

FECHA: 19/05/2022

**BOLSA MEXICANA DE VALORES, S.A.B. DE C.V., INFORMA:**

<b>CLAVE DE COTIZACIÓN</b>	DAIMLER
<b>RAZÓN SOCIAL</b>	DAIMLER MEXICO, S.A. DE C.V.
<b>LUGAR</b>	Ciudad de México

**ASUNTO**

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

**EVENTO RELEVANTE**

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 que proporciona Mercedes-Benz Group AG, antes Daimler AG (A-/Estable/A-2).
- \* El 19 de mayo de 2022, 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 las 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.
- \* El 10 de diciembre de 2021, Daimler Truck Holding AG (DT; BBB+/Estable/A-2) completó su escisión de Daimler AG, que más tarde se renombraría Mercedes-Benz Group AG. Pese a que con ello Daimler México forma parte de la estructura de DT, las garantías actuales por parte de Mercedes-Benz Group AG continuarán respaldando las emisiones y programas de emisión vigentes hasta su vencimiento. Esperamos que Daimler México cuente con una nueva garantía por parte de DT, con condiciones similares a las vigentes, para futuras emisiones.

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 Mercedes-Benz Group AG, antes Daimler AG. Bajo las garantías otorgadas, Mercedes-Benz Group AG se compromete al pago de principal e intereses de acuerdo con los términos y condiciones aplicables a sus programas de emisión y los certificados bursátiles emitidos.

En este sentido, una baja de dos o más niveles (notches) en las calificaciones de Mercedes-Benz Group AG, podría llevarnos a tomar una acción de calificación negativa sobre los certificados bursátiles de Daimler México.

El 10 de diciembre de 2021, DT completó su escisión de Daimler AG, que más tarde se renombraría Mercedes-Benz Group AG, con el objetivo de separar el segmento de autobuses y camiones, además de ciertas subsidiarias regionales, en una nueva empresa. Como resultado de la transacción, Daimler México pasa a formar parte de la estructura de DT.

Sin embargo, después de la escisión, las garantías actuales por parte de Mercedes-Benz Group AG continuarán respaldando las emisiones y programas de emisión vigentes hasta su vencimiento, en su carácter de irrevocables e incondicionales, por lo que hay un impacto sobre las calificaciones de deuda de Daimler México de largo y corto plazo de 'mxAAA' y 'mxA-1+', respectivamente. Dentro de la nueva estructura, esperamos que Daimler México cuente con una nueva garantía por parte de DT, con condiciones similares a las vigentes, para futuras emisiones y mantener así su acceso a fondeo en el mercado de deuda. De concretarse, evaluaríamos si existen cambios derivados de los términos y condiciones de la nueva garantía y del compromiso de pago de principal e intereses de la nueva entidad.

La calificación de DT, asignada el 15 de diciembre de 2021, considera la diversificación geográfica y posición de mercado de la empresa, en conjunto con una estructura de capital desapalancada y una sólida generación flujo de efectivo libre (FOCF por sus siglas en inglés). La nueva entidad consolida al más grande productor de camiones globalmente, siendo el jugador número uno en el mercado de Estados Unidos, así como el tercero en Europa. Al mismo tiempo, la perspectiva estable refleja nuestra expectativa de que DT implementará una estrategia de fortalecimiento de la rentabilidad al tiempo que mantenga su el negocio de su división industrial con una posición neta de caja durante los próximos dos años.

Por otra parte, el 27 de julio de 2021, subimos las calificaciones de largo plazo de Daimler AG (ahora Mercedes-Benz Group

FECHA: 19/05/2022

AG) a 'A-/Estable' de 'BBB+/Positiva'. El alza en la calificación obedeció a una generación de flujo de efectivo libre por encima de lo esperado, que esperamos que se mantenga en línea con una buena estrategia de precios. Esto es complementado por una aceleración en la transición a vehículos eléctricos (VE) e inversiones adicionales para generar eficiencias de cadenas de suministro y así consolidar su posición competitiva.

