

## 【表紙】

【提出書類】	半期報告書
【提出先】	関東財務局長
【提出日】	2021年9月15日
【中間会計期間】	2021年度中 (自 2021年1月1日 至 2021年6月30日)
【会社名】	ルノー  (Renault)
【代表者の役職氏名】	最高経営責任者 ルカ・デメオ  (Luca de Meo, Chief Executive Officer)
【本店の所在の場所】	フランス、ブローニュ・ビヤンクール92 100 ケル・ガロ13 - 15  (13-15, Quai Le Gallo, 92 100 Boulogne-Billancourt, France)
【代理人の氏名又は名称】	弁護士 月 岡 崇
【代理人の住所又は所在地】	東京都千代田区丸の内二丁目7番2号 J Pタワー  長島・大野・常松法律事務所
【電話番号】	(03) 6889-7000
【事務連絡者氏名】	弁護士 大 野 匡 史
【連絡場所】	東京都千代田区丸の内二丁目7番2号 J Pタワー  長島・大野・常松法律事務所
【電話番号】	(03) 6889-7000
【縦覧に供する場所】	該当なし

## 第一部【企業情報】

- 注(1) 別段の表示がない限り、本書中の「当社」、「ルノー」、「ルノーSA」又は「ルノーS.A.」とはルノーを意味し、「当グループ」又は「ルノー・グループ」とは、ルノー及びそのすべての完全連結子会社を意味する。
- 注(2) 別段の表示がない限り、本書中の「ユーロ」及び「EUR」の表示はすべてユーロ圏及びフランス共和国の法定通貨を表している。株式会社三菱UFJ銀行の2021年8月12日現在の対顧客電信直物売相場は1ユーロ=131.06円であった。本書において記載されているユーロ金額の日本円への換算はかかる換算率によって便宜上なされているもので、将来の換算率を表するものではない。
- 注(3) 本書の表の計数が四捨五入されている場合、合計は必ずしも計数の総和と一致しない。

### 第1【本国における法制等の概要】

2021年5月27日提出のルノーの有価証券報告書、「第一部 企業情報、第1 本国における法制等の概要」に記載されている内容につき、当該半期中に本半期報告書に報告すべき重要な異動はなかった。

### 第2【企業の概況】

#### 1【主要な経営指標等の推移】

これらの数値は、IFRSに基づき表示されている。「第一部、第6 経理の状況」に記載されている情報と共に下記の表を参照のこと。

下記表の数値は、必要に応じて小数点以下第3位で四捨五入している。

(単位：百万ユーロ。但し、別途表示されている場合を除く。)

連結	6月30日に終了した6ヶ月				12月31日に終了した年度		
	2019年 <sup>(6)</sup>	2020年	2020年 修正 再表示 <sup>(8)</sup>	2021年	2019年 <sup>(6)</sup>	2019年 修正 再表示 <sup>(7)</sup>	2020年
売上高	28,050	18,425	18,425	23,357	55,537	55,537	43,474
税引前利益 <sup>(1)</sup>	1,302	(7,113)	(7,113)	568	1,473	1,473	(7,626)
当期純利益	1,048	(7,386)	(7,386)	368	19	19	(8,046)
当期純利益 - 親会社株主持分	970	(7,292)	(7,292)	354	(141)	(141)	(8,008)
包括利益	1,316	(8,816)	(8,826) <sup>(8)</sup>	1,275	159	193 <sup>(7)</sup>	(9,824)
資本 <sup>(2)</sup>	36,309 <sup>(7)</sup>	26,396	26,396	26,582	35,331	35,331	25,338
資本 - (親会社株主持分)	35,737	25,838	25,838	26,013	34,564	34,564	24,772
資産合計	121,115	110,821	110,821	113,235	122,171	122,171	115,737

一株当たりルノー資本 (ユーロ) <sup>(3)</sup> (小数点以下第3位を 四捨五入)	120.85	87.37	87.37	87.96	116.88	116.88	83.77
一株当たり利益(ユーロ) <sup>(4)</sup> (小数点以下第3位を 四捨五入)	3.57	(26.91)	(26.91)	1.30	(0.52)	(0.52)	(29.51)
資本比率(%) <sup>(5)</sup> (小数点以下第3位を 四捨五入)	29.98	23.82	23.82	23.48	28.92	28.92	21.89
営業活動によるキャッシュ・ フロー	3,710	(671)	(671)	(622)	5,599	5,599	5,753
投資活動によるキャッシュ・ フロー	(2,407)	(2,319)	(2,319)	(334)	(5,107)	(5,107)	(4,239)
財務活動によるキャッシュ・ フロー	495	2,412	2,412	(321)	(253)	(253)	5,605
現金及び現金同等物	16,566	14,132	14,132	20,530	14,982	14,982	21,697
各期末時点での従業員数(名) (早期退職制度に基づく従業員 を除く)	-	-	-	-	179,565	179,565	170,158

(1) グループ税引前利益には、持分法により計上されている関連会社の当期純利益(損失)に対する持分が含まれている。

(2) IFRSの下では、非支配持分は資本に含まれる。

(3) 資本 - (親会社株主持分)及び株式数に基づく。即ち、2019年6月30日、2019年12月31日、2020年6月30日、2020年12月31日及び2021年6月30日現在については295,722,284株。

(4) 当期純利益 - 親会社株主持分及び平均発行済株式数に基づく。即ち、2019年上半期については271,515千株、2020年上半期については270,977千株、2021年上半期については272,441千株、2019年については271,639千株、2020年については271,349千株。平均発行済株式数は、自己株式及び日産が保有するルノー株式を相殺した後の期間中の加重平均発行済株式数。

(5) 資本を資産合計で除した比率。

(6) 2019年(通年及び半期)の数値は、IFRS第16号「リース」を適用して算定している。2019年1月1日以降のIFRS第16号「リース」の適用による影響は2019年度要約中間及び2019年度通年の両連結財務諸表の注2-A2に示す。

(7) 2020年度連結財務諸表において、2019年度の包括利益は、その他の剰余金が2020年3月に発行されたIFRS ICのアジェンダ決定に従い、超インフレ経済下における物価指数に基づく資本項目の修正再表示を含めていない(2020年度連結財務諸表注2-Aを参照のこと。)ため、調整がなされている。

(8) 2020年上半期財務成績の包括利益に関連する数値は、数理計算上の差異の調整のため、2021年上半期財務成績において修正再表示されている。

## 2【事業の内容】

2021年5月27日提出のルノーの有価証券報告書、「第一部 企業情報、第2 企業の概況、3 事業の内容」に記載されている内容につき、当該半期中に本半期報告書に報告すべき重要な変更はなかった。

## 3【関係会社の状況】

2021年5月27日提出のルノーの有価証券報告書、「第一部 企業情報、第2 企業の概況、4 関係会社の状況」に記載されている内容につき、当該半期中に本半期報告書に報告すべき重要な異動はなかった。

## 4【従業員の状況】

2020年12月31日現在のルノー・グループの総従業員数は170,158名で、自動車部門に166,364名、販売金融部門に3,794名であり、2021年上半期において従業員数に著しい変更はない。

2020年11月20日、ルノー・グループは、フランスにおいて社会的パートナーとの間で、自動車業界の将来の発展に備えて技能及びサービス技術を変革するための協定を締結した。この協定は、新たな再就職方針の条件を定めたものであり、2021年2月1日から2022年1月1日までの間に展開される2021年度の関連する従業員の任意労働免除制度、及び1,900人を上限とする従業員の離職に関する団体協約退職制度を盛り込んでいる。海外子会社においては、ルノー・グループは2022年度コスト削減計画に沿ったリストラクチャリングを展開している。これらの制度については、リストラクチャリング及び従業員数調整を認識し、関連する場合は2021年6月30日現在再見積りを行っている（2021年要約中間連結財務諸表注6-A及び17-B）。

2021年上半期のリストラクチャリング及び従業員数調整に係る費用は、主に、2020年5月29日に発表された固定費削減計画の一環として実施されたフランス国外（主に韓国、スペイン及びルーマニア）のリストラクチャリング計画に係るものである。2020年度のこれらの費用には、2020年4月1日から2021年1月1日までの間に資格を有する従業員が参加できたフランスの労働免除制度、並びに2020年11月にフランスで締結された自動車業界の将来の発展に備えて技能及びサービス技術を変革するための協定に関連する引当金に係るマイナス115百万ユーロが含まれる。この協定は2020年5月に発表された、フランスで4,600人、全世界で10,000人の人員削減を含む3年間で20億ユーロ超の固定費削減計画の一環である。この協定は、新たな再就職方針の条件、2021年2月1日から2022年1月1日までの間に展開される2021年度の新たな任意労働免除制度、及び1900人を上限とする従業員の離職に関する団体協約退職制度を定めたものである。リストラクチャリング引当金は2020年12月31日現在、新たな任意労働免除制度に対してマイナス70百万ユーロ、団体協約退職制度に対してマイナス197百万ユーロを計上した。

## 第3【事業の状況】

### 1【経営方針、経営環境及び対処すべき課題等】

2021年5月27日提出のルノーの有価証券報告書、「第一部 企業情報、第3 事業の状況、1 経営方針、経営環境及び対処すべき課題等」に記載されている内容につき、当該半期中に本半期報告書に報告すべき重要な変更はなかった。

また、2021年5月27日提出のルノーの有価証券報告書、「第一部 企業情報、第5 提出会社の状況、3 コーポレート・ガバナンスの状況等、（1）コーポレート・ガバナンスの概要」に記載されている財務及び事業の方針の決定を支配する者の在り方に関する基本方針につき、当該半期中に本半期報告書に報告すべき重要な変更はなかった。

### 2【事業等のリスク】

2021年5月27日提出のルノーの有価証券報告書、「第一部 企業情報、第3 事業の状況、2 事業等のリスク」に記載されている内容につき、当該半期中に本半期報告書に報告すべき重要な変更はなかった。

当年下半期の主なリスク及び不確実性

本項に記載される将来に関する事項は、2021年6月30日現在において判断したものである。

ルノー・グループは、特にテクノロジー、消費者の習慣及び市場の経済状況の面で大きく変化し続ける環境下で、車両の設計、製造、販売及び当社の子会社であるRCIバンク・アンド・サービシーズを通じて販売金融を行っている。このような環境において、ルノー・グループは、2021年下半期において、2021年5月27日提出のルノーの有価証券報告書、第3-2「事業等のリスク」に記載されたもの以外のいかなるリスクファクターも特定していない。

現状の認識においてルノー・グループは、2020年以来継続しているように、従業員の健康を守り、さまざまな市場の後退や回復に応じた業務を適応させるべく、新型コロナウイルス感染症（COVID-19）危機の変化していく影響に適応し続けている。2021年度初頭以降、ルノー・グループはまた、ルノー・グループと自動車産業の両方に影響を与える電子部品のサプライチェーンの混乱に対するリスクにもさらされている。かかるリスクは当年下半期に残存しており、ルノー・グループは年間約200,000台の生産量の減少につながる可能性があると思積もっている。

### 3【経営者による財政状態、経営成績及びキャッシュ・フローの状況の分析】

本項に記載される将来に関する事項は、2021年6月30日現在において判断したものである。

#### (1)業績等の概要

##### A. 概略

##### 主要数値

		2021年上半期	2020年上半期	変動
当グループの世界における登録台数 <sup>(1)</sup>	百万台	1.42	1.20	+18.7%
当グループの売上高	百万ユーロ	23,357	18,425	+4,932
当グループの営業総利益	百万ユーロ	654	-1,203	+1,857
	売上高における割合（%）	2.8%	-6.5%	+9.3ポイント
当グループの営業利益	百万ユーロ	571	-2,007	+2,578
関連会社の寄与額	百万ユーロ	160	-4,892	+5,052
内：日産	百万ユーロ	100	-4,817	+4,917
当期純利益	百万ユーロ	368	-7,386	+7,754
当期純利益 グループ持分	百万ユーロ	354	-7,292	+7,646
一株当たり利益	ユーロ	1.30	-26.91	+28.21
自動車部門の営業フリー・キャッシュ・フロー <sup>(2)</sup>	百万ユーロ	-70	-6,375	+6,305
自動車部門のネット・キャッシュ・ポジション	百万ユーロ	-2,742 (2021年6月30日 現在)	-3,579 (2020年12月31日 現在)	+837
販売金融事業に係る平均稼働資産	十億ユーロ	45.5	48.1	-5.5%

