

Comunicado de prensa:

# S&P Global Ratings asigna calificaciones de 'mxAAA' a los certificados bursátiles de largo plazo DAIMLER 20 y DAIMLER 20-2 de Daimler México

7 de febrero de 2020

## Resumen de la Acción de Calificación

- Las emisiones de Daimler México se realizan al amparo del programa de certificados bursátiles de corto y largo plazo con carácter revolvente por hasta MXN30,000 millones o su equivalente en Unidades de Inversión (UDIs) o dólares estadounidenses (US\$).
- Como resultado de lo anterior, el 7 de febrero de 2020, S&P Global Ratings asignó sus calificaciones de deuda de largo plazo en escala nacional –CaVal– de 'mxAAA' a las emisiones de certificados bursátiles de largo plazo de Daimler México S.A. de C.V., con claves de pizarra DAIMLER 20 y DAIMLER 20-2, con un plazo de hasta dos y tres años, respectivamente, y por un monto conjunto de hasta \$3,000 millones de pesos mexicanos (MXN), de acuerdo con la información que proporcionó el emisor.

## Fundamento de la Acción de Calificación

Las calificaciones de las emisiones de deuda de Daimler México se basan en la garantía irrevocable e incondicional proporcionada por su casa matriz alemana, [Daimler AG](#) (DAG; A-/Negativa/A-2). Bajo la garantía otorgada, DAG se compromete al pago de principal e intereses de acuerdo con los términos y condiciones aplicables a la emisión de dichos certificados bursátiles.

Una baja de dos o más niveles (*notches*) en la calificación de largo plazo de DAG podría llevarnos a tomar una acción de calificación negativa sobre los certificados bursátiles de Daimler México.

El 12 de diciembre de 2019, bajamos la calificación de DAG a 'A-' de 'A', con perspectiva negativa, lo que refleja el riesgo de que mantenga sus márgenes de EBITDA por debajo de 10% hasta después de 2021, como consecuencia de riesgos de ejecución de programas de reestructura de costos, tensiones geopolíticas comerciales, y desafíos relacionados con la regulación de emisiones de dióxido de carbono (CO2) en Europa.

No esperamos que DAG recupere su margen operativo objetivo para la división de Mercedes-Benz Cars de 8% a 10% en 2019 y 2020, debido principalmente a los altos costos de la electrificación, de la conectividad y de las tecnologías de conducción autónoma. (El grupo reportó un margen operativo de 3.1% en los primeros nueve meses de 2019, o 5.8% sin considerar los cargos especiales). Estos costos se suman a las condiciones más débiles de la industria automotriz, caracterizadas por la creciente competencia, el menor crecimiento del volumen, y costos más altos de los insumos.

### CONTACTO ANALÍTICO PRINCIPAL

**Alejandro Marín Martínez**  
Ciudad de México  
52 (55) 5081-2896  
alejandro.marin  
@spglobal.com

### CONTACTOS SECUNDARIOS

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

También prevemos que DAG incurrirá en cargos especiales adicionales por su plan de ahorro en costos, el cual busca una reducción de €1,400 millones en gastos de personal. Las indemnizaciones por los cargos incurridos en 2019 también presionarán la generación de efectivo de DAG en 2020 y 2021. Por ello, esperamos que genere tan solo de €500 millones a €1,000 millones en flujo de efectivo operativo libre (FOCF, por sus siglas en inglés) en 2020, o menos de 1% de los ingresos industriales del grupo, antes de su recuperación a alrededor de €4,000 millones en 2021. Lo anterior se acerca más a la generación histórica de flujo de efectivo de DAG y es acorde a los parámetros para la calificación actual de 'A-'. La generación de FOCF que esperamos depende en gran medida del momento exacto en que cubra las indemnizaciones relacionadas con las provisiones que consideramos en nuestros supuestos del escenario base.