La perspectiva estable refleja que esperamos que la demanda favorable de los clientes y la continua disciplina de costos permitirán a Mercedes-Benz Group AG implementar su transición acelerada a VE al mismo tiempo que mantiene un margen de EBITDA ajustado muy por encima de 10% y un FOCF ajustado a ventas de al menos 4%, adicional a la deuda no ajustada. La escasez de componentes de la industria ha obstaculizado significativamente la producción de automóviles de Mercedes-Benz Group AG en 2021 y seguirá siendo una limitación en 2022. Luego del punto más bajo relacionado con la pandemia en el segundo trimestre de 2020, la producción de automóviles de Mercedes-Benz Group AG se recuperó firmemente hacia fines de 2020 y, en el primer semestre de 2021, y en los últimos 12 meses al segundo trimestre del 2021, el volumen móvil de producción llegó a 94% del nivel observado en 2019 antes de la pandemia de COVID-19. La producción del tercer trimestre de 2021 fue 35% menor que en el tercer trimestre de 2019, debido principalmente a la continua escasez en la oferta de semiconductores para automóviles. Dado que el inventario de vehículos ya está muy bajo, estimamos que los cuellos de botella limitaron significativamente los volúmenes de ventas al mayor y menor del grupo (un descenso de 4%) en todo el año 2021 y esto continuará en la primera mitad de 2022, antes de que disminuya gradualmente a partir del segundo semestre. En nuestra opinión, la escasez de chips afecta un poco más a Mercedes-Benz Group AG que al mercado en su conjunto. Según los datos del pronosticador de ventas LMC Automotive, la tasa de producción de Mercedes-Benz Group AG durante los 12 meses al tercer trimestre de 2021, retrocedió a alrededor de 88 % de su nivel de 2019, en comparación con el 90 % de la industria en general y alrededor de 98% de su par BMW. LMC proyecta que la producción anualizada de Mercedes-Benz Group AG tocará fondo en el primer y segundo trimestres de 2022, crecerá con fuerza en el segundo semestre y recuperará su nivel de 2019 en el segundo trimestre de 2023. Nuestros supuestos para la producción siguen una pauta similar. Proyectamos un descenso de 3.5%-5.5% en las ventas al mayoreo de Mercedes-Benz Group AG en 2021, seguidas de un repunte importante de 9%-11% en 2022 y de 10%-12% en 2023.

Esperamos que el FOCF ajustado retroceda desde los niveles máximos de 2020-2021, pero la generación de flujo de efectivo debe seguir confortable en 2022-2023, a pesar de los desafíos en la cadena de suministro, el avance de las ventas de VE y los pagos por rubros especiales. El FOCF ajustado para el grupo llegó a una máxima récord de aproximadamente \$8,500 millones en 2020. Incluso excluyendo el negocio de Camiones y Autobuses Daimler (DT, por sus siglas en inglés) que se escindió el 10 de diciembre de 2021, estimamos que el FOCF ajustado de 2020 se situó muy por encima de \$6,000 millones. Estimamos que el FOCF (excluyendo DT) cayó sólo ligeramente a \$5,500 millones--\$6,500 millones en 2021. Esta es una función de los precios excepcionalmente fuertes para los automóviles nuevos y usados, reforzados por la creciente demanda de los clientes y el inventario limitado de vehículos, y una mezcla de ventas muy favorable, que respalda un alto margen EBITDA ajustado de 13.5%-14.5% según nuestras estimaciones, a pesar de una disminución en los volúmenes mayoristas (consulte "Nuestro escenario base" más adelante). El FOCF ajustado en 2021 también se beneficia de nuestra expectativa de que el capital de trabajo se mantendrá estable, ya que la escasez de componentes continúa limitando la acumulación de inventario. Es probable que el entorno brinde menos respaldo a partir de 2022, cuando proyectamos precios moderadamente más débiles y elevados costos de materia prima. También esperamos un modesto incremento en el capital de trabajo y que el rápido avance de VE en la mezcla de ventas de Mercedes-Benz Group AG incremente las presiones sobre los costos. Proyectamos que los VE representen más de 25% de las ventas totales en 2023, desde 11% en 2021. Estimamos que el margen promedio de contribución para los VE es de aproximadamente 30%-50% más bajo que para un modelo comparable de motor de combustión interna. La magnitud de estos efectos se compensará parcialmente conforme los volúmenes se recuperen más rápidamente a partir del segundo semestre de este año y Mercedes-Benz Group AG vea los beneficios de sus medidas de optimización de ingresos y costos. Esto debe respaldar un FOCF ajustado a ventas por arriba del umbral del escenario negativo de nuestra perspectiva de 4% en 2022-2023. Durante 2022-2023, esperamos que algunos rubros especiales, en su mayoría procedimientos judiciales y medidas de reestructuración, requieran salidas de efectivo de \$3,800 millones-\$5,800 millones (\$2,300 millones-\$2,800 millones en 2021).