(1) 2020年の登録台数及び2021年の見積り（Shinerayを除く。）。

(2) 自動車部門の営業フリー・キャッシュ・フロー：利息・税金調整後キャッシュ・フロー（公開上場会社からの受取配当金を除く。）から有形固定資産及び無形資産への投資（処分との純額）を除いたもの（必要運転資本の変動を含む。）。

#### 総括

ルノー・グループは、「ルノーリノベーション」計画を進めている。

- ・ ルノー・グループは、20億ユーロの現金固定費の削減目標を予定より1年前倒して達成する必要がある。2019年と比べて、18億ユーロは既に達成されており、そのうち6億ユーロは当上半期中に達成された。
- ・ 「ルノーリノベーション」の一環として、新たな販売方針の実施を反映した正味価格効果は大きなプラスであった（自動車（アフトワズを除く）部門の売上高において+8.7ポイント）。
- ・ ルノー・グループの営業総利益は2020年上半期の-6.5%に対し、2.8%であった。
- ・ 自動車（アフトワズを含む）部門の営業総利益のプラスは、新型コロナウイルス感染症（COVID-19）の流行や構成部品に関する危機にもかかわらず、2020年上半期と比べ17億ユーロ超の改善であった。
- ・ 2021年上半期における世界の販売台数は、2020年上半期と比べて18.7%増加したが、2019年上半期と比べると依然として、-24.2%の減少である。
- ・ ルノー・グループの売上高は26.8%増加し、234億ユーロであった。
- ・ 純利益は368百万ユーロのプラスとなった。
- ・ 自動車部門の営業フリー・キャッシュ・フローは損益分岐点（-70百万ユーロ）付近である。
- ・ 2021年6月30日現在、自動車部門の純負債は8億ユーロの削減となり、自動車部門の流動性ポジションは167億ユーロとなった。
- ・ 需要の不確定性はあるものの、年間約200,000台の生産量の減少や原材料価格の上昇をもたらす構成部品に関する危機によるマイナスの影響は継続しており、ルノー・グループは、上半期と同程度の年間営業総利益率を目指している。
- ・ 環境に関する課題に沿って、ルノー・グループの目標は2040年までにヨーロッパでカーボン・ニュートラルを達成することであり、また順調に2021年のCAFE目標の達成に向かっていていることを確認している。

ルノー・グループの売上高は、2020年上半期と比べ26.8%増加し、23,357百万ユーロに達した。同一の為替レート及び範囲を適用した場合<sup>(1)</sup>、ルノー・グループの売上高は、31.8%の増加となっていたであろう。

(1) 同一の為替レートにおける連結売上高における変動を分析するため、ルノー・グループは、前期の平均為替レートを適用し、当期の売上高を再計算する。

**自動車（アフトワズを除く）部門の売上高**は、2020年上半期と比べ29.3%増加し、20,339百万ユーロであった。自動車市場の回復は、+23.7ポイントの貢献であった。収益性の高い販売台数に重点を置いた新たな販売方針の実施により、正味価格効果は8.7ポイントのプラスとなり、「販売台数の業績」は-8.7ポイントのマイナスとなった。

為替効果は-3.9ポイントのマイナスで、主に、アルゼンチン・ペソ、ロシア・ルーブル、トルコ・リラ及びブラジル・レアルの下落に関連するものであった。

製品の構成効果は、Cセグメントにおけるブランドの回復を示した「アルカナ」の販売成功や小型商用車の業績により+2.9ポイントのプラスである。

「その他」の影響は+6.8ポイントのプラスであったが、これは、部品及びアクセサリーによる貢献の増加並びに2020年上半期の外出制限に大きく影響を受けたネットワーク事業の回復によるものである。

当グループはプラスの**営業総利益**となる654百万ユーロを記録し、売上高の2.8%を示した。これに対し、2020年上半期は-1,203百万ユーロであった。

**自動車（アフトワズを除く）部門の営業総利益**は、+16億ユーロ増加して-41百万ユーロとなった。

パートナーに対する台数効果及び売上は、487百万ユーロのプラスの影響であった。

構成 / 価格 / 製品強化効果は、ヨーロッパでの新たな販売方針の影響や、そもそも外国為替の影響を補填するために新興国で価格が上昇したことにより、599百万ユーロのプラスであった。

「生産性」効果（購買、保証、研究開発、生産及び物流、一般管理費）は、特に購買の業績（143百万ユーロ）により、219百万ユーロのプラスであった。

通貨と原材料はそれぞれ - 70百万ユーロと - 76百万ユーロであった。

「その他」の影響は + 454百万ユーロに達したが、これは特にディーラー向け業務やアフターサービス業務の回復による影響により説明される。

**アフトワズの営業総利益**は、主に販売台数の増加や価格の上昇を反映して、2020年上半期と比べて + 120百万ユーロ増加し、118百万ユーロに達した。

**販売金融部門**は、当グループの営業総利益に593百万ユーロの貢献をした（2020年上半期は469百万ユーロ）。この増加は主にリスク費用の改善によるものである。リスクの総費用は、2021年6月末の通常の市場条件への回復や引当金設定の有利な更新を反映して、平均稼働資産の0.16%に達した（2020年上半期は0.99%）。営業費用は、平均稼働資産の1.35%を示した（2020年上半期は1.29%）。この増加は、車両の在庫を最適化する戦略に関連して、平均ネットワーク稼働資産が急激に下落したことによって説明される。

**その他の営業利益及び営業費用**は、 - 83百万ユーロとなった（2020年上半期は - 804百万ユーロ）が、これは主にリストラクチャリング費用に対する引当金によって説明される。

その他の営業利益及び営業費用を考慮した結果、**当グループの営業利益**は、2020年上半期に - 2,007百万ユーロであったのに対し、571百万ユーロとなった。

2020年上半期の - 214百万ユーロに対し、**財務収益及び財務費用純額**は - 163百万ユーロに達した。

**関連会社の寄与**は、160百万ユーロに達した（2020年上半期は - 4,892百万ユーロ）。2020年上半期の日産の寄与が、 - 4,290百万ユーロの減損及びリストラクチャリング費用（IFRSの修正再表示に対する - 1,934百万ユーロを含む。）を含むことは注目に値する。

**当期税金及び繰延税金**は - 200百万ユーロの費用であった（2020年上半期は - 273百万ユーロの費用）。

**当期純利益**は368百万ユーロ、また、当期純利益、**グループ持分**は合計354百万ユーロに達した（2020年上半期は一株当たり - 26.91ユーロであったのに対し、一株当たり1.30ユーロ）。

**自動車部門の営業フリー・キャッシュ・フロー**は、リストラクチャリング費用 - 302百万ユーロ、アフトワズに対するプラスのフリー・キャッシュ・フロー294百万ユーロ及び - 410百万ユーロの必要運転資本の変動によるマイナスの影響を考慮後で、 - 70百万ユーロでマイナスであった。アフトワズ及びリストラクチャリング費用を除くキャッシュ・フローは、18億ユーロにのぼった（2020年上半期は22百万ユーロ）。2021年上半期の投資は、15億ユーロであった（2020年上半期は25億ユーロ）。

**自動車部門**の2021年6月30日現在の**流動性準備金**は、167億ユーロであった。2021年6月30日現在の**自動車部門の純負債**は、2020年上半期と比べて - 8億ユーロ減少し、27億ユーロとなった。

#### 2021年度の見通し

需要の不確定性はあるものの、年間約200,000台の生産量の減少や原材料価格の上昇をもたらす構成部品に関する危機によるマイナスの影響は継続しており、ルノー・グループは、上半期と同程度の年間営業総利益率を目指している。

## 関連する第三者との取引

2021年5月27日提出のルノーの有価証券報告書における年次連結財務諸表の注27及び本報告書に要約された2021年中間連結財務諸表の注20の記載を除き、関係当事者間に取引はない。

## ハイライト

2021年1月11日：ルノー・グループ及びターンキー水素・燃料電池ソリューションの世界的リーダーであるブラグ・パワーは、水素小型商用車のリーダーとなるべく提携した。

2021年1月14日：ルノー・グループの戦略を販売台数から価値へ転換することを目的とした新たな戦略プランである「ルノーリユーション」を提示した。

2021年2月18日：ルノー取締役会は、サフラン・グループの執行副社長兼最高財務責任者であるベルナール・デルピ氏と、プラブラカーの創立会長であり、ヨーロッパ最大の起業家協会であるフランス・デジタルの起業家共同会長であるフレデリック・マゼラ氏の2名を新たな独立取締役に任命するよう提案した。

2021年2月19日：フォルシア及びルノー・グループは、水素小型商用車のための水素貯蔵システムについて提携する旨の決定をこの日に発表した。

2021年3月10日：2023年から三菱自動車は、同一のプラットフォームであるものの、三菱ブランドのDNAを反映して差別化された、ルノー・グループの工場生産される2種類の「姉妹車」を販売する予定である。

2021年3月11日：急激に変化する自動車市場において、RRGは顧客の新たなニーズに応え、長期的に収益性を向上させるために、同社の事業モデルを見直している。かかる計画では、雇用を維持しつつ、信頼できる堅実な購入者に対して、8社のディーラーを通じて販売するよう求めている。

2021年3月12日：ルノーS.A.は、ダイムラーAGに対するルノーS.A.の全持分について総額11.4億ユーロで売却が成功したことを発表した。

2021年3月18日：ルノー・グループ、最適化された資源管理の世界的リーダーであるヴェオリア及び科学を基盤とする大手企業であるソルベイは、クローズドループ内の使用済み電気自動車バッテリー用金属のリサイクルについて提携した。

2021年4月9日：アトス、ダッソー・システムズ、ルノー・グループ、STマイクロエレクトロニクス及びタレスは、インテリジェント・モビリティのイノベーションに向けた新たなエコシステムである「ソフトウェア・レピュブリック」を創設すべく提携する意向であるとの日に発表した。

2021年4月22日：世界的に有名な人工知能の専門家で、Siri技術の共同クリエイターであるリュック・ジュリアがグループ最高科学責任者としてルノー・グループに入社した。

2021年4月23日：ルノー・グループは、「イノベーションの精神でモビリティを推進し、人と人の距離を縮めていく」というその目的を明らかにした。

2021年4月26日：ルノー・グループは、会社の事業に深く組み込まれている3つの主要な柱、すなわち環境保護への移行、路上での顧客の安全及び職場での従業員の安全並びに職場での雇用可能性の改善及び女性従業員の増加による包摂に基づくCSR方針に関するロードマップの概要を示した。

ルノー・グループは、2040年にヨーロッパで、また2050年には世界でカーボン・ニュートラルを達成することを目指している。

2021年4月29日：ルノー・グループは、スペインとポルトガルの工場でカーボン・フットプリントゼロを達成するため、イベルドローラとパートナーシップを締結した。

2021年5月4日：ブラブラカー、モビライズ（ルノー・グループ）、RATPグループ及びUberは、持続可能なモビリティに向けて共同で「mobilité360」プロジェクトに取り組んでおり、都市と市民のためによりシンプルで、より環境に優しく、かつ持続可能な共有モビリティ・ソリューションを提供するために、各社の補完的専門知識を活用している。