Esperamos un crecimiento limitado en el volumen de los principales mercados de Mercedes-Benz Cars, incluido China, en los próximos años. Aunque el segmento *premium* en el que opera DAG debería mantener expectativas de crecimiento más fuertes que el mercado en general, consideramos que es probable que el grupo afronte una competencia más fuerte con sus pares en China. Estos pares incluyen a BMW y Tesla, este último ya está listo para producir en China sus modelos más vendidos, y otros fabricantes locales como NIO y Xiaopeng Motors. Todo lo anterior podría cambiar la posición de DAG en uno de sus mercados más importantes.

La división Mercedes-Benz Vans reportó pérdidas significativas en torno a €2,000 millones de EBIT negativo en los primeros nueve meses de 2019, debido a cargos especiales y a utilidades subyacentes débiles.

El grupo necesitará absorber gastos adicionales para los procesos judiciales y gubernamentales en curso, y las medidas relacionadas con los vehículos a diésel de Mercedes-Benz. Estos gastos tendrán un impacto negativo por €1,100 millones a €1,500 millones en los ingresos en el cuarto trimestre de 2019. Por consiguiente, esperamos dificultades adicionales para la generación de flujo de efectivo del grupo en 2020-2022.

La imagen comercial y los productos de DAG siguen siendo muy competitivos, en nuestra opinión. No obstante, la transición a los vehículos eléctricos y el desafío de cumplir con la regulación europea de emisiones de CO<sub>2</sub> más estricta en 2020 está resultando más difícil para DAG y para otros fabricantes de vehículos *premium* de lo que esperábamos. Consideramos el supuesto de que los fabricantes de automóviles *premium* estarán mejor posicionados para trasladar los incrementos a los costos por electrificación a los consumidores que los fabricantes de vehículos en serie. Considerando la cartera de nuevos modelos que esperamos llegue al mercado europeo en 2020-2021, esperamos que la competencia aumente en todos los segmentos. Por lo tanto, la recuperación de los incrementos en los costos para electrificar los sistemas de transmisión no está garantizada, y depende de las preferencias del mercado. Sin embargo, la aceptación de los consumidores a gran escala aún no se pone a prueba.

DAG necesitará reducir emisiones de CO<sub>2</sub> en más de 30 gramos por kilómetro (g/km) a 105 g/km al cierre del de 2020 desde un estimado de 138 g/km en 2019. El cumplimiento está sujeto a que la empresa multiplique en más de 4x (veces) el porcentaje de ventas de unidades de sus vehículos menos rentables de lo que esperamos, y se ubique en 2% en 2019 y en torno a 9% en 2020. La administración considera que este objetivo de CO<sub>2</sub> para el cierre de 2020 es muy desafiante. Estimamos que el costo de no alcanzar el objetivo por tan solo 1 g/km sería de aproximadamente €100 millones. Hemos tomado en cuenta en nuestro escenario base el estrés sobre los márgenes especialmente por la regulación de CO<sub>2</sub>, ya que esperamos que DAG absorba parte de los incrementos en los costos de electrificación de los sistemas de transmisión, pague potenciales multas o reduzca los volúmenes de los vehículos de mayores emisiones de CO<sub>2</sub>. Además, asumimos en nuestro escenario base que DAG también deberá absorber los costos regulatorios equivalentes a un déficit de 5 g/km en comparación con los objetivos de emisiones de CO<sub>2</sub> que afectarán los ingresos y la generación de efectivo en 2021.

Consideramos que la significativa exposición de DAG a los crecientes conflictos comerciales es un riesgo potencial en nuestro escenario base. Aunque el grupo había cuantificado el probable impacto del comercio en torno a €1,000 millones (alrededor de 70 puntos base en nuestros márgenes ajustados), no lo hemos considerado en nuestro escenario base por ahora. El impacto se relaciona en gran medida con la potencial reactivación de las tarifas arancelarias como represalia que impuso por el gobierno chino a las importaciones de automóviles de Estados Unidos. El gobierno chino pausó estos aranceles en abril de 2019. El acuerdo comercial «Fase Uno» del 15 de enero de 2020 entre China y Estados Unidos sugiere que los riesgos a corto plazo de la reanudación de los aranceles de Estados Unidos a China se han desvanecido. Sin embargo, las políticas proteccionistas aún representan una amenaza para un grupo de fabricantes de equipo original (OEM, por sus siglas en inglés), incluyendo a DAG, que dependen de los predecibles acuerdos comerciales entre sus principales mercados finales.