El aumento acelerado de los modelos de VE de Mercedes-Benz Group AG es crucial para defender su posición de mercado ahora que la competencia de VE está creciendo. En 2021, Mercedes-Benz Group AG lanzó cuatro nuevos modelos de vehículos con baterías eléctricas (VBE), con lo que su cartera total de VBE llegó a siete (cinco Mercedes, dos vehículos bajo la marca Smart). También tiene aproximadamente 10 modelos de vehículos ligeros híbridos eléctricos enchufables (VHEE) en producción. La empresa tiene como objetivo que la participación de las ventas de VE aumente a 50% en 2025, y planea lanzar más modelos VBE, expandiendo la línea a 11 hacia el cierre de 2023 mediante la adición de dos VBE Mercedes-Benz Group AG, un Maybach y un VBE Smart. La expansión de su cartera coincide con una fase crítica para el mercado de VE; esperamos

FECHA: 19/05/2022

ver un aumento en el lanzamiento de modelos tanto por parte de las armadoras de equipo original (OEM, por sus siglas en inglés) como de los productores exclusivos de VBE como Tesla Inc., Polestar, Lucid, y otros. Prevemos que esto detonará una competencia más intensa, en particular en muchos segmentos del mercado de VBE, incluyendo el segmento premium, y podría abrir oportunidades para que los pioneros se afiancen y construyan una buena reputación para sus productos. Por ejemplo, el Modelo 3 de Tesla dominó el segmento de vehículos D para VBE en Europa en los primeros nueve meses de 2021, con una participación de 12% del mercado total de VBE y aproximadamente 90% del segmento. El Modelo Y de Tesla, que se producirá en Alemania a partir de 2022, podría ganar participación en el segmento D de SUV en Europa --un segmento que Mercedes-Benz Group AG cubre con su modelo EQC. Aunque la dinámica del mercado representa un riesgo para las participaciones de mercado de las armadoras tradicionales, consideramos que está parcialmente contenido por la cartera de próximos modelos de VBE de Mercedes-Benz Group AG. La participación de Mercedes-Benz Group AG en el mercado de vehículos ligeros eléctricos a batería en Europa fue de aproximadamente 7% en los primeros nueve meses de 2021, con base en sus automóviles del segmento A con la marca Smart (3.0%); y sus SUV del segmento C y D, EQA y EQC (EQA 1.4%, y EQC 1.5%); y sus camionetas tipo van de batería eléctrica (1.0%). Los sedanes EQS y EQE lanzados recientemente, a los que seguirán los correspondientes tipos SUV en 2022, ampliarán la línea de VBE de Mercedes-Benz Group AG en los importantes segmentos de vehículos E, F y SUV. Sin embargo, el rendimiento en carretera y la percepción de calidad de los clientes durante el uso serán fundamentales para que estos vehículos ganen participación de mercado duradera y rentable en sus respectivos segmentos. Fuerte competencia dificultará que Mercedes-Benz Group AG gane una participación sólida del mercado de VE en China. La línea extendida de vehículos eléctricos de Mercedes-Benz Group AG y la mercadotecnia proactiva de los nuevos modelos de VE lo han ayudado a aumentar su participación en el mercado europeo de VE a alrededor de 11% en los 12 meses a septiembre de 2021 (VHEE más VBE), superando su participación de 6% en el mercado general de vehículos ligeros. Sin embargo, replicar su sólida posición de mercado existente en China podría ser más desafiante, en especial en el segmento de VBE que representa aproximadamente 85% del mercado general chino de VE. En China, Mercedes-Benz Group AG compete con OEM extranjeros y locales establecidos, así como con varios nuevos participantes de VBE. Además, la lealtad a la marca es menos pronunciada que en mercados como Europa y Estados Unidos, y la tecnología digital de vanguardia y las características de asistencia al conductor juegan un papel cada vez más importante en las decisiones de compra de los consumidores. La participación de mercado de VBE de Mercedes-Benz Group AG en China se situaba por debajo de 1% en los 12 meses a septiembre de 2021, mucho más baja que su participación en el mercado general de vehículos ligeros (un 3%). En parte, esto se debe a que ha habido una reciente expansión rápida en el segmento VBE de valor bajo, al que Mercedes-Benz Group AG no atiende. Además, hasta solamente hace poco el grupo lanzó más modelos de VBE. Aunque esperamos que Mercedes-Benz Group AG expanda sus posiciones, consideramos que podría ser más difícil para el grupo lograr y consolidar fuertes participaciones en el sumamente dinámico mercado chino de VE durante los próximos años.