2021年6月3日：ルノー・グループ及びターンキー水素・燃料電池ソリューションの世界的リーダーであるブラグ・パワー・インクは、パートナー2社によって折半出資され、その活動はフランスのルノー既存施設4ヶ所で行われる予定である、合併会社HYVIAを現在立ち上げている。

HYVIAは、ターンキー水素モビリティ・ソリューション（燃料電池式小型商用車、水素充填ステーション、カーボンフリー水素の供給、並びにフリートの保守及び管理）において初の市場参入を期待している。

2021年6月8日：2017年1月12日に開始された旧世代のディーゼル車についての司法捜査に関連して、ルノー s.a.s. は2021年6月8日に詐欺の容疑で調査を受けた。ルノーは20万ユーロの保証金を支払わなければならないが、そのうち18万ユーロは損害及び罰金の潜在的な支払いに対するものであり、また潜在的な損失補填に対する60万ユーロの銀行保証を提供しなければならないとされている。このような状況について、ルノーは無罪と推定される。ルノーは違反を犯したことを否認し、ルノーの車両には汚染防止装置を不正に操作するソフトウェアは搭載されていないと認識している。ルノーはフランス及び欧州の規制を常に遵守している。ルノーの車両は、すべてかつ常に適用ある法令に従い、型式に沿った承認を得ている。

2021年6月9日：ルノー・グループは、フランス北部の電気産業の中心である「ルノー・エレクトリシティ」を設立する契約を締結した。ルノー・エレクトリシティはルノーSASの完全子会社であり、ドゥエー、モーブージュ及びリュイットの生産拠点、合計5,000名近くの従業員を一つにまとめている。

2021年6月18日：経営陣と労働組合（CFDT、CFE-CGC及びFO）の代表は、フランスにおける新たな働き方についての合意を締結した。この新たな複合的な労働組織は任意で組み込まれ、現場と週2～3日程度のテレワークによる在宅勤務を組み合わせ、2021年9月から開始する。

2021年6月25日：ルノー・グループは、2026年以降に生産予定の電気・ハイブリッド車の先進的な電力半導体の供給を確保するため、STマイクロエレクトロニクスを主要なイノベーション・パートナーに選定した。

2021年6月29日、ルノー・グループは、エンビジョンAESCと戦略的パートナーシップを締結し、2024年から最新技術のコスト競争力のある低炭素バッテリーの製造を支援すべく、ルノー・エレクトリシティに近いドゥエーにギガファクトリーを設立する。

ルノー・グループは、2022年までに高性能で現地調達され、持続可能なバッテリーを共同開発するため、フランスの新興企業であるベルコールと覚書を締結し、ベルコールに対する持分を20%超保有する予定である。

2021年6月30日：ルノー・eWays・エレクトロポップは、競争力のある持続可能かつ人気の高い電気自動車を提供するためのルノー・グループの電気自動車戦略を歴史的に加速させた。

## B. 販売実績

### 概説

- ・ 2021年上半期のルノー・グループの世界における販売台数は、2020年と比べて18.7%増加している。
- ・ ルノー・グループは、収益性の高い販売台数の増加を支持する選別的な販売方針の継続を確認している。
- ・ **ルノー・ブランド**は18.5%の増加を記録した。E-TECHラインナップは、ヨーロッパで販売されるルノーの乗用車の4分の1を占めるなど、大きな成果をあげている。アルカナは販売台数の2分の1がE-TECHバージョンである。

- ・ **ダチア・ブランド**は、ヨーロッパの小売市場で最も売れた車である新型サンデロに後押しされ、ラインナップをリニューアルしたことにより24.5%の伸びを記録した。
- ・ **ラーダ・ブランド**の販売台数は世界において41.1%増加し、ロシアでは51%の増加となり、過去10年間で最高の業績である23%の市場シェアとなり、第1位を強固にした。
- ・ 2021年6月末時点のヨーロッパにおけるルノー・グループの受注残は、ルノーのE-TECHの提供、小型商用車、新型ダチア・サンデロ及びダチア・スプリングの100%電気自動車の魅力に支えられて、2.5ヶ月分の販売台数に達している。
- ・ ルノー・グループは、順調に2021年のCAFE目標の達成に向かっている。

### ルノー・グループ トップ15市場

売上		2021年上半期の 販売台数 <sup>(1)</sup> (台)	2021年上半期 乗用車/小型商用車 市場シェア(%)	2020年上半期からの 市場シェアの変動 (ポイント)
1	フランス	287,602	24.7	-2.5
2	ロシア	270,285	31.0	+0.8
3	ドイツ	87,029	5.7	-0.4
4	イタリア	82,951	8.5	-1.4
5	ブラジル	69,465	6.9	-1.0
6	スペイン	59,874	11.0	-1.0
7	トルコ	58,631	14.9	-4.5
8	インド	48,970	2.7	-0.1
9	モロッコ	39,164	41.7	-1.4
10	英国	33,592	3.0	-0.5
11	ベルギー + ルクセンブルク	29,892	9.8	-1.5
12	韓国	28,840	3.3	-2.8
13	ポーランド	26,139	9.3	-1.4
14	コロンビア	22,765	22.3	+0.2
15	アルゼンチン	20,207	10.2	-3.4

(1) 暫定的数値

### B-1 自動車部門

#### B-1.1 ルノー・グループの全世界における販売台数(地域別、ブランド別及び車両タイプ別)

乗用車及び小型商用車 <sup>(3)</sup> (台)	2021年上半期 <sup>(1)</sup>	2020年上半期 <sup>(2)</sup>	変動率(%)
<b>ルノー・グループ</b>	1,422,563	1,198,738	+18.7
<b>ヨーロッパ</b>	745,950	652,450	+14.3
ルノー	532,161	469,940	+13.2
ダチア	212,137	180,735	+17.4
アルピーヌ	903	546	+65.4

ラーダ	749	1,229	-39.1
<b>アフリカ 中東</b>	<b>81,288</b>	<b>55,507</b>	<b>+46.4</b>
ルノー	48,219	36,982	+30.4
ダチア	30,771	16,946	+81.6
アルピーヌ	1	0	+++
ラーダ	1,471	1,059	+38.9
Jinbei及びHuasong <sup>(4)</sup>	826	520	+58.8
<b>アジア 太平洋</b>	<b>100,800</b>	<b>100,772</b>	<b>+0.0</b>
ルノー	59,926	36,946	+62.2
ルノー・サムスン・モーターズ	26,908	53,142	-49.4
アルピーヌ	97	153	-36.6
ラーダ	35	45	-22.2
Jinbei及びHuasong <sup>(4)</sup>	12,499	10,486	+19.2
EVEASY <sup>(6)</sup>	1,335	0	+++
<b>ユーラシア</b>	<b>357,707</b>	<b>276,202</b>	<b>+29.5</b>
ルノー	124,620	104,046	+19.8
ダチア	19,906	13,339	+49.2
ラーダ	212,999	150,297	+41.7
アフトワズ <sup>(5)</sup>	182	8,520	-97.9
<b>中南米</b>	<b>136,818</b>	<b>113,807</b>	<b>+20.2</b>
ルノー	136,540	112,565	+21.3
ラーダ	194	113	+71.7
Jinbei及びHuasong <sup>(4)</sup>	84	1,129	-92.6
<b>ブランド別</b>			
ルノー	901,466	760,479	+18.5
ダチア	262,814	211,020	+24.5
ルノー・サムスン・モーターズ	26,908	53,142	-49.4
アルピーヌ	1,001	699	+43.2
ラーダ	215,448	152,743	+41.1
アフトワズ <sup>(5)</sup>	182	8,520	-97.9
Jinbei及びHuasong <sup>(4)</sup>	13,409	12,135	+10.5
EVEASY <sup>(6)</sup>	1,335	0	+++
<b>車両タイプ別</b>			
乗用車	1,180,743	1,031,305	+14.5
小型商用車	241,820	167,433	+44.4

(1) 暫定的数値

(2) 2020年の販売台数及び2021年の見積り（Shinerayを除く。）。

- (3) トゥイジーは四輪車であり、したがってルノー・グループの自動車販売台数には含まれない(但し、トゥイジーが乗用車として登録されるバミューダ、チリ、コロンビア、韓国、グアテマラ、アイルランド、レバノン、マレーシア及びメキシコを除く。)
- (4) Jinbei及びHuasongは、Jinbei JV及びHuasongのブランドを含む。
- (5) アフトワズは、従前のシボレー・ニーヴァの販売に利用されたブランドである。
- (6) EVEASYは、中国のJMEVの販売に利用されるブランドである。

新型コロナウイルス感染症(COVID-19)の流行により依然として混乱した環境の中、ルノー・グループは、2021年上半期において、2020年と比べて18.7%増の1,422,600台の自動車を販売したが、2019年上半期と比べると24.2%の減少であった。

当年上半期を通じて、ルノー・グループは、様々な市場において収益性の高い販売台数の増加を支持する選別的な販売方針を引き続き展開した。

### ルノー・ブランド

ルノー・ブランドは、世界で901,500台の自動車を販売し、2020年上半期と比べて18.5%増加した。すべての主要国で成長が回復した。ヨーロッパにおける販売シェアは59%であった。ヨーロッパの主要5ヶ国(フランス、ドイツ、スペイン、イタリア及び英国)では、小売客への販売シェアは今や40%となり、危機的状況以前の2019年と比べて2ポイント近く上昇した。

ヨーロッパでは、ルノー・ブランドは532,161台(+13.2%)の自動車を販売し、市場シェアは7%であった。この業績は、E-TECHエレクトリックや電動化乗用車の販売台数の堅調な伸び(91,869台、149%増)によるものである。また、販売から3ヶ月で20,000件近くの受注があったアルカナは、Cセグメントへの復帰を成功させた。42.3%増の小型商用車市場では、ルノーはその市場シェアを0.4ポイント増加させ14.4%であった。

ヨーロッパ以外の主要国では、ルノー・ブランドは、インドのキガー(86.6%増)、ロシアのダスター(36%増)及びブラジルを含む中南米のダスター(15.9%増)などの発売が成功したことにより、成長へと回復した。

### ダチア及びラーダ・ブランド

ダチア・ブランドは、ヨーロッパの小売客に対して最も売れた車となった新型サンデロの成功に後押しされ、262,814台(+24.5%)の自動車を販売した。手頃な価格の電気自動車であるダチア・スプリングは好調な滑り出しを見せており、既に15,000件超の今秋納品が予定されている発注を受けている。ダチアは全ラインナップの一新を継続しており、2020年末の新型サンデロやロガンに続き、2021年6月に新型ダスターが発売され、9月にはミュンヘン・モーターショーで全く新しい7シートのファミリー・多目的モデルを発表する予定である。

ロシアでは、ラーダ・ブランドが200,219台(+51%)の自動車を販売し、市場シェア23%でナンバーワンの地位を強化したが、これは過去10年間で最高の業績であった。ロシアの販売台数において、グランタは1位(72,787台)、ベスタは2位(57,031台)、新型トラベルモデルを含むニーヴァや3月に発売した新型ラルグスなど、ラーダの4モデルが上位10位に入った。

## B-1.2 販売台数及び生産統計

### B-1.2.1 世界におけるルノー・グループの販売台数

ブランド及び地域別並びにモデル別の世界における連結販売台数は、ルノー・グループのウェブサイトのファイナンス・セクションの「Regulated Information」内で閲覧することができる。

(<https://www.renaultgroup.com/en/finance-2/financial-information/key-figures/monthly-sales/> - 「Monthly Sales」)

