco años) generalmente excede la duración de la financiación entre

## Comunicado de prensa: S&P Global Ratings confirma calificaciones de deuda de 'mxAAA' y 'mxA-1+' de Daimler México

empresas (promedio: dos años). El grupo también tiene acceso a fuentes de fondeo diversificadas, que consisten en bonos no garantizados (53% de la deuda financiera al 31 de diciembre de 2020), depósitos de clientes (10%), instrumentos respaldados por activos (ABS; 11%), deuda bancaria (22 %) y papel comercial (CP; menos del 1%). En este punto, no consideramos que la liquidez de la división de financiamiento cautivo represente un riesgo de liquidez adicional para el grupo.

Al 31 de marzo de 2021, las principales fuentes de liquidez de la división industrial para los siguientes 24 meses incluían las siguientes:

- Efectivo e instrumentos negociables por €27,100 millones (excluyendo efectivo e instrumentos negociables en la división de servicios financieros y después de deducir nuestra estimación de €1,500 millones por no ser inmediatamente accesibles para el repago de la deuda),
- Disponibilidad de €8,000 millones bajo la línea de crédito renovable (RCF) de €11,000 millones de DAG con vencimiento en 2025. Si bien no está retirada, actúa como un respaldo de CP y, por lo tanto, hemos deducido el uso máximo histórico de CP de la capacidad revolvente total disponible, y
- Fondos de operaciones de 15,000 a 17,000 millones de euros en los próximos 12 meses, y de 16,000 a 18,000 millones de euros en los 12 meses siguientes.

Los principales usos de liquidez del grupo en la misma fecha incluían los siguientes:

- No hay deuda a corto plazo en la división industrial en los próximos 12 meses, y montos muy limitados en los siguientes 12 meses,
- Variaciones interanuales del capital de trabajo de hasta 3,000 millones de euros en cada período, y salidas de capital de trabajo no estacionales de hasta 2,500 millones de euros y 1,500 millones de euros en el primer y segundo período de 12 meses, respectivamente;
- Gastos de capital por €8,800 millones a €9,800 millones en los próximos 12 meses y en los 12 meses posteriores, y
- Pagos de dividendos por €1,400 millones en 2021 y hasta €5,500 millones en 2022.

## Restricciones financieras (*covenants*)

No hay restricciones financieras (*covenants*), detonadores de calificación, ni cláusulas de cambio adverso materiales en el RCF no dispuesto de €11,000 millones de DAG con vencimiento en 2025. Del mismo modo, no hay restricciones de mantenimiento en el resto de la documentación de deuda de DAG, incluidos sus bonos no garantizados, ABS, CP o deuda bancaria.

### Detalle de las calificaciones

CLAVE DE PIZARRA	CALIFICACIÓN ACTUAL	CALIFICACIÓN ANTERIOR	PERSPECTIVA/REV. ESPECIAL ACTUAL	PERSPECTIVA/ REV. ESPECIAL ANTERIOR
DAIMLER 18-2	mxAAA	mxAAA	N/A	N/A
DAIMLER 18-4	mxAAA	mxAAA	N/A	N/A
DAIMLER 19	mxAAA	mxAAA	N/A	N/A
DAIMLER 19D	mxAAA	mxAAA	N/A	N/A
DAIMLER 19-3	mxAAA	mxAAA	N/A	N/A
DAIMLER 20-2	mxAAA	mxAAA	N/A	N/A
DAIMLER 20	mxAAA	mxAAA	N/A	N/A

N/A- No aplica

**Comunicado de prensa: S&P Global Ratings confirma calificaciones de deuda de 'mxAAA' y 'mxA-1+' de Daimler México**

**Detalle de las calificaciones**

EMISOR	MONTO	CALIFICACIÓN ACTUAL	CALIFICACIÓN ANTERIOR
Daimler México, S.A. de C.V.	MXN15,000 millones	mxA-1+	mxA-1+
Daimler México, S.A. de C.V.	MXN30,000 millones	mxA-1+	mxA-1+

N/A- No aplica

## Criterios y Artículos Relacionados

### Criterios

- [Reflejando el riesgo de subordinación en las calificaciones de emisiones corporativas](#), 28 de marzo de 2018.
- [Criterios de Garantía](#), 21 de octubre de 2016.
- [Metodología de calificaciones de grupo](#), 1 de julio de 2019.
- [Metodología para calificaciones crediticias en escala nacional y regional](#), 25 de junio de 2018.