La escisión del negocio de camiones es positiva en general desde el punto de vista crediticio. Consideramos que la escisión de DT, que representó 26% de los ingresos ajustados por \$127,000 millones en 2020, es crecientemente positiva para la calificación. Esto se debe principalmente al impacto positivo de la transacción sobre la rentabilidad y la conversión del efectivo orgánico. Estimamos que en 2021-2023, nuestro margen de EBITDA ajustado para operaciones continuas se situará 0.5-1.5 puntos porcentuales por encima de lo que habría sido para el grupo consolidado incluyendo DT. De igual manera, estimamos un beneficio de cero a 1.0 puntos porcentuales para nuestro FOCF ajustado a ventas durante este periodo. Dicho lo anterior, Mercedes-Benz Group AG todavía está haciendo pagos significativos para provisiones de reestructuración, legales y de garantía en Mercedes-Benz Cars & Vans; antes de estos rubros especiales, el impacto sobre el FOCF ajustado a ventas sería de alrededor de 0.5 puntos porcentuales más alto. Nuestras estimaciones excluyen ingresos futuros de dividendos sobre la participación minoritaria de 30% que Mercedes-Benz Group AG retuvo, la cual esperamos que sea insignificante durante el periodo de proyección. En combinación con el comportamiento menos cíclico del negocio de automóviles premium, la mejor rentabilidad y la conversión de efectivo superan la reducción moderada en diversificación que ofrecían las operaciones de camiones, dadas las significativas barreras de entrada del mercado de camiones derivadas de largos ciclos de desarrollo de producto y elevadas inversiones iniciales en I&D para nuevas plataformas.

Después de la escisión, el balance de Mercedes-Benz Group AG sigue siendo fuerte y ofrece flexibilidad para incrementar las inversiones o sortear condiciones más difíciles de la industria. Considerando proforma el impacto de la escisión del negocio de camiones, nuestra posición de efectivo neto ajustado para Mercedes-Benz Group AG totalizaba unos \$9,700 millones al tercer trimestre de 2021. Esperamos que la empresa mantenga una posición de efectivo neto ajustado de al menos \$10,000 millones para los próximos tres años, apoyada por una política de dividendos con objetivos de pago de 40% de la utilidad neta del año anterior (sujeto al requerimiento de que los pagos deben ser cubiertos por el flujo libre de efectivo). Nuestro cálculo de efectivo neto excluye la participación minoritaria de Mercedes-Benz Group AG en DT que actualmente tiene un valor de \$8,000 millones (una participación adicional de 5%, que se comprometió para el fondo de pensiones del grupo, reduce nuestro ajuste de

FECHA: 19/05/2022

pensiones sobre la deuda). La participación está sujeta a un periodo de bloqueo de tres años (un año sujeto a ciertas condiciones), y la administración todavía no ha hecho compromisos sobre la manera en que usará la participación en el futuro. Podría usarla para hacer retornos a los accionistas o para invertir en el negocio de servicios industriales o financieros de Mercedes-Benz Group AG, incluyendo adquisiciones y asociaciones. Dicho esto, incluso cuando descontamos la participación de DT, consideramos que el balance de Mercedes-Benz Group AG presenta buen margen de maniobra para sortear episodios de menor demanda de mercado y ofrece la posibilidad de aumentar las inversiones en modelos de VE, plataformas, y las cadenas de suministro asociadas, o la tecnología y software de conducción autónoma si es necesario.

### Perspectiva

La perspectiva estable indica que esperamos que la demanda favorable de los clientes y la continua disciplina de costos permitirán a Mercedes-Benz Group AG implementar su transición acelerada a VE al mismo tiempo que mantiene un margen de EBITDA ajustado muy por encima de 10% y un FOCF ajustado a ventas de al menos 4%, adicional a la deuda no ajustada.