### B-1.2.2 ルノー・グループの全世界における生産高

乗用車及び小型商用車(台)	2021年上半期 <sup>(2)</sup>	2020年上半期	変動率(%)
<b>ルノー・グループの世界における生産台数<sup>(1)</sup></b>	<b>1,356,753</b>	<b>1,132,709</b>	<b>+19.8</b>
<b>内、パートナー向け生産</b>			
日産	47,638	35,090	+35.8
三菱	901	960	-6.1
ダイムラー	10,421	8,134	+28.1
オペルノボクソール	11,356	9,043	+25.6
フィアット	9,363	6,517	+43.7
ルノー・トラック	10,274	6,634	+54.9
<hr/>			
ルノー向けパートナーによる生産(台)	2021年上半期 <sup>(2)</sup>	2020年上半期	変動率(%)
日産	58,398	33,818	+72.7
中国 <sup>(3)</sup>	24,977	12,119	+106.1

(1) 生産データは、組立工場から出荷された自動車の台数に関連している。

(2) 暫定的数値

(3) 中国企業：RBJAC(49%)、eGT(25%)、JMEV(50%)

B-1.2.3 ルノー・グループ地域別地理的管理構造 - 各地域の国々 (2021年6月30日時点)

ヨーロッパ	アフリカ 中東		アジア 太平洋	ユーラシア	中南米
オーストリア	アブダビ(UAE)	レバノン	オーストラリア	アルメニア	アルゼンチン
ベルギー	アルジェリア	リベリア	バングラデシュ	アゼルバイジャン	バミューダ
ブルガリア	アンゴラ	マダガスカル	ブータン	ベラルーシ	ボリビア
クロアチア	バーレーン	マリ	中国	ボスニア	ブラジル
チェコ共和国	ベニン	モーリタニア	香港	ジョージア	チリ
デンマーク	ブルキナファソ	モーリシャス	インド	カザフスタン	コロンビア
エストニア	カメルーン	モロッコ	インドネシア	コソボ	コスタリカ
フィンランド	カーボベルデ	モザンビーク	日本	キルギスタン	キューバ
フランス	コンゴ民主共和国	ナミビア	マレーシア	モルドバ	キュラソー島
仏領ギアナ	ジブチ	ニジェール	モンゴル	モンテネグロ	ドミニカ国
ドイツ	ドバイ(UAE)	ナイジェリア	ミャンマー	北マケドニア	ドミニカ共和国
ギリシャ	エジプト	北スーダン	ネパール	ロシア	エクアドル
グアドループ島	エチオピア	オマーン	ニュージーランド	セルビア	グアテマラ
ハンガリー	ガボン	パレスチナ	シンガポール	トルコ	メキシコ
アイスランド	ガーナ	カタール	韓国	ウクライナ	パナマ
アイルランド	ギニア	ルワンダ	バヌアツ	ウズベキスタン	パラグアイ
イタリア	イラク	サウジアラビア			ペルー
ラトビア	イスラエル	セネガル			セント・マーチン島
リトアニア	コートジボワール	セーシェル			トリニダード・トバゴ
ルクセンブルク	ヨルダン	南アフリカ			ウルグアイ
マルタ	ケニア	タンザニア			
マルティニーク島	クウェート	トーゴ			
マヨット		チュニジア			
オランダ		ウガンダ			
ニューカレドニア		ザンビア			
ノルウェー		ジンバブエ			
ポーランド					
ポルトガル					
キプロス共和国					
レユニオン					
ルーマニア					
サンピエール島及びミクロン島					
スロバキア					
スロベニア					
スペイン及びカナリア諸島					
スウェーデン					

スイス					
タヒチ					
英国					

## B-2 販売金融部門

新型コロナウイルス感染症（COVID-19）の流行により依然として混乱した状況下で、RCIバンク・アンド・サービスズの新規融資は、新車（NV）及び中古車（UC）の融資契約数の増加と平均融資額の向上が組み合わさり、2020年上半期に比べて12.5%増加した。

RCIバンク・アンド・サービスズは、2021年上半期に716,220件の融資を実行し、2020年上半期と比べて8.8%向上した。中古車融資は、融資実行済み契約が178,684件となり13.5%増加した。

トルコ、ロシア及びインド（持分法適用関連会社）を除けば、融資普及率は、小売チャネルでの自動車販売台数の構成割合の減少が不利となり、44.3%となった（2020年上半期は、47.6%）が、これは主に2021年上半期中に残存したロックダウン措置の影響によるものである。RCIバンク・アンド・サービスズはまた、最も収益性の高い融資チャネルを好んだ。

RCIバンク・アンド・サービスズは、新規融資で87億ユーロを生み出した。

平均稼働資産は、2020年上半期と比べて - 5.5%減の455億ユーロであった。小売業務に関連する平均稼働資産（APA）は、2021年上半期は合計375億ユーロであった。 - 356百万ユーロの外国為替のマイナスの影響を除き、小売業務に関連する平均稼働資産は、2021年上半期に新規融資が好調であったことから、2020年上半期と比べて0.3%の微増となった。しかしながら、ホールセール業務に関連する平均稼働資産は、ルノー・グループ・ブランドのディーラー・ネットワークにおける新たな在庫最適化の方針により、23.2%減の79億ユーロとなった。

## RCIバンク・アンド・サービスズ融資実績

	2021年上半期	2020年上半期	変動率（%）
融資契約件数（千件）	716	659	+8.8
- 内、中古車契約（千件）	179	158	+13.5
新規融資（十億ユーロ）	8.7	7.7	+12.5
平均稼働資産（十億ユーロ）	45.5	48.1	-5.5

## 普及率（ブランド別）

	2021年上半期（%）	2020年上半期（%）	変動（ポイント）
ルノー	41.1	45.0	-3.9
ダチア	44.8	48.0	-3.1
ルノー・サムスン・モーターズ	57.8	59.5	-1.7
ラーダ	4.3	-	N/S
日産	35.0	38.6	-3.6
インフィニティ	3.4	34.9	-31.5
ダットサン	30.4	24.7	+5.7
RCIバンク・アンド・サービスズ	36.1	44.9	-8.8

## 普及率（地域別）

	2021年上半期（%）	2020年上半期（%）	変動（ポイント）
ヨーロッパ地域	45.9	48.2	-2.2
中南米地域	37.1	42.7	-5.6

アフリカ-中東及びアジア太平洋地域	32.1	43.1	-10.9
ユーラシア地域	13.8	30.3	-16.5
<b>RCIバンク・アンド・サービシーズ</b>	<b>36.1</b>	<b>44.9</b>	<b>-8.8</b>

ルノー・グループの戦略の中核であるサービス事業は、2021年上半期に販売されたサービスが、2.3百万件のサービス又は保険契約となり、18.8%の向上となった。販売されたサービスの72%は顧客又は自動車使用に関連するものである。

#### RCIバンク・アンド・サービシーズサービス実績

	2021年上半期	2020年上半期	変動
サービス契約件数(千件)	2,308	1,943	+18.8%
サービス普及率	155.3%	174.1%	-18.8ポイント

#### (2)生産、受注及び販売の状況

前述(1)「業績等の概要」を参照のこと。

#### (3)財政状態、経営成績及びキャッシュ・フローの状況の分析

##### 概要

(百万ユーロ)	2021年上半期	2020年上半期	変動
ルノー・グループ売上高	23,357	18,425	+26.8%
営業総利益	654	-1,203	+1,857
営業利益	571	-2,007	+2,578
正味財務収益及び費用	-163	-214	+51
関連会社からの寄与	160	-4,892	+5,052
内：日産	100	-4,817	+4,917
当期純利益	368	-7,386	+7,754
自動車部門の営業フリー・ キャッシュ・フロー <sup>(1)</sup>	-70	-6,375	+6,305
自動車部門のネット・ キャッシュ・ポジション	-2,742 (2021年6月30日現在)	-3,579 (2020年12月31日現在)	+837
資本	26,582 (2021年6月30日現在)	25,338 (2020年12月31日現在)	+1,244

(1) 自動車部門の営業フリー・キャッシュ・フロー：利息・税金調整後キャッシュ・フロー(公開上場会社からの受取配当金を除く。)から有形固定資産及び無形資産への投資(処分との純額)を除いたもの(必要運転資本の変動を含む。)

#### 財務成績に対するコメント

##### (i) 連結損益計算書

#### 当グループの売上高に対する事業セグメント別寄与

(百万ユーロ)	2021年			2020年			変動率(%)		
	第1 四半期	第2 四半期	上半期	第1 四半期	第2 四半期	上半期	第1 四半期	第2 四半期	上半期
自動車 (アフトワズを除く)	8,566	11,773	20,339	8,591	7,136	15,727	-0.3	+65.0	+29.3
アフトワズ	685	800	1,485	701	388	1,089	-2.3	+106.2	+36.4
販売金融	759	763	1,522	827	773	1,600	-8.2	-1.3	-4.9
モビリティサービス	5	6	11	6	3	9	-16.7	+77.8	+17.3
合計	10,015	13,342	23,357	10,125	8,300	18,425	-1.1	+60.7	+26.8

ルノー・グループの売上高は、2020年上半期と比べ26.8%増加し、23,357百万ユーロに達した。同一の為替レート及び範囲を適用した場合<sup>(1)</sup>、ルノー・グループの売上高は、31.8%の増加となっていたであろう。

(1) 同一の為替レートにおける連結売上高における変動を分析するため、ルノー・グループは、前期の平均為替レートを適用し、当期の売上高を再計算する。

自動車(アフトワズを除く)部門の売上高は、2020年上半期と比べ29.3%増加し、20,339百万ユーロであった。自動車市場の回復は、+23.7ポイントの貢献であった。収益性の高い販売台数に重点を置いた新たな販売方針の実施により、正味価格効果は8.7ポイントのプラスとなり、「販売台数の業績」は-8.7ポイントのマイナスとなった。

為替効果は-3.9ポイントのマイナスで、主に、アルゼンチン・ペソ、ロシア・ルーブル、トルコ・リラ及びブラジル・レアルの下落に関連するものであった。

製品の構成効果は、Cセグメントにおけるブランドの回復を示した「アルカナ」の販売成功や小型商用車の業績により+2.9ポイントのプラスである。

「その他」の影響は+6.8ポイントのプラスであったが、これは、部品及びアクセサリーによる貢献の増加並びに2020年上半期の外出制限に大きく影響を受けたネットワーク事業の回復によるものである。

#### 当グループの営業総利益に対する事業セグメント別寄与

(百万ユーロ)	2021年上半期	2020年上半期	変動
自動車部門(アフトワズを除く)	-41	-1,648	+1,607
部門売上高に対する比率	-0.2%	-10.5%	+10.3ポイント
アフトワズ	118	-2	+120
アフトワズ売上高に対する比率	7.9%	-0.2%	+8.1ポイント
販売金融	593	469	+124
モビリティサービス	-16	-22	+6
合計	654	-1,203	+1,857
グループ売上高に対する比率	2.8%	-6.5%	+9.3ポイント

当グループはプラスの営業総利益となる654百万ユーロを記録し、売上高の2.8%を示した。これに対し、2020年上半期は-1,203百万ユーロであった。

自動車(アフトワズを除く)部門の営業総利益は、+16億ユーロ増加して-41百万ユーロとなった。

パートナーに対する台数効果及び売上は、487百万ユーロのプラスの影響であった。

構成 / 価格 / 製品強化効果は、ヨーロッパでの新たな販売方針の影響や、そもそも外国為替の影響を補填するために新興国で価格が上昇したことにより、599百万ユーロのプラスであった。

「生産性」効果（購買、保証、研究開発、生産及び物流、一般管理費）は、特に購買の業績（143百万ユーロ）により、219百万ユーロのプラスであった。

通貨と原材料はそれぞれ - 70百万ユーロと - 76百万ユーロであった。

「その他」の影響は + 454百万ユーロに達したが、これは特にディーラー向け業務やアフターサービス業務の回復による影響により説明される。

**アフトワズの営業総利益**は、主に販売台数の増加や価格の上昇を反映して、2020年上半期と比べて + 120百万ユーロ増加し、118百万ユーロに達した。

**販売金融部門**は、当グループの営業総利益に593百万ユーロの貢献をした（2020年上半期は469百万ユーロ）。この増加は主にリスク費用の改善によるものである。リスクの総費用は、2021年6月末の通常の市場条件への回復や引当金設定の有利な更新を反映して、平均稼働資産の0.16%に達した（2020年上半期は0.99%）。営業費用は、平均稼働資産の1.35%を示した（2020年上半期は1.29%）。この増加は、車両の在庫を最適化する戦略に関連して、平均ネットワーク稼働資産が急激に下落したことによって説明される。