### Artículos Relacionados

- [Descripción general del Proceso de Calificación Crediticia](#).
- [MÉXICO - Definiciones de calificación en Escala CaVal \(Nacional\)](#).
- [Definiciones de Calificaciones de S&P Global Ratings](#).
- [Análisis Económico: Recuperación económica de América Latina de la pandemia será muy vulnerable a retrocesos](#), 1 de diciembre de 2020.
- [Panorama económico para América Latina 2021: Pese a mejora en crecimiento, las debilidades prepandémicas persisten](#), 25 de marzo de 2021.
- *Credit Conditions Emerging Markets Q2 2021: Brighter Prospects Prone To Setbacks*, 30 de marzo de 2021.
- [S&P Global Ratings confirma calificaciones de deuda de 'mxAAA' y 'mxA-1+' de Daimler México](#), 26 de mayo de 2020.

Algunos términos utilizados en este reporte, en particular algunos adjetivos usados para expresar nuestra opinión sobre factores de calificación importantes, tienen significados específicos que se les atribuyen en nuestros criterios y, por lo tanto, se deben leer junto con los mismos. Consulte los criterios de calificación en [www.standardandpoors.com](http://www.standardandpoors.com) para obtener más información. Toda la información sobre calificaciones está disponible para los suscriptores de RatingsDirect en [www.capitaliq.com](http://www.capitaliq.com). Todas las calificaciones afectadas por esta acción de calificación se pueden encontrar en el sitio web público de S&P Global Ratings en [www.standardandpoors.com.mx](http://www.standardandpoors.com.mx). Use el campo de búsqueda de Calificaciones ubicado en la columna de la izquierda.

## **INFORMACIÓN REGULATORIA ADICIONAL**

1) *Información financiera al 31 de marzo de 2021.*

2) *La calificación se basa en información proporcionada a S&P Global Ratings por el emisor y/o sus agentes y asesores. Tal información puede incluir, entre otras, según las características de la transacción, valor o entidad calificados, la siguiente: términos y condiciones de la emisión, prospecto de colocación, estados financieros anuales auditados y trimestrales, estadísticas operativas –en su caso, incluyendo también aquellas de las compañías controladoras-, información prospectiva –por ejemplo, proyecciones financieras-, informes anuales, información sobre las características del mercado, información legal relacionada, información proveniente de las entrevistas con la dirección e información de otras fuentes externas, por ejemplo, CNBV, Bolsa Mexicana de Valores.*

*La calificación se basa en información proporcionada con anterioridad a la fecha de este comunicado de prensa; consecuentemente, cualquier cambio en tal información o información adicional, podría resultar en una modificación de la calificación citada.*

3) *La información regulatoria (PCR, por sus siglas en inglés) de S&P Global Ratings se publica en relación con una fecha específica, y está vigente a la fecha de la Acción de Calificación Crediticia que se haya publicado más recientemente. S&P Global Ratings actualiza la información regulatoria para una determinada Calificación Crediticia a fin de incluir los cambios en tal información solamente cuando se publica la siguiente Acción de Calificación Crediticia. Por consiguiente, la información regulatoria contenida aquí puede no reflejar los cambios en la misma que pudieran ocurrir durante el periodo posterior a la publicación de tal información regulatoria pero que de otra manera no están asociados con una Acción de Calificación Crediticia.*



**Comunicado de prensa: S&P Global Ratings confirma calificaciones de deuda de 'mxAAA' y 'mxA-1+' de Daimler México**

Copyright © 2021 por Standard & Poor's Financial Services LLC. Todos los derechos reservados.