### Escenario negativo

Podríamos subir las calificaciones si Mercedes-Benz Group AG continúa fortaleciendo su posición competitiva mediante el reforzamiento de su línea de producto de VE y de la cadena de suministro, y mediante un avance más rápido en el desarrollo de tecnología digital de vanguardia para vehículos. Esperaríamos que esto se traduzca en participaciones de mercado duraderas para la marca principal en el segmento de VE en Europa, China y Estados Unidos, que al menos sean iguales a las participaciones de mercado actuales de los vehículos de pasajeros. El alza de las calificaciones también dependería de mantener una elevada rentabilidad, con un margen de EBITDA ajustado de al menos 13%, y buena conversión de efectivo, de manera que el FOCF ajustado a ventas todavía se sitúe por encima de 4%.

### Escenario positivo

Podríamos bajar las calificaciones si algún obstáculo para ejecutar el plan de tecnología y VE o la necesidad de aumentar materialmente las inversiones para mantener el ritmo con los productos de la competencia, potencialmente acompañados por un debilitamiento de las participaciones de mercado, dan como resultado que el margen de EBITDA ajustado de Mercedes-Benz Group AG disminuya por debajo de 10 % y el FOCF a ventas caiga debajo de 4% de forma prolongada, o que la deuda ajustada a EBITDA supere 0.5x.

### Nuestro escenario base

Nuestras proyecciones para 2021-2023 consideran el futuro Mercedes-Benz Group AG, excluyendo DT. Para 2019-2020, nuestras explicaciones y tabla de indicadores clave se refieren a las cifras consolidadas incluyendo DT, excepto si se indica de otra manera.

### Supuestos

\* Crecimiento del producto interno bruto (PIB) real global de 4.2% en 2022 y 3.7% en 2023, después de nuestra proyección de 5.7% en 2021, y tras la contracción de 3.3% en 2020. El ritmo de y el panorama de crecimiento del PIB sigue siendo uno de los factores clave para la demanda de automóviles, en nuestra opinión.

\* Un incremento de 4%-6% en las ventas globales de vehículos ligeros en 2022, y de 6%-8% en 2023, luego de nuestra estimación de alrededor de 2% en 2021, y de caídas de 15% en 2020 y de un 5% en 2019.

\* Costos de I&D que totalizan 7.0%-7.5% de los ingresos del segmento de Mercedes-Benz Cars & Vans en 2021-2023, luego de 7.3% en 2020 y de 7.5% en 2019. Suponemos que 30%-35% del total se capitaliza.

\* La trayectoria del gasto de inversión (capex) en efectivo refleja principalmente mayores costos absolutos de I&D capitalizados para inversiones vinculadas a la electrificación y la tecnología de vehículos digitales a partir de 2022, y un aumento modesto en el capex tangible al mismo ritmo que el crecimiento del volumen.

\* Cargos especiales, principalmente para reestructuraciones y procesos judiciales, de \$700 millones-\$1,200 millones en 2022 y de \$500-\$1,000 millones en 2023, tras nuestra estimación de \$1,000 millones-\$1,200 millones en 2021 (excluyendo DT), \$2,000 millones en 2020, y \$6,000 millones en 2019.

\* Total de salidas de efectivo no recurrentes (incluidos los cargos registrados en el año actual y en años anteriores) por procedimientos judiciales, reestructuración, provisiones de garantía, de \$2,500 millones-\$3,500 millones en 2022 y de \$1,300 millones-\$2,300 millones en 2023, luego de nuestra estimación de \$2,300 millones-\$2,800 millones en 2021 (incluidas algunas partidas relacionadas con la escisión) y \$900 millones en 2020.

\* Los dividendos de asociados en capital provienen principalmente de la alianza Beijing Benz Automotive Co. Ltd. (BBAC) en China. Nuestra estimación para 2023 incluye entre \$200 millones-\$250 millones en dividendos recibidos de la participación de 30% en DT en 2023 (cero antes).

\* Salidas de efectivo por adquisiciones (incluidas las participaciones en sociedades) de \$1,000 millones anuales en 2022-2023, después de nuestra estimación de \$500 millones en 2021.

\* Reducción de \$6,000 millones en el efectivo del grupo, vinculada a la escisión de DT en 2021, principalmente por pagos

FECHA: 19/05/2022

intercompañía y efectivo desconsolidado.