**その他の営業利益及び営業費用**は、 - 83百万ユーロとなった（2020年上半期は - 804百万ユーロ）が、これは主にリストラクチャリング費用に対する引当金によって説明される。

その他の営業利益及び営業費用を考慮した結果、**当グループの営業利益**は、2020年上半期に - 2,007百万ユーロであったのに対し、571百万ユーロとなった。

2020年上半期の - 214百万ユーロに対し、**財務収益及び財務費用純額**は - 163百万ユーロに達した。

**関連会社の寄与**は、160百万ユーロに達した（2020年上半期は - 4,892百万ユーロ）。2020年上半期の日産の寄与が、 - 4,290百万ユーロの減損及びリストラクチャリング費用（IFRSの修正再表示に対する - 1,934百万ユーロを含む。）を含むことは注目に値する。

**当期税金及び繰延税金**は - 200百万ユーロの費用であった（2020年上半期は - 273百万ユーロの費用）。

**当期純利益**は368百万ユーロ、また、当期純利益、**グループ持分**は合計354百万ユーロに達した（2020年上半期は一株当たり - 26.91ユーロであったのに対し、一株当たり1.30ユーロ）。

## (ii) 自動車部門の営業フリー・キャッシュ・フロー

自動車部門の営業フリー・キャッシュ・フロー

(百万ユーロ)	2021年上半期	2020年上半期	変動
キャッシュ・フロー（利息・税金調整後） （公開上場会社からの受取配当金を除く。）	+ 1,546	- 106	+ 1,652
必要運転資本の増減	- 410	- 3,829	+ 3,419
有形固定資産及び無形資産への投資（処分との純額）	- 1,297	- 2,079	+ 782
リース車両及びバッテリー	- 198	- 464	+ 266

営業フリー・キャッシュ・フロー（アフトワズを除く）	-359	-6,478	+6,119
アフトワズの営業フリー・キャッシュ・フロー	+289	+103	+186
自動車部門の営業フリー・キャッシュ・フロー	-70	-6,375	+6,305

2021年上半期において、**自動車部門の営業フリー・キャッシュ・フロー**は、-70百万ユーロでマイナスであった。それは自動車（アフトワズを除く）部門の以下の要素に起因している。

- ・ +1,546百万ユーロの利息・税金調整後キャッシュ・フロー（公開上場会社からの受取配当金を除く。）（297百万ユーロのリストラクチャリング費用を含む。）。
- ・ 必要運転資本の-410百万ユーロのマイナスの変動。
- ・ -1,297百万ユーロの有形固定資産及び無形資産への投資（処分との純額）（2020年上半期より782百万ユーロ減少。）。
- ・ -198百万ユーロの買戻特約付自動車に関する投資。

並びに2021年6月30日現在のアフトワズの営業フリー・キャッシュ・フローの+289百万ユーロ（5百万ユーロのリストラクチャリング費用を含む。）。

### （iii）自動車部門のネット・キャッシュ・ポジション - 2021年6月30日現在

自動車部門のネット・キャッシュ・ポジションの変動（百万ユーロ）

2020年12月31日現在の自動車部門のネット・キャッシュ・ポジション	-3,579
2021年上半期の営業フリー・キャッシュ・フロー	-70
受取配当金	+0
ルノー株主及び少数株主に対する支払配当金	+0
金融投資等	+907
2021年6月30日現在の自動車部門のネット・キャッシュ・ポジション	-2,742

-70百万ユーロのマイナスの自動車部門の営業フリー・キャッシュ・フローを上回り、自動車部門の**ネット・キャッシュ・ポジション**が2020年12月31日現在と比較して837百万ユーロ改善した要因は、主に1,138百万ユーロのダイムラーの株式売却によるものである。

自動車部門のネット・キャッシュ・ポジション

（百万ユーロ）	2021年6月30日	2020年12月31日
長期金融負債	-12,030	-12,519
短期金融負債	-5,066	-5,147
長期金融資産 - その他有価証券、貸付金及び金融取引に係るデリバティブ	+64	+118
短期金融資産	+982	+1,020
現金及び現金同等物	+13,308	+12,949
<b>自動車部門のネット・キャッシュ・ポジション</b>	<b>-2,742</b>	<b>-3,579</b>

自動車部門の流動性準備金は、2021年6月30日現在で167億ユーロに達した。これらの準備金の内訳は以下のとおりである。

- ・ 133億ユーロの現金及び現金同等物
- ・ 34億ユーロの未使用確定与信枠

2021年6月30日現在、RCIバンクは、160億ユーロの利用可能な流動性を有していた。その内訳は以下のとおりである。

- ・ 44億ユーロの未使用確定与信枠
- ・ 55億ユーロの欧州中央銀行適格担保
- ・ 59億ユーロの高品質の流動資産（HQLA）
- ・ 2億ユーロの使用可能な現金

#### (4)重要な会計上の見積り及び当該見積りに用いた仮定

2021年5月27日提出のルノーの有価証券報告書、「第一部 企業情報、第3 事業の状況、3 経営者による財政状態、経営成績及びキャッシュ・フローの状況の分析、(4) 重要な会計上の見積り及び当該見積りに用いた仮定」に記載されている内容につき、当該半期中に本半期報告書に報告すべき重要な変更については、下記「第6 経理の状況、1 中間財務書類、2021年要約中間連結財務諸表、要約中間連結財務諸表に対する注記、注2 - 会計方針、2-B.見積り及び判断」を参照のこと。

## 4【経営上の重要な契約等】

2021年5月27日提出のルノーの有価証券報告書、「第一部 企業情報、第3 事業の状況、4 経営上の重要な契約等」に記載されている内容につき、当該半期中に本半期報告書に報告すべき重要な変更はなかった。

## 5【研究開発活動】

## 設備投資及び研究開発

事業セグメント別有形固定資産及び無形資産への投資（処分との純額）

2021年上半期（百万ユーロ）	有形固定資産への投資（処分との純額） （資産計上したリース用車両及びバッテリーを除く）及び無形資産（資産計上した開発費を除く）	資産計上した開発費	合計
アフトワズを除く自動車部門	816	481	1,297
アフトワズ部門	32	24	56
販売金融部門	6	0	6
モビリティサービス部門	0	3	3
<b>合計</b>	<b>854</b>	<b>508</b>	<b>1,362</b>

2020年上半期（百万ユーロ）	有形固定資産への投資（処分との純額） （資産計上したリース用車両及びバッテリーを除く）及び無形資産（資産計上した開発費を除く）	資産計上した開発費	合計
アフトワズを除く自動車部門	1,421	658	2,079
アフトワズ部門	75	28	103
販売金融部門	9	0	9
モビリティサービス部門	0	6	6
<b>合計</b>	<b>1,505</b>	<b>692</b>	<b>2,197</b>

2021年上半期の投資額の総額は2020年度に比べて減少した。その内訳は、ヨーロッパで74%、ヨーロッパ以外で26%と分けられた。

- ・ **ヨーロッパにおいて**、投資額は、主に、小型商用車ラインナップ（カンゲー及びトラフィック）、電気自動車ラインナップ（メガーヌE）及びCセグメント（カジャー）ラインナップのリニューアルや、電気及びハイブリッド・エンジンの工業化ツールの適応を目的とする。
- ・ **国際的には**、投資額は、主に、グローバル・アクセス（ルーマニアにおけるロガン及びサンデロの後継車、モロッコにおけるサンデロの後継車並びにロシアにおけるダスターの後継車）、Cセグメント（韓国におけるアルカナICE及びHEV）のリニューアルに実現された。

## 損益計算書に含まれる研究開発費

損益計算書に含まれる研究開発費は以下のとおり分析される。

（百万ユーロ）	2021年上半期	2020年上半期	変動
---------	----------	----------	----

研究開発費	-1,164	-1,399	+235
資産計上した開発費	508	692	-184
研究開発資産化率	43.6%	49.5%	-5.8ポイント
償却費	-591	-603	+12
<b>損益計算書に含まれる研究開発費総計<sup>(1)</sup></b>	<b>-1,247</b>	<b>-1,310</b>	<b>+63</b>
内、アフトワズ	-7	-11	+4

(1) 研究開発費は、自動車開発活動について研究税控除後に計上される。

研究開発費総計：第三者及びその他に対して請求された費用を控除前の研究開発費。

資産化率は、プロジェクトの開発に関連し、2020年上半期と比べて - 5.8ポイント減少し、ルノー・グループの売上高の43.6%に達した。

#### 設備投資及び研究開発費純額（売上高に対する割合）

(百万ユーロ)	2021年上半期	2020年上半期
有形固定資産への投資（処分との純額） （資産計上したリース用車両及びバッテリーを除く） 及び無形資産（資産計上した開発費を除く）	854	1,505
第三者に対する設備投資請求その他	-12	-56
<b>製造及び販売純投資額（研究開発費を除く）(1)</b>	<b>842</b>	<b>1,449</b>
ルノー・グループの売上高に対する割合	3.6%	7.9%
<b>研究開発費</b>	<b>1,164</b>	<b>1,399</b>
第三者その他に請求される研究開発費	-106	-160
<b>研究開発費純額(2)</b>	<b>1,058</b>	<b>1,239</b>
ルノー・グループの売上高に対する割合	4.5%	6.7%
<b>設備投資及び研究開発費純額(1)+(2)</b>	<b>1,900</b>	<b>2,688</b>
ルノー・グループの売上高に対する割合	8.1%	14.6%

設備投資及び研究開発費純額は、ルノー・グループの売上高の8.1%に達した（2020年上半期から - 6.5ポイント減少。）。

## 第4【設備の状況】

### 1【主要な設備の状況】

2021年5月27日提出のルノーの有価証券報告書、「第一部 企業情報、第4 設備の状況、2 主要な設備の状況」に記載されている内容につき、当該半期中に本半期報告書に報告すべき重要な異動はなかった。

### 2【設備の新設、除却等の計画】

2021年5月27日提出のルノーの有価証券報告書、「第一部 企業情報、第4 設備の状況、3 設備の新設、除却等の計画」に記載されている内容につき、当該半期中に本半期報告書に報告すべき重要な変更はなかった。

## 第5【提出会社の状況】

## 1【株式等の状況】

## (1)【株式の総数等】

## 【株式の総数】

2021年6月30日現在

授 権 株 数 (株)	発行済株式総数 (株)	未発行株式数 (株)
該当なし	295,722,284	該当なし

(注1) フランスでは日本で用いられているような意味での授権株式の概念は存在しないが、株主総会は、取締役会に対して新株ないし持分証券の発行に際し、その金額及び期間を決定する権限を、一定の範囲内で与えることができる。

## 【発行済株式】

記名・無記名の別及び 額面・無額面の別	種類	発行数 (株)	上場金融商品取引所又は 登録認可金融商品 取引業協会名	内容
記名式 額面金額3.81ユーロ	普通株式	295,722,284	ユーロネクスト・パリ	普通株式は、完全議決権株式であり、権利に何ら限定のない、ルノーにおける標準的な株式である。
計	-	295,722,284	-	-

## (2)【行使価額修正条項付新株予約権付社債券等の行使状況等】

該当事項なし

## (3)【発行済株式総数及び資本金等の状況】

年 月 日	発行済株式総数増減数 (株)	発行済株式総数残高 (株)	資本金増減額 (ユーロ(円))	資本金残高 (ユーロ(円))
2020年12月31日	-	295,722,284	-	1,126,701,902.04 (147,665,551,281.362)
2021年6月30日	-	295,722,284	-	1,126,701,902.04 (147,665,551,281.362)