Ningún contenido (incluyendo calificaciones, análisis e información crediticia relacionada, valuaciones, modelos, software u otra aplicación o resultado derivado del mismo) o cualquier parte aquí indicada (Contenido) puede ser modificada, revertida, reproducida o distribuida en forma alguna y/o por medio alguno, ni almacenada en una base de datos o sistema de recuperación de información, sin permiso previo por escrito de Standard & Poor's Financial Services LLC o sus filiales (conjuntamente denominadas S&P). El Contenido no debe usarse para ningún propósito ilegal o no autorizado. S&P y todos sus proveedores, así como sus directivos, funcionarios, accionistas, empleados o agentes (en general las Partes S&P) no garantizan la exactitud, integridad, oportunidad o disponibilidad del Contenido. Las Partes S&P no son responsables de errores u omisiones (por negligencia o cualquier otra causa), independientemente de su causa, de los resultados obtenidos a partir del uso del Contenido o de la seguridad o mantenimiento de cualquier información ingresada por el usuario. El Contenido se ofrece sobre una base "como está". LAS PARTES S&P DENIEGAN TODAS Y CUALESQUIER GARANTÍAS EXPLÍCITAS O IMPLÍCITAS, INCLUYENDO, PERO SIN LIMITACIÓN DE, CUALESQUIER GARANTÍA DE COMERCIALIZACIÓN O ADECUACIÓN PARA UN PROPÓSITO O USO EN PARTICULAR, DE AUSENCIA DE DEFECTOS, DE ERRORES O DEFECTOS EN EL SOFTWARE, DE INTERRUPTIÓN EN EL FUNCIONAMIENTO DEL CONTENIDO O DE OPERACIÓN DEL CONTENIDO CON CUALQUIER CONFIGURACIÓN DE SOFTWARE O HARDWARE. En ningún caso, las Partes S&P serán sujetos de demanda por terceros derivada de daños, costos, gastos, comisiones legales o pérdidas (incluyendo, sin limitación, pérdidas de ingresos o de ganancias y costos de oportunidad o pérdidas causadas por negligencia) directos, indirectos, incidentales, punitivos, compensatorios, ejemplares, especiales o consecuenciales en conexión con cualesquier uso del Contenido incluso si se advirtió de la posibilidad de tales daños.

Los análisis crediticios relacionados y otros, incluyendo las calificaciones, y las declaraciones en el Contenido, son opiniones a la fecha en que se expresan y no declaraciones de hecho. Las opiniones, análisis y decisiones de reconocimiento de calificaciones (como tal término se describe más abajo) de S&P no constituyen recomendaciones para comprar, retener o vender ningún instrumento o para tomar decisión de inversión alguna, y no se refieren a la conveniencia de ningún instrumento o título-valor. S&P no asume obligación para actualizar el Contenido tras su publicación en cualquier forma o formato. No debe dependerse del Contenido y éste no es sustituto de la capacidad, juicio y experiencia del usuario, de su administración, empleados, asesores y/o clientes al realizar inversiones y tomar otras decisiones de negocio. S&P no actúa como fiduciario o asesor de inversiones excepto donde esté registrado como tal. Aunque S&P ha obtenido información de fuentes que considera confiables, no realiza labores de auditoría ni asume la tarea de revisión o verificación independiente de la información que recibe.

En la medida en que las autoridades regulatorias permitan a una agencia calificadora reconocer en una jurisdicción una calificación emitida en otra jurisdicción para fines regulatorios determinados, S&P se reserva el derecho de asignar, retirar o suspender tal reconocimiento en cualquier momento y a su sola discreción. Las Partes S&P no asumen obligación alguna derivada de la asignación, retiro o suspensión de un reconocimiento, así como cualquier responsabilidad por cualesquiera daños que se aleguen como derivados en relación a ello. S&P mantiene algunas actividades de sus unidades de negocios independientes entre sí a fin de preservar la independencia y objetividad de sus respectivas actividades. Como resultado de ello, algunas unidades de negocio de S&P podrían tener información que no está disponible a otras de sus unidades de negocios. S&P ha establecido políticas y procedimientos para mantener la confidencialidad de la información no pública recibida en conexión con cada uno de los procesos analíticos.

S&P recibe un honorario por sus servicios de calificación y por sus análisis, el cual es pagado normalmente por los emisores de los títulos o por suscriptores de los mismos o por los deudores. S&P se reserva el derecho de diseminar sus opiniones y análisis. Las calificaciones y análisis públicos de S&P están disponibles en sus sitios web [www.standardandpoors.com](http://www.standardandpoors.com), [www.standardandpoors.com.mx](http://www.standardandpoors.com.mx), [www.standardandpoors.com.ar](http://www.standardandpoors.com.ar), [www.standardandpoors.cl](http://www.standardandpoors.cl), [www.standardandpoors.com.br](http://www.standardandpoors.com.br) (gratuitos) y en [www.ratingsdirect.com](http://www.ratingsdirect.com) y [www.capiq.com](http://www.capiq.com) (por suscripción) y pueden distribuirse por otros medios, incluyendo las publicaciones de S&P y por redistribuidores externos. Información adicional sobre los honorarios por servicios de calificación está disponible en [www.standardandpoors.com/usratingsfees](http://www.standardandpoors.com/usratingsfees).

S&P Global Ratings S.A. de C.V., Av. Javier Barros Sierra No. 540, Torre II, PH2, Col. Lomas de Santa Fe, C.P. 01210 Ciudad de México.