\* Asumimos pagos de dividendos a los accionistas comunes en línea con la política de dividendos de la empresa, con objetivos de distribución de 40% de la utilidad neta del año anterior, sujeto al requerimiento de que los pagos deben ser cubiertos por el flujo libre de efectivo.

Con base en estos supuestos, llegamos a los siguientes indicadores crediticios:

Daimler AG--Indicadores clave\*

--Año fiscal que concluye el 31 de diciembre--

(?, miles de millones) 2019r 2020r 2021p 2022p 2023p

Participación de VBE + VHEE en ventas de VL (%) Alrededor de 2 Alrededor de 9 Alrededor de 11 18-20 25-30

Ingresos 144.1 126.6 104.1-106.0 111.4-113.5 116.5-118.7

Crecimiento de los ingresos (%) 2.1 (12.1) 11.5-13.5§ 6-8 3.5-5.5

EBITDA 7.1 12.0 14.2-15.2 14.1-16.3 14.1-16.5

Margen de EBITDA (%) 4.9 9.5 13.5-14.5 12.5-14.5 12.0-14.0

Flujo de efectivo de capital de trabajo (división industrial) (1.4) 3.0 0.2-0.7 0.0-(1.0) (0.8)-(1.8)

Dividendos de afiliadas: 1.2 1.8 1.3-1.7 1.5-2.0 1.8-2.3

Fondos operativos (FFO, por sus siglas en inglés) 6.1 11.2 11.2-12.2 11.0-13.5 11.3-13.8

Gasto de inversión 10.8 8.6 6.7-7.2 7.6-8.6 7.4-8.4

Flujo de efectivo operativo libre (FOCF) 2.3 8.5 5.5-6.5 3.8-5.8 4.7-6.7

Dividendos a accionistas comunes 3.5 1.0 1.4 3.5-5.0 3.0-5.0

Deuda 1.3 Efectivo neto Efectivo neto Efectivo neto Efectivo neto

Deuda a EBITDA (x) 0.2 N.S. N.S. N.S. N.S.

FOCF a ventas (%) 1.6 6.7 5.2-6.2 3.5-5.0 4.0-5.5

\*Todas las cifras ajustadas por S&P Global Ratings, excepto el gasto de inversión que no está ajustado. §Cambio orgánico en los ingresos ajustados. r-Real. e-Estimado. p-Proyectado. N.S.--No significativo. VBE--Vehículo con batería eléctrica. VHEE--Vehículo ligero híbrido eléctrico enchufable. VL--Vehículo ligero.

Liquidez

La calificación de corto plazo es 'A-2'. Evaluamos la liquidez del grupo como fuerte, con base en nuestro índice de fuentes a usos para la división industrial de más de 2x durante los próximos 24 meses. La evaluación también está respaldada por la alta posición del grupo en los mercados crediticios, demostrada por su historial de emitir diversos instrumentos de deuda en diferentes mercados y monedas, y sus relaciones bancarias bien establecidas.

El grupo administra conjuntamente la liquidez de los negocios de la división industrial y de financiamiento cautivo. Al nivel del grupo, la deuda de corto plazo sumaba un monto sustancial de \$54,000 millones al 30 de septiembre de 2021, que se origina principalmente de las operaciones de servicios financieros. Por consiguiente, sigue siendo importante el acceso resiliente a los mercados de deuda y capitales.

El grupo aborda en gran medida el riesgo de refinanciamiento en sus operaciones de financiamiento cautivo equiparando los flujos de efectivo, moneda y tasas de interés de activos y pasivos. Una gran parte de los activos de financiamiento cautivo se fondea con deuda que se emite al nivel del grupo y se traslada a las operaciones de servicios financieros mediante créditos intercompañías. A fin de reducir el riesgo, la duración de los pasivos del grupo (objetivo: cinco años) normalmente excede la duración del fondeo intercompañías (promedio: dos años). El grupo también tiene acceso a fuentes diversificadas de fondeo, conformadas por bonos no garantizados (51% de la deuda financiera al 30 de septiembre de 2021), depósitos de clientes (10%), instrumentos respaldados por activos (ABS; 14%), deuda bancaria (20%), y papel comercial (PC; 1%). Por ahora, no consideramos que la liquidez de la división de financiamiento cautivo plantee un riesgo adicional de liquidez para el grupo.