## (4)【大株主の状況】

2021年6月30日現在

氏名又は名称	住 所	所有株式数 (株)	発行済株式総数に対する 所有株式数の割合 (%) *
フランス政府	フランス	44,387,915	15.01
日産ファイナンス	神奈川県横浜市西区高島1-1-1	44,358,343	15.00
従業員 <sup>(1)</sup>		10,786,319	3.65

自己株式		4,583,064	1.55
浮動株		191,606,643	64.79
合計	-	295,722,284	100.00

(1) 従業員及び元従業員が保有し、このカテゴリーに含まれる株式は、フランス商法第L. 225-102条に基づき、FCPEミューチュアル・ファンドにより所有される株式及び2016年度割当制度時の無償株式割当の受益者により直接所有される記名式株式に相当する。

\* 小数点以下第3位で四捨五入。

## 2【役員の状況】

2021年5月27日提出のルノーの有価証券報告書、「第一部 企業情報、第5 提出会社の状況、3 コーポレート・ガバナンスの状況等、(2) 役員の状況」に記載されている内容につき、本半期報告書の提出日までに下記の異動があった。

### 1. 役員の男女別人数(2021年9月15日現在)

取締役会の人数及び女性の比率につき、異動はなかった。

### 2. 新任役員

該当事項なし

### 3. 退任役員

ルノー・グループで31年勤めたアリ・カッサイ氏はルノーを離れる。2019年に製品及びプログラム担当執行副社長に任命され、ルノー・リユージョンの一環として価値創造技術及びセグメントを中心に、電気化攻勢とブランドの製品企画への再注力に貢献した。

氏名	役職名	退任年月日
アリ・カッサイ (Ali Kassai)	製品及びプログラム担当執行副社長	2021年9月1日

### 4. 役職の異動

該当事項なし

## 第6【経理の状況】

a 本書記載のルノー（以下「当社」という。）及び連結子会社（以下合わせて「当グループ」又は「ルノー・グループ」という。）の邦文の中間財務書類(以下「邦文の中間財務書類」という。)は、国際財務報告基準（以下「IFRS」という。）（欧州連合により採択され、中間財務書類に適用されるIFRSの基準であるIAS第34号）に準拠して作成された原文の2021年及び2020年上半期要約中間連結財務諸表（以下「原文の中間財務書類」という。）の翻訳をもとに作成したものである。当グループの中間財務書類の日本における開示については、「中間財務諸表等の用語、様式及び作成方法に関する規則」（昭和52年大蔵省令第38号）第76条第1項の規定が適用されている。邦文の中間財務書類には、半期報告書の様式に基づき必要とされる情報が補足されている。

なお、IFRSと日本の会計処理の原則及び手続並びに表示方法の主要な差異については、「3 日本の会計原則と国際財務報告基準（IFRS）との相違」に記載されている。

b 原文の中間財務書類は、独立登録会計事務所からの監査は受けていないが、フランスの専門的基準に準拠したレビューを受けている。

c 邦文の中間財務書類には、原文の中間財務書類中のユーロ表示の金額のうち主要なものについて円換算額が併記されている。日本円への換算には、2021年8月12日現在の株式会社三菱UFJ銀行の対顧客電信直物売相場、1ユーロ＝131.06円の為替レートが使用されている。日本円の金額及び「2 その他」及び「3 日本の会計原則と国際財務報告基準（IFRS）との相違」の事項は原文の中間財務書類には記載されていない。

## 1【中間財務書類】

## 2021年要約中間連結財務諸表

## 連結損益計算書

	注	2021年上半期		2020年上半期		2020年度	
		百万 ユーロ	億円	百万 ユーロ	億円	百万 ユーロ	億円
<b>売上高</b>	4	<b>23,357</b>	<b>30,612</b>	<b>18,425</b>	<b>24,148</b>	<b>43,474</b>	<b>56,977</b>
製品及びサービス売上原価		(19,195)	(25,157)	(15,869)	(20,798)	(36,257)	(47,518)
研究開発費	5	(1,247)	(1,634)	(1,310)	(1,717)	(2,569)	(3,367)
販売費及び一般管理費		(2,261)	(2,963)	(2,449)	(3,210)	(4,985)	(6,533)
その他の営業利益及び営業費用	6	(83)	(109)	(804)	(1,054)	(1,662)	(2,178)
その他の営業利益		225	295	39	51	181	237
その他の営業費用		(308)	(404)	(843)	(1,105)	(1,843)	(2,415)
<b>営業利益（損失）</b>		<b>571</b>	<b>748</b>	<b>(2,007)</b>	<b>(2,630)</b>	<b>(1,999)</b>	<b>(2,620)</b>
実質有利子負債コスト		(142)	(186)	(142)	(186)	(337)	(442)
総有利子負債コスト		(180)	(236)	(167)	(219)	(355)	(465)
現金及び金融資産に係る収益		38	50	25	33	18	24
その他の財務収益及び財務費用		(21)	(28)	(72)	(94)	(145)	(190)
<b>財務収益（費用）</b>	7	<b>(163)</b>	<b>(214)</b>	<b>(214)</b>	<b>(280)</b>	<b>(482)</b>	<b>(632)</b>
<b>関連会社及び共同支配企業の当期純利益（損失）に対する持分</b>		<b>160</b>	<b>210</b>	<b>(4,892)</b>	<b>(6,411)</b>	<b>(5,145)</b>	<b>(6,743)</b>
日産	11	100	131	(4,817)	(6,313)	(4,970)	(6,514)
その他の関連会社及び共同支配企業	12	60	79	(75)	(98)	(175)	(229)
<b>税引前利益</b>		<b>568</b>	<b>744</b>	<b>(7,113)</b>	<b>(9,322)</b>	<b>(7,626)</b>	<b>(9,995)</b>
当期税金及び繰延税金	8	(200)	(262)	(273)	(358)	(420)	(550)
<b>当期純利益</b>		<b>368</b>	<b>482</b>	<b>(7,386)</b>	<b>(9,680)</b>	<b>(8,046)</b>	<b>(10,545)</b>
当期純利益 - 親会社株主持分		354	464	(7,292)	(9,557)	(8,008)	(10,495)
当期純利益 - 非支配株主持分		14	18	(94)	(123)	(38)	(50)
基本的1株当たり利益 <sup>(1)</sup> (単位：ユーロ/円)		1.30	170	(26.91)	(3,527)	(29.51)	(3,868)
希薄化後1株当たり利益 <sup>(1)</sup> (単位：ユーロ/円)		1.29	169	(26.91)	(3,527)	(29.51)	(3,868)
社外流通株式数（単位：千株）							
基本的1株当たり利益計算用	9	272,441	272,441	270,977	270,977	271,349	271,349
希薄化後1株当たり利益計算用	9	273,976	273,976	270,977	270,977	271,349	271,349

(1) 当期純利益 - 親会社株主持分を株式数で除したものの。

[次へ](#)

連結包括利益計算書

	2021年上半期						2020年上半期						2020年度					
	百万ユーロ			億円			百万ユーロ			億円			百万ユーロ			億円		
	税引前	税効果	税引後	税引前	税効果	税引後	税引前	税効果	税引後	税引前	税効果	税引後	税引前	税効果	税引後	税引前	税効果	税引後
当期純利益	568	(200)	368	744	(262)	482	(7,113)	(273)	(7,386)	(9,322)	(358)	(9,680)	(7,626)	(420)	(8,046)	(9,995)	(550)	(10,545)
親会社及び子会社からのその他の包括利益項目																		
次年度以降において損益に再分類されない項目	324	(20)	304	425	(26)	398	(170)	(48)	(218)	(223)	(63)	(286)	76	(66)	10	100	(86)	13
確定給付型年金制度に係る数理計算上の差異	131	(29)	102	172	(38)	134	47	(56)	(9)	62	(73)	(12)	(62)	(62)	(124)	(81)	(81)	(163)
資本を通じて公正価値で測定される資本性金融商品	193	9	202	253	12	265	(217)	8	(209)	(284)	10	(274)	138	(4)	134	181	(5)	176
次年度以降において損益に再分類された又は再分類される項目	176	(21)	155	231	(28)	203	(522)	10	(512)	(684)	13	(671)	(665)	(1)	(666)	(872)	(1)	(873)
在外事業に係る為替換算調整勘定	94	-	94	123	-	123	(482)	-	(482)	(632)	-	(632)	(652)	-	(652)	(855)	-	(855)
超インフレ経済下の在外事業に係る為替換算調整勘定	15	-	15	20	-	20	(13)	-	(13)	(17)	-	(17)	(21)	-	(21)	(28)	-	(28)
日産に対する投資の部分的ヘッジ	5	-	5	7	-	7	(10)	-	(10)	(13)	-	(13)	-	-	-	-	-	-
キャッシュ・フロー・ヘッジ商品の公正価値の調整	64	(22)	42	84	(29)	55	(18)	9	(9)	(24)	12	(12)	8	(1)	7	10	(1)	9

資本を通じて公正 価値で測定される 負債証券	(2)	1	(1)	(3)	1	(1)	1	1	2	1	1	3						
親会社及び子会社か らのその他の包括利 益項目合計 (A)	500	(41)	459	655	(54)	602	(692)	(38)	(730)	(907)	(50)	(957)	(589)	(67)	(656)	(772)	(88)	(860)
関連会社及び共同支 配企業のその他の包 括利益項目に対する 持分																		
次年度以降において 損益に再分類されな い項目	212	-	212	278	-	278	(123)	-	(123)	(161)	-	(161)	146	-	146	191	-	191
確定給付型年金制 度に係る数理計算 上の差異	64	-	64	84	-	84	(56)	-	(56)	(73)	-	(73)	94	-	94	123	-	123
その他	148	-	148	194	-	194	(67)	-	(67)	(88)	-	(88)	52	-	52	68	-	68
次年度以降において 損益に再分類された 又は再分類される 項目	236	-	236	309	-	309	(587)	-	(587)	(769)	-	(769)	(1,268)	-	(1,268)	(1,662)	-	(1,662)
在外事業に係る為 替換算調整勘定	201	-	201	263	-	263	(533)	-	(533)	(699)	-	(699)	(1,228)	-	(1,228)	(1,609)	-	(1,609)
その他	35	-	35	46	-	46	(54)	-	(54)	(71)	-	(71)	(40)	-	(40)	(52)	-	(52)
関連会社及び共同支 配企業におけるその 他の包括利益項目 合計 (B)	448	-	448	587	-	587	(710)	-	(710)	(931)	-	(931)	(1,122)	-	(1,122)	(1,470)	-	(1,470)
その他の包括利益 項目 (A) + (B)	948	(41)	907	1,242	(54)	1,189	(1,402)	(38)	(1,440)	(1,837)	(50)	(1,887)	(1,711)	(67)	(1,778)	(2,242)	(88)	(2,330)
包括利益	1,516	(241)	1,275	1,987	(316)	1,671	(8,515)	(311)	(8,826)	(11,160)	(408)	(11,567)	(9,337)	(487)	(9,824)	(12,237)	(638)	(12,875)
親会社株主 持分			1,254			1,643			(8,710)			(11,415)			(9,760)			(12,791)

非支配株主 持分	21	28	(116)	(152)	(64)	(84)
-------------	----	----	-------	-------	------	------

[次へ](#)