Consideramos que bajo el actual entorno de producción, DAG dependería de las importaciones de Estados Unidos para sus ventas en China en los siguientes años, ya que el ajuste de la huella de producción tomaría algo de tiempo. Sin embargo, la compañía está expandiendo su producción a China y ahí producirá el primer modelo de su marca EQ a finales de este año. También consideramos que DAG es vulnerable a la intensificación de los conflictos comerciales entre Estados Unidos y Europa -que cuantificamos en torno a €1,500 millones de EBITDA- suponiendo que no haya medidas de contrapeso.

Como el fabricante más grande de camiones de carga media y pesada en el mundo, DAG se ha beneficiado de condiciones industriales sólidas en los últimos años. Esto permitió al grupo mitigar en cierto grado el debilitamiento en sus divisiones de Mercedes-Benz Cars y Mercedes-Benz Vans, las cuales se vieron afectadas por significativas reducciones en los ingresos en 2018. Para 2020, esperamos que la demanda disminuya significativamente en los mercados principales de DAG, Estados Unidos y Europa. Mientras que ya se había previsto una moderación en la demanda en Estados Unidos, esta llega mucho antes y con mayor magnitud, con reducciones en el volumen de más de 25% en el mercado general. Nuestra proyección considera que DAG recupere cierta participación en el mercado con su modelo Actros 5 que introdujo recientemente, el cual estará disponible en 2020.

Preveamos solo una moderada disminución en el margen operativo en el segmento de camiones en 2020, en torno a 5% en comparación con alrededor de 6.8% para el periodo de 12 meses que concluyó el 30 de septiembre de 2019. Esto debido a que DAG ya había iniciado la reducción de costos previendo una demanda más débil. Una caída más severa en los volúmenes en Europa (consideramos el supuesto de una reducción en el mercado de 10% a 15% en nuestro escenario base para 2020) podría representar un riesgo para estos supuestos, ya que asumiríamos que una estructura de costos más rígida y una posición de mercado más débil en general podrían afectar la capacidad del grupo para resistir las crisis del mercado.

Esperamos que el grupo continúe mostrando una deuda ajustada muy baja en los siguientes dos años. Aunque DAG tenía una posición de efectivo neto de €5,000 millones al cierre de 2018, de acuerdo con nuestra definición, preveamos que tendrá una posición de deuda ajustada de €3,000 millones a €5,000 millones al cierre de 2019. Esto se debe al flujo de efectivo discrecional negativo en torno a €2,000 millones que esperamos en 2019, aunado a un incremento de ajustes de deuda por las obligaciones al término de la relación laboral y por pensiones. Sin embargo, el grupo tiene una flexibilidad financiera significativa. Estimamos el índice de deuda a EBITDA ajustado de DAG en torno a 0.5x para 2019, y esperamos que este disminuya en los siguientes 24 meses, gracias a mayores utilidades en 2020, en parte debido a que en 2019 registró cargos especiales considerables.

Consideramos el supuesto de que las iniciativas para lograr significativos ahorros en costos de DAG. €1,400 millones en reducciones de costos por personal, alrededor de €3,000 millones por ahorros en materiales, y un continuo enfoque en mejorar la eficiencia operativa, respaldarán la recuperación de la rentabilidad del grupo. Esperamos que los costos relacionados repercutan más en un inicio en los márgenes operativos de DAG, aunque los resultados están sujetos a ciertos riesgos de ejecución y probablemente sucedan con un retraso. Por lo tanto, no esperamos ninguna recuperación en el margen operativo antes de 2021.