Al 30 de septiembre de 2021, las principales fuentes de liquidez de la división industrial para los siguientes 24 meses incluyen las siguientes: Los principales usos de liquidez de la división industrial a la misma fecha incluyen:

Efectivo disponible e instrumentos negociables de \$18,000 millones (excluyendo efectivo e instrumentos negociables en la división de servicios financieros y tras deducir \$2,200 millones de efectivo pagadero a DT como parte de la escisión, así como nuestra estimación de \$1,000 millones de efectivo que no esté disponible de manera inmediata para repago de deuda);

Vencimientos de deuda de corto plazo, excluyendo repagos de arrendamiento, de menos de \$500 millones en los próximos 24 meses;

Un total de \$9,000 millones de disponibilidad bajo la línea de crédito revolvente por \$11,000 millones de Mercedes-Benz Group AG con vencimiento en 2025. Aunque no se utiliza, la línea de crédito revolvente se comparte entre las divisiones industriales y

FECHA: 19/05/2022

de finanzas cautivas y actúa como respaldo del PC. Por lo tanto, deducimos nuestra estimación del uso máximo de PC en las operaciones de financiamiento cautivo de la capacidad total disponible de la línea de crédito revolvente, y Variaciones interanuales del capital circulante de hasta ?3,000 millones en cada período, y salidas no estacionales relacionadas con el capital circulante de hasta ?500 millones y ?1,500 millones en el primer y segundo período de 12 meses, respectivamente; Fondos de operaciones, tras la amortización de arrendamientos, de ?11,500 millones-?12,500 millones en los siguientes 12 meses, y por ?12,500 millones-?14,000 millones en los siguientes 12 meses. Capex por ?7,200 millones-?8,200 millones en los siguientes 12 meses, y por ?7,300 millones-?8,300 millones en los 12 meses posteriores, y Pago de dividendos de ?3,500 millones-?5,000 millones en 2022 y por ?3,000-?5,000 millones en 2023.

**Restricciones financieras (covenants)**

No hay cláusulas de mantenimiento financiero, detonadores de calificación, o de cambios adversos importantes en la línea de crédito no revolvente sin utilizar por ?11,000 millones que vence en 2025. De igual manera, no hay restricciones financieras (covenants) en la documentación de otra deuda del grupo, incluyendo sus bonos no garantizados, ABS, PC, 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 19-3	mxAAA	mxAAA	N/A	N/A
DAIMLER 20-2	mxAAA	mxAAA	N/A	N/A

N/A - No aplica

**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+

**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
- \* Daimler AG, 21 de enero de 2022.
- \* Truck OEM Daimler Truck Holding AG And Subsidiary Daimler Truck AG Rated 'BBB+/A-2'; Outlook Stable, 15 de diciembre de 2021.
- \* Boletín: Anuncio de escisión de Daimler AG, sin impacto en las garantías de deuda actuales de Daimler México, 4 de octubre de 2021.
- \* S&P Global Ratings confirmó calificaciones de deuda de 'mxAAA' y 'mxA-1+' de Daimler México, 27 de mayo de 2021.

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**

FECHA: 19/05/2022

---

1) Información financiera al 31 de marzo de 2022.

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. Por favor considere que puede haber casos en los que el PCR refleja una versión actualizada del Modelo de Calificaciones en uso a la fecha de la última Acción de Calificación Crediticia aunque la utilización del Modelo de Calificaciones actualizado se consideró innecesaria para arribar a esa Acción de Calificación Crediticia. Por ejemplo, esto podría ocurrir en el caso de las revisiones impulsadas por un evento (event-driven) en las que se considera que el evento que se está evaluando no es relevante para correr la versión actualizada del Modelo de Calificaciones. Obsérvese que, de acuerdo con los requerimientos regulatorios aplicables, S&P Global Ratings evalúa el impacto de los cambios materiales a los Modelos de Calificaciones y, cuando corresponde, emite Calificaciones Crediticias revisadas cuando lo requiera el Modelo de Calificaciones actualizado.

### Contactos

Luis Fabricio Gómez, Ciudad de México, 52 (55)5081-4471; [luis.fabricio.gomez@spglobal.com](mailto:luis.fabricio.gomez@spglobal.com)

Fabiola Ortiz, Ciudad de México, 52 (55) 5081-4449; [fabiola.ortiz@spglobal.com](mailto:fabiola.ortiz@spglobal.com)

### MERCADO EXTERIOR