## 連結財政状態計算書

資産	注	2021年6月30日現在		2020年12月31日現在	
		百万 ユーロ	億円	百万 ユーロ	億円
<b>固定資産</b>					
無形資産及びのれん	10-A	6,286	8,238	6,347	8,318
有形固定資産	10-B	16,330	21,402	17,135	22,457
関連会社及び共同支配企業に対する投資		15,750	20,642	15,120	19,816
日産	11	15,185	19,901	14,618	19,158
その他の関連会社及び共同支配企業	12	565	740	502	658
長期金融資産	15	336	440	1,253	1,642
繰延税金資産		604	792	651	853
その他の固定資産		901	1,181	956	1,253
<b>固定資産合計</b>		<b>40,207</b>	<b>52,695</b>	<b>41,462</b>	<b>54,340</b>
<b>流動資産</b>					
棚卸資産	14	5,392	7,067	5,640	7,392
販売金融債権		40,672	53,305	40,820	53,499
自動車顧客債権		959	1,257	910	1,193
短期金融資産	15	1,225	1,605	1,181	1,548
未収還付税金		213	279	153	201
その他の流動資産		3,643	4,775	3,874	5,077
現金及び現金同等物	15	20,530	26,907	21,697	28,436
売却目的で保有する資産	3	394	516	-	-
<b>流動資産合計</b>		<b>73,028</b>	<b>95,710</b>	<b>74,275</b>	<b>97,345</b>
<b>資産合計</b>		<b>113,235</b>	<b>148,406</b>	<b>115,737</b>	<b>151,685</b>

資本及び負債	注	2021年6月30日現在		2020年12月31日現在	
		百万 ユーロ	億円	百万 ユーロ	億円
<b>資本</b>					
資本金		1,127	1,477	1,127	1,477
資本剰余金		3,785	4,961	3,785	4,961
自己株式		(237)	(311)	(284)	(372)
金融商品再評価額		(9)	(12)	384	503
為替換算調整勘定		(3,790)	(4,967)	(4,108)	(5,384)
その他の剰余金		24,783	32,481	31,876	41,777
当期純利益 - 親会社株主持分		354	464	(8,008)	(10,495)
<b>資本 - 親会社株主持分</b>		<b>26,013</b>	<b>34,093</b>	<b>24,772</b>	<b>32,466</b>
資本 - 非支配株主持分		569	746	566	742
<b>資本合計</b>	<b>16</b>	<b>26,582</b>	<b>34,838</b>	<b>25,338</b>	<b>33,208</b>
<b>固定負債</b>					
繰延税金負債		923	1,210	922	1,208
退職給付及びその他の長期従業員給付債務に対する引当金 長期	17-A	1,422	1,864	1,544	2,024
その他の引当金 長期	17-B	1,309	1,716	1,356	1,777
長期金融負債	18	12,924	16,938	13,423	17,592
不確実な税金負債に対する引当金 長期		187	245	179	235
その他の固定負債		1,634	2,142	1,685	2,208
<b>固定負債合計</b>		<b>18,399</b>	<b>24,114</b>	<b>19,109</b>	<b>25,044</b>
<b>流動負債</b>					
退職給付及びその他の長期従業員給付債務に対する引当金 短期	17-A	97	127	103	135
その他の引当金 短期	17-B	1,402	1,837	1,570	2,058
短期金融負債	18	4,147	5,435	3,924	5,143
販売金融負債	18	45,223	59,269	47,547	62,315
営業債務		7,680	10,065	8,277	10,848
未払税金		321	421	221	290
不確実な税金負債に対する引当金 短期		6	8	6	8
その他の流動負債		9,310	12,202	9,642	12,637
売却目的で保有する資産に関連する負債	3	68	89	-	-
<b>流動負債合計</b>		<b>68,254</b>	<b>89,454</b>	<b>71,290</b>	<b>93,433</b>
<b>資本及び負債合計</b>		<b>113,235</b>	<b>148,406</b>	<b>115,737</b>	<b>151,685</b>

[次へ](#)

連結持分変動計算書

	株数	資本金		資本剰余金		自己株式		金融商品 再評価額		為替換算 調整勘定		その他の剰余金		当期純利益 (親会社株主持分)		資本 (親会社株主持分)		資本 (非支配株主持分)		資本合計			
		千株	百万 ユーロ	億円	百万 ユーロ	億円	百万 ユーロ	億円	百万 ユーロ	億円	百万 ユーロ	億円	百万 ユーロ	億円	百万 ユーロ	億円	百万 ユーロ	億円	百万 ユーロ	億円	百万 ユーロ	億円	
<b>2020年12月31日 現在残高</b>	<b>295,722</b>	<b>1,127</b>	<b>1,477</b>	<b>3,785</b>	<b>4,961</b>	<b>(284)</b>	<b>(372)</b>	<b>384</b>	<b>503</b>	<b>(4,108)</b>	<b>(5,384)</b>	<b>31,876</b>	<b>41,777</b>	<b>(8,008)</b>	<b>(10,495)</b>	<b>24,772</b>	<b>32,466</b>	<b>566</b>	<b>742</b>	<b>25,338</b>	<b>33,208</b>		
2021年上半期 純利益														354	464	354	464	14	18	368	482		
その他の包括利益項 目 <sup>(1)</sup>								418	548	318	417	164	215			900	1,180	7	9	907	1,189		
<b>2021年上半期包括利 益</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>418</b>	<b>548</b>	<b>318</b>	<b>417</b>	<b>164</b>	<b>215</b>	<b>354</b>	<b>464</b>	<b>1,254</b>	<b>1,643</b>	<b>21</b>	<b>28</b>	<b>1,275</b>	<b>1,671</b>		
2020年度利益処分 配当金												(8,008)	(10,495)	8,008	10,495					(9)	(12)	(9)	(12)
自己株式の(取 得)/処分及び増資 による影響額						47	62									47	62			47	62		
所有持分の増減																				(9)	(12)	(9)	(12)
株式報酬費用等 <sup>(2)</sup>								(811)	(1,063)			751	984			(60)	(79)			(60)	(79)		
<b>2021年6月30日 現在残高</b>	<b>295,722</b>	<b>1,127</b>	<b>1,477</b>	<b>3,785</b>	<b>4,961</b>	<b>(237)</b>	<b>(311)</b>	<b>(9)</b>	<b>(12)</b>	<b>(3,790)</b>	<b>(4,967)</b>	<b>24,783</b>	<b>32,481</b>	<b>354</b>	<b>464</b>	<b>26,013</b>	<b>34,093</b>	<b>569</b>	<b>746</b>	<b>26,582</b>	<b>34,838</b>		

(1) 再評価による剰余金の変動は、2021年のダイムラー株式の売却日までの売却益に該当する(注15-B)。その他の剰余金の増減は主に、期中に認識された確定給付型年金制度に係る数理計算上の増分に該当する。

(2) ルノーのダイムラー株式の売却益554百万ユーロ(剰余金に再分類される)(注15-B)及び日産のダイムラー株式の売却益252百万ユーロ(剰余金に再分類される)(注11-C)を含む。

2021年の連結持分の変動に関する詳細は注16に記載。

	株数	資本金		資本剰余金		自己株式		金融商品 再評価額		為替換算 調整勘定		その他の剰余金 <sup>(1)</sup>		当期純利益 (親会社株主持分)		資本 (親会社株主持分)		資本 (非支配株主持分)		資本合計	
		千株	百万 ユーロ	億円	百万 ユーロ	億円	百万 ユーロ	億円	百万 ユーロ	億円	百万 ユーロ	億円	百万 ユーロ	億円	百万 ユーロ	億円	百万 ユーロ	億円	百万 ユーロ	億円	百万 ユーロ
<b>2019年12月31日 現在残高</b>	<b>295,722</b>	<b>1,127</b>	<b>1,477</b>	<b>3,785</b>	<b>4,961</b>	<b>(344)</b>	<b>(451)</b>	<b>232</b>	<b>304</b>	<b>(2,235)</b>	<b>(2,929)</b>	<b>32,140</b>	<b>42,123</b>	<b>(141)</b>	<b>(185)</b>	<b>34,564</b>	<b>45,300</b>	<b>767</b>	<b>1,005</b>	<b>35,331</b>	<b>46,305</b>
2020年上半期 純利益														(7,292)	(9,557)	(7,292)	(9,557)	(94)	(123)	(7,386)	(9,680)

その他の包括利益項目								(335)	(439)	(1,018)	(1,334)	(65)	(85)			(1,418)	(1,858)	(22)	(29)	(1,440)	(1,887)
<b>2020年上半期包括利益</b>	-	-	-	-	-	-	-	<b>(335)</b>	<b>(439)</b>	<b>(1,018)</b>	<b>(1,334)</b>	<b>(65)</b>	<b>(85)</b>	<b>(7,292)</b>	<b>(9,557)</b>	<b>(8,710)</b>	<b>(11,415)</b>	<b>(116)</b>	<b>(152)</b>	<b>(8,826)</b>	<b>(11,567)</b>
2019年度利益処分												(141)	(185)	141	185	-	-			-	-
配当金																-	-	(21)	(28)	(21)	(28)
自己株式の（取得）／処分及び増資による影響額					54	71									54	71				54	71
所有持分の増減															-	-	(75)	(98)	(75)	(98)	
株式報酬費用等								-	-	(70)	(92)				(70)	(92)	3	4	(67)	(88)	
<b>2020年6月30日現在残高</b>	<b>295,722</b>	<b>1,127</b>	<b>1,477</b>	<b>3,785</b>	<b>4,961</b>	<b>(290)</b>	<b>(380)</b>	<b>(103)</b>	<b>(135)</b>	<b>(3,253)</b>	<b>(4,263)</b>	<b>31,864</b>	<b>41,761</b>	<b>(7,292)</b>	<b>(9,557)</b>	<b>25,838</b>	<b>33,863</b>	<b>558</b>	<b>731</b>	<b>26,396</b>	<b>34,595</b>
2020年下半年純利益														(716)	(938)	(716)	(938)	56	73	(660)	(865)
その他の包括利益項目								487	638	(855)	(1,121)	34	45			(334)	(438)	(4)	(5)	(338)	(443)
<b>2020年下半年包括利益</b>								<b>487</b>	<b>638</b>	<b>(855)</b>	<b>(1,121)</b>	<b>34</b>	<b>45</b>	<b>(716)</b>	<b>(938)</b>	<b>(1,050)</b>	<b>(1,376)</b>	<b>52</b>	<b>68</b>	<b>(998)</b>	<b>(1,308)</b>
配当金																-	-			-	-
自己株式の（取得）／処分及び増資による影響額					6	8									6	8				6	8
所有持分の増減										-	-	(23)	(30)		(23)	(30)	(44)	(58)	(67)	(88)	
株式報酬費用等										-	-	1	1		1	1	-	-	1	1	
<b>2020年12月31日現在残高</b>	<b>295,722</b>	<b>1,127</b>	<b>1,477</b>	<b>3,785</b>	<b>4,961</b>	<b>(284)</b>	<b>(372)</b>	<b>384</b>	<b>503</b>	<b>(4,108)</b>	<b>(5,384)</b>	<b>31,876</b>	<b>41,777</b>	<b>(8,008)</b>	<b>(10,495)</b>	<b>24,772</b>	<b>32,466</b>	<b>566</b>	<b>742</b>	<b>25,338</b>	<b>33,208</b>

(1) その他の剰余金の増減は、期中に認識された確定給付型年金制度に係る数理計算上の差異に該当する。

[次へ](#)