## **Perspectiva**

La perspectiva negativa refleja una creciente probabilidad de que bajemos las calificaciones en los siguientes 24 meses. Esto se debe a que la rentabilidad y la generación de efectivo de DAG podrían seguir siendo débiles para la calificación después de 2020, que prevemos será un año difícil para las utilidades y la generación de efectivo. Consideramos que el grupo está significativamente expuesto a los riesgos geopolíticos, a la necesidad de incrementar su participación en los vehículos eléctricos, a las altas inversiones constantes para seguir siendo competitivo en un entorno de transición de la industria, y a los potenciales cargos adicionales relacionados con las demandas por las emisiones de los vehículos a diésel. Consideramos el supuesto de que el grupo adaptará sus pagos de dividendos para mantener su balance fuerte durante 2019-2021, con una posición de deuda neta nula o baja que le dé al grupo cierto margen de maniobra para aguantar las difíciles condiciones de la industria. También esperamos que el apalancamiento en las operaciones de financiamiento cautivo se mantenga claramente menor a 12x (el índice de deuda a capital era de 10.2x a septiembre de 2019).

### *Escenario negativo*

Bajaríamos las calificaciones de DAG si su desempeño no alcanza los supuestos de nuestro escenario base, incluyendo un margen de EBITDA ajustado menor a 8% en 2020, sin expectativas de una recuperación por encima de 10% en 2021. También podríamos bajar sus las calificaciones si consideramos que su posición competitiva se debilitó, por ejemplo, a través de una notable disminución de su participación de mercado en el negocio de Mercedes-Benz Cars o en el de camiones. Otros factores en una baja de calificación serían si DAG genera un FOCF negativo significativo en 2020, si aumentan las dificultades cíclicas, si cualquiera de los riesgos geopolíticos inminentes se intensifican, o si prevemos que el grupo incurrirá en mayores cargos especiales relacionados con las demandas por las emisiones de automóviles a diésel o con el cumplimiento.

### *Escenario positivo*

Podríamos revisar la perspectiva a estable si el grupo estabiliza sus márgenes de EBITDA ajustado en los próximos años, y esto nos lleva a considerar que su margen de EBITDA mejorará a más de 10%. Es probable que esto requiera la implementación de reestructuras de costos, un arranque fluido de sus lanzamientos de vehículos eléctricos para cumplir con las regulaciones de emisiones de CO2 en Europa, y un alto enfoque en las mejoras de eficiencia de modo que el FOCF recupere holgadamente sus niveles por encima de €4,000 millones.

## **Descripción de la empresa**

DAG es un fabricante de automóviles líder a nivel mundial enfocado en los segmentos de automóviles y vehículos comerciales *premium*. En 2018, el grupo reportó ingresos por €167,400 millones y EBIT por €11,100 millones. Las operaciones del grupo se dividen en Mercedes-Benz Cars, Daimler Trucks, Mercedes-Benz Vans, Daimler Buses, y Daimler Mobility, con operación de financiamiento cautivo que apoya a los otros negocios.

Los accionistas de DAG aprobaron la nueva estructura directiva en mayo de 2019, y entró en vigor el 1 de noviembre. Ensambla automóviles y vans bajo Mercedes-Benz AG, y camiones y autobuses bajo Daimler Truck AG. La ya independiente Daimler Financial Services AG se combina con el otro negocio de movilidad bajo Daimler Mobility AG.

Daimler AG es una empresa que cotiza en la bolsa. Los mayores accionistas, al 12 de diciembre de 2019, eran el inversionista Li Shufu (Tenacion 3 prospect invest. Ltd., 9.7%), el presidente y propietario de 100% de Geely Holding, el fondo de ahorros soberanos de Kuwait (6.8%), el chino BAIC Group (5%), y Renault/Nissan (3.1%). El resto de las acciones son de flotación libre.

## **Nuestro escenario base**

- Sin crecimiento en el segmento de vehículos ligeros en 2020 y 2021.
- Una significativa reducción en los volúmenes de camiones de carga pesada en 2020 a nivel mundial, con una disminución en los volúmenes en Norteamérica de más de 25%. Para Europa, prevemos una reducción en torno a 10%-15%, tras un crecimiento bajo en 2019.
- Una disminución en los ingresos industriales de 0%-4% en 2020, seguida por un crecimiento de 3%-6% en 2021 tras el crecimiento de 1%-2% que esperamos en 2019. Prevedemos un continuo crecimiento de los ingresos de Mercedes-Benz Cars en 2020 y 2021 debido a la posición *premium* del grupo y a la renovada gama de productos. Esperamos reducciones porcentuales de dos dígitos en el área inferior en los ingresos de los camiones en 2020, seguidas por una recuperación de 5%-10% en 2021.
- Una disminución marcada en los márgenes operativos del grupo en torno a 3% en 2019 en comparación 6.7% en 2018. Esto incluye alrededor de €1,000 millones por la retirada de las bolsas de aire Takata, los déficits en la producción del modelo de SUV GLE en Estados Unidos, el gasto por adelantado en nuevas tecnologías, las demandas por alrededor de €4,000 por las emisiones de los vehículos a diésel que recientemente anunció DAG, y los ajustes en la cartera de vans por alrededor de €500 millones.
- Nuestra inclusión de alrededor de €1,400 millones en cargos por reestructura para generar el ahorro objetivo de €1,400 por reducciones en costo de personal. Prevedemos que los gastos relacionados se presentarán en su mayoría en 2020, aunque los €1,400 millones en beneficios acumulados aumentarán en gran medida hacia finales del periodo fijado en 2022. No tenemos detalles sobre la introducción gradual de la reestructura de costos, y los gastos y beneficios podrían ser distintos dependiendo de los avances.
- Para 2019, sin inclusiones de pagos en efectivo significativos además de la multa por €900 millones que impuso la fiscalía de Stuttgart en septiembre de 2019. Consideramos el supuesto de que la parte más grande del total, alrededor de €5,500 millones de provisiones que DAG registró en 2019, vencerá en 2020, y el resto, en 2021. Nuestro supuesto del plazo exacto de los pagos de efectivo es altamente incierto y podría derivar en diferencias en el monto de generación de FOCF en los próximos años. No incluimos cambios adicionales especiales en nuestro escenario base.
- No incluimos el impacto de los aranceles en nuestro escenario base.
- Nuestra expectativa de un gasto de capital anual del grupo ligeramente más alto (capex; incluyendo los costos de desarrollo capitalizados) de €10,500 millones-€11,000 millones en 2019, en comparación con €10,500 millones en 2018. Esperamos un menor capex de €10,000 millones-€10,500 millones en 2020.
- Nuestra proyección de los dividendos de €1,500 millones en 2020 y de €2,500 millones en 2021, aunque DAG aún no ha decidido sobre el dividendo de 2020. Sin embargo, esperaríamos que este sea menor a los €3,500 millones que pagó el grupo en 2019, con base en su lineamiento de que la generación de flujo de efectivo libre subyacente debe cubrir el dividendo. Lo anterior está alineado con el historial de DAG de una política financiera que respalda a los acreedores.
- El golpe a los ingresos y a la generación de flujo de efectivo de los costos regulatorios en 2021 equivalentes a un déficit de 5 g/km en comparación con los objetivos de emisiones de CO<sub>2</sub>.

## Comunicado de prensa: S&P Global Ratings asigna calificaciones de 'mxAAA' a los certificados bursátiles de largo plazo DAIMLER 20 y DAIMLER 20-2 de Daimler México

- Sin adquisiciones o desinversiones significativas, ni recompras de acciones.
- Nuestro escenario base se traduce en un FOCF positivo continuo en el negocio industrial de alrededor de €1,000 millones-€1,500 millones en 2019 en comparación con €2,900 millones en 2018. Luego el FOCF disminuye a €500 millones-€1,000 millones en 2020 antes de recuperarse significativamente a alrededor de €3,500 millones-€4,500 millones en 2021.

### Liquidez

Esperamos que **DAG** mantenga una liquidez fuerte, con un índice de cobertura de fuentes a usos para la división automotriz mayor a 1.5x en los siguientes 12 meses y mayor a 1.0x para los próximos 12 meses. La posición generalmente alta del grupo en los mercados de crédito y las relaciones bancarias bien establecidas también respaldan su liquidez.

El grupo tenía efectivo consolidado sustancial e instrumentos comercializables por €26,000 millones al 30 de septiembre de 2019. El grupo también tenía pasivos financieros de corto plazo sustanciales (€60,000 millones a la misma fecha), todo relacionado con las actividades de financiamiento cautivo. Las actividades automotrices de **DAG** ayudan a respaldar la liquidez de las operaciones de financiamiento cautivo a través del fondeo intercompañías.

La deuda de financiamiento cautivo concuerda con los activos subyacentes. El acceso resiliente a los mercados de deuda y de capitales sigue siendo importante, y el grupo mantiene el acceso a diversas fuentes de fondeo, como programas de notas de mediano plazo, programas de papel comercial e instrumentos respaldados con activos.

Al 30 de septiembre de 2019, las fuentes de liquidez de la división automotriz incluían lo siguiente:

- Efectivo retenido e instrumentos comercializables por €23,000 millones (antes de deducir nuestras estimaciones de €1,300 millones al no tener acceso a estas de manera inmediata para el repago de deuda).
- RFC por €11,000 millones. **DAG** ejerció la opción de primera extensión en julio de 2019, por lo que el RFC vencerá en julio de 2024. Si bien no se ha utilizado, actúa como respaldo de papel comercial (por €2,000 millones al 30 de septiembre de 2019), y por lo tanto dedujimos tal monto del RCF disponible.
- Flujo de efectivo de las actividades operativas en torno a €11,000 millones en los siguientes 12 meses, con una mejora a alrededor de €14,000 millones en los siguientes 12 meses posteriores.

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

- Sin deuda de corto plazo en la división automotriz.
- Pagos de dividendos por €1,500 millones-€2,500 millones en 2020 y 2021, y
- Capex en torno a €10,5 millones en los siguientes 12 meses, y alrededor de €9,500 millones en los siguientes 12 meses posteriores.

#### Detalle de las calificaciones que asignamos

CLAVE DE PIZARRA	CALIFICACIÓN ACTUAL	CALIFICACIÓN ANTERIOR	PERSPECTIVA/REV. ESPECIAL ACTUAL	PERSPECTIVA/ REV. ESPECIAL ANTERIOR
DAIMLER 20	mxAAA	N.C.	N/A	N/A
DAIMLER 20-2	mxAAA	N.C.	N/A	N/A

## Criterios y Artículos Relacionados

### Criterios

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

### Artículos Relacionados

- [Descripción general del Proceso de Calificación Crediticia](#).
- [MÉXICO - Definiciones de calificación en Escala CaVal \(Nacional\)](#).
- [Productividad baja y desigual en México: Qué nos dice sobre el crecimiento futuro del PIB](#), 29 de julio de 2019.
- [Análisis Económico: América Latina en 2020: Bajo crecimiento, bajas tasas de interés, elevado riesgo](#), 2 de diciembre de 2019.
- *Credit Conditions Latin America: Political Challenges Will Prevail In 2020*, 3 de diciembre de 2019.

*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 de Daimler AG al 30 de septiembre de 2019.

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.

**Comunicado de prensa: S&P Global Ratings asigna calificaciones de 'mxAAA' a los certificados bursátiles de largo plazo DAIMLER 20 y DAIMLER 20-2 de Daimler México**

*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) En cumplimiento con la Disposición QUINTA de las Disposiciones Aplicables a las Instituciones Calificadoras de Valores, se comunica que Daimler México S.A. de C.V. ha informado a S&P Global Ratings que los Certificados Bursátiles arriba detallados tienen una calificación de AAA(mex) por parte de Fitch Ratings. S&P Global Ratings no ha tenido participación alguna en la calificación citada y no tiene ni asume responsabilidad alguna a su respecto, incluyendo por la presente publicación.*

*4) 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 asigna calificaciones de 'mxAAA' a los certificados bursátiles de largo plazo DAIMLER 20 y DAIMLER 20-2 de Daimler México**

Copyright © 2020 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 INTERRUPCIÓN 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.