## 連結キャッシュ・フロー計算書

	注	2021年上半期		2020年上半期		2020年度	
		百万 ユーロ	億円	百万 ユーロ	億円	百万 ユーロ	億円
<b>当期純利益</b>		<b>368</b>	<b>482</b>	<b>(7,386)</b>	<b>(9,680)</b>	<b>(8,046)</b>	<b>(10,545)</b>
非連結上場企業からの受取配当金の調整		-	-	-	-	(11)	(14)
非資金的収益及び費用の調整：							
- 減価償却費、償却費及び減損		2,171	2,845	2,488	3,261	4,750	6,225
- 関連会社及び共同支配企業の当期純（利益）損失に対する持分		(160)	(210)	4,892	6,411	5,145	6,743
- その他の非資金的収益及び費用（利息・税金調整前）	19	(14)	(18)	770	1,009	1,513	1,983
非上場関連会社及び共同支配企業からの受取配当金		-	-	1	1	5	7
<b>利息・税金調整前キャッシュ・フロー<sup>(1)</sup></b>		<b>2,365</b>	<b>3,100</b>	<b>765</b>	<b>1,003</b>	<b>3,356</b>	<b>4,398</b>
<b>上場企業からの受取配当金<sup>(2)</sup></b>		<b>-</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>11</b>	<b>14</b>
消費者向け融資の純増減		(81)	(106)	785	1,029	287	376
ディーラー向け更新可能融資の純増減		518	679	1,783	2,337	2,820	3,696
<b>販売金融債権の（増加）減少</b>		<b>437</b>	<b>573</b>	<b>2,568</b>	<b>3,366</b>	<b>3,107</b>	<b>4,072</b>
販売金融部門による社債の発行		334	438	1,151	1,509	1,598	2,094
販売金融部門による社債の償還		(2,363)	(3,097)	(898)	(1,177)	(2,621)	(3,435)
販売金融部門に係るその他の負債の純増減		(484)	(634)	(138)	(181)	2,195	2,877
販売金融部門に係るその他の有価証券及び貸付の純増減		(84)	(110)	215	282	884	1,159
<b>販売金融部門に係る金融資産・負債の純増減</b>		<b>(2,597)</b>	<b>(3,404)</b>	<b>330</b>	<b>432</b>	<b>2,056</b>	<b>2,695</b>
資産計上したリース用資産の増減		(279)	(366)	(520)	(682)	(929)	(1,218)
<b>税引前運転資本の増減</b>	19	<b>(277)</b>	<b>(363)</b>	<b>(3,503)</b>	<b>(4,591)</b>	<b>(1,192)</b>	<b>(1,562)</b>
<b>営業活動によるキャッシュ・フロー（利息・税金調整前）</b>		<b>(351)</b>	<b>(460)</b>	<b>(360)</b>	<b>(472)</b>	<b>6,409</b>	<b>8,400</b>
利息の受取額		27	35	44	58	71	93
利息の支払額		(145)	(190)	(189)	(248)	(352)	(461)
当期税金（支払）/受取額		(153)	(201)	(166)	(218)	(375)	(491)
<b>営業活動によるキャッシュ・フロー</b>		<b>(622)</b>	<b>(815)</b>	<b>(671)</b>	<b>(879)</b>	<b>5,753</b>	<b>7,540</b>
有形固定資産及び無形資産への投資	19	(1,499)	(1,965)	(2,225)	(2,916)	(4,208)	(5,515)
有形固定資産及び無形資産の処分		137	180	28	37	187	245
支配の獲得を伴う持分の取得、取得現金控除後		-	-	-	-	-	-

その他の持分の取得		(52)	(68)	(97)	(127)	(129)	(169)
支配の喪失を伴う持分の売却、譲渡現金控除後		-	-	-	-	-	-
その他の持分の売却 <sup>(3)</sup>		1,159	1,519	(117)	(153)	(146)	(191)
自動車部門に係る其他有価証券及び貸付の純(増)減		(79)	(104)	92	121	57	75
<b>投資活動によるキャッシュ・フロー</b>		<b>(334)</b>	<b>(438)</b>	<b>(2,319)</b>	<b>(3,039)</b>	<b>(4,239)</b>	<b>(5,556)</b>
親会社株主に対する支払配当金	16	-	-	-	-	-	-
非支配株主との取引		-	-	11	14	10	13
非支配株主に対する支払配当金		(9)	(12)	(18)	(24)	(21)	(28)
自己株式の(取得)売却		(36)	(47)	(41)	(54)	(44)	(58)
<b>株主に係るキャッシュ・フロー</b>		<b>(45)</b>	<b>(59)</b>	<b>(48)</b>	<b>(63)</b>	<b>(55)</b>	<b>(72)</b>
自動車部門による社債発行		600	786	-	-	1,000	1,311
自動車部門による社債償還		(499)	(654)	(63)	(83)	(590)	(773)
自動車部門に係るその他の金融負債の純増(減)		(377)	(494)	2,523	3,307	5,250	6,881
<b>自動車部門に係る金融負債の純増減</b>		<b>(276)</b>	<b>(362)</b>	<b>2,460</b>	<b>3,224</b>	<b>5,660</b>	<b>7,418</b>
<b>財務活動によるキャッシュ・フロー</b>		<b>(321)</b>	<b>(421)</b>	<b>2,412</b>	<b>3,161</b>	<b>5,605</b>	<b>7,346</b>
<b>現金及び現金同等物の増加(減少)</b>		<b>(1,277)</b>	<b>(1,674)</b>	<b>(578)</b>	<b>(758)</b>	<b>7,119</b>	<b>9,330</b>

(1) 利息・税金調整前キャッシュ・フローには上場企業からの受取配当金を含まない。

(2) 2020年は、ダイムラー(11百万ユーロ)からの受取配当金である。

(3) その他の持分の売却には、ダイムラー株式の売却に関連する1,138百万ユーロを含む。

	2021年上半期		2020年上半期		2020年度	
	百万ユーロ	億円	百万ユーロ	億円	百万ユーロ	億円
<b>現金及び現金同等物の期首残高</b>	<b>21,697</b>	<b>28,436</b>	<b>14,982</b>	<b>19,635</b>	<b>14,982</b>	<b>19,635</b>
現金及び現金同等物の増加(減少)	(1,277)	(1,674)	(578)	(758)	7,119	9,330
為替相場変動等の影響額	120	157	(272)	(356)	(404)	(529)
売却目的で保有する資産から生じた現金	(10)	(13)	-	-	-	-
<b>現金及び現金同等物の期末残高<sup>(1)</sup></b>	<b>20,530</b>	<b>26,907</b>	<b>14,132</b>	<b>18,521</b>	<b>21,697</b>	<b>28,436</b>

(1) 使用制限の課された現金の詳細については注15-Cに記す。

## 要約中間連結財務諸表に対する注記

### I - 事業セグメント及び地域に関する情報

ルノー・グループにより定められた事業セグメントは以下のとおりである。

- ・ 「自動車」部門は、事実上以下の2つの部門で構成されている。
  - 「自動車（アフトワズを除く）」部門は、IFRS第10号に基づきルノーがアフトワズ・グループの支配を獲得するまで存在していたルノー・グループの自動車事業を含む。この部門には、乗用車及び小型商用車の製造、販売及び流通子会社、ルノー、ダチア及びサムスのブランドの自動車サービス子会社並びに本部門の資金管理をする子会社が含まれる。また、この部門は、自動車セクターの関連会社及び共同支配企業（主に日産）への投資も含む。
  - 「アフトワズ」部門（ロシアの自動車グループであるアフトワズ及びその親会社であるアライアンス・ロステック・オートB.V.を含む。）は、2016年12月にルノーが支配を獲得（IFRS第10号に定義される。）した後、2016年末に創設された。
- ・ 「販売金融」部門は販売網及び最終顧客に対して、RCIバンク及びその子会社並びに関連会社及び共同支配企業に対する投資によって運営されており、それ自体が営業活動であるとルノー・グループは考えている。
- ・ 「モビリティサービス」部門は、持株会社であるルノーM.A.I.（Mobility As an Industry）に集約された新しいモビリティ向けサービスを含む。この部門には、Flit Technologies Ltd及びその子会社（タクシー予約プラットフォーム）、Coolnagour Ltd及びその子会社（iCabbiブランドのタクシー向けソフトウェア開発）、Glide.io（カーシェアサービス）、Eltoホールディング及びそのヨーロッパ子会社（モビライズ・パワー・ソリューションズ・ブランドによる充電インフラ及びソリューション）並びに共同支配企業によるカーシェアリングモビリティ（モビライズ・ブランドによるZityのカーシェアサービス）が含まれる。

セグメントの業績は、「最高経営意思決定者」とされるボード・オブ・マネジメント（2021年よりグループ・エグゼクティブ・コミッティに取って代わる）が定期的にレビューするもので、営業総利益を表している。当該指標の定義は過年度から変更はなく、2020年12月31日現在の連結財務諸表（注記2-D. 連結財務諸表の表示）に詳述している。

営業総利益はリストラクチャリング費用を除く。

ルカ・デメオが発表した新たなブランドベースの組織は、2021年から効力を有するものであり、上記に定義する事業セグメントに影響を与えなかった。「最高経営意思決定者」とされるボード・オブ・マネジメントへのセグメント別の業績の提出は、2020年12月31日現在のものと同じのセグメントを継続して使用している。

[次へ](#)

A. 事業セグメント別連結損益計算書

	自動車 (アフトワズを 除く) <sup>(1)</sup>		アフトワズ <sup>(1)</sup>		自動車部門内 取引		自動車部門合計		販売金融		モビリティ サービス		部門間取引		連結合計	
	百万 ユーロ	億円	百万 ユーロ	億円	百万 ユーロ	億円	百万 ユーロ	億円	百万 ユーロ	億円	百万 ユーロ	億円	百万 ユーロ	億円	百万 ユーロ	億円
<b>2021年上半期</b>																
<b>外部売上高</b>	20,339	26,656	1,485	1,946	-	-	21,824	28,603	1,522	1,995	11	14	-	-	23,357	30,612
部門間売上高	48	63	375	491	(375)	(491)	48	63	9	12	1	1	(58)	(76)	-	-
<b>部門別売上高</b>	20,387	26,719	1,860	2,438	(375)	(491)	21,872	28,665	1,531	2,007	12	16	(58)	(76)	23,357	30,612
<b>営業総利益<sup>(2)</sup></b>	(39)	(51)	121	159	(3)	(4)	79	104	593	777	(16)	(21)	(2)	(3)	654	857
<b>営業利益</b>	(106)	(139)	110	144	(3)	(4)	1	1	589	772	(17)	(22)	(2)	(3)	571	748
<b>財務収益(費用)</b>	(63)	(83)	(25)	(33)	-	-	(88)	(115)	(6)	(8)	-	-	(69)	(90)	(163)	(214)
<b>関連会社及び共同支配企 業の当期純利益(損失) に対する持分</b>	153	201	-	-	-	-	153	201	10	13	(3)	(4)	-	-	160	210
<b>税引前利益</b>	(16)	(21)	85	111	(3)	(4)	66	86	593	777	(20)	(26)	(71)	(93)	568	744
当期税金及び繰延 税金	(45)	(59)	(18)	(24)	-	-	(63)	(83)	(138)	(181)	-	-	1	1	(200)	(262)
<b>当期純利益</b>	(61)	(80)	67	88	(3)	(4)	3	4	455	596	(20)	(26)	(70)	(92)	368	482

(1) 自動車(アフトワズを除く)部門による外部売上高は、アフトワズ・グループに対する売上高(2021年上半期は158百万ユーロ)を含んでいるため、これらの売上高はアフトワズ部門の部門間取引に含まれる。

(2) 減価償却費、償却費及び減損の詳細については事業セグメント別連結キャッシュ・フロー計算書に記載されている。

	自動車 (アフトワズを 除く) <sup>(1)</sup>		アフトワズ <sup>(1)</sup>		自動車部門内 取引		自動車部門合計		販売金融		モビリティ サービス		部門間取引		連結合計	
	百万 ユーロ	億円	百万 ユーロ	億円	百万 ユーロ	億円	百万 ユーロ	億円	百万 ユーロ	億円	百万 ユーロ	億円	百万 ユーロ	億円	百万 ユーロ	億円

2020年上半期																
外部売上高	15,727	20,612	1,089	1,427	-	-	16,816	22,039	1,600	2,097	9	12	-	-	18,425	24,148
部門間売上高	45	59	258	338	(258)	(338)	45	59	12	16	1	1	(58)	(76)	-	-
部門別売上高	15,772	20,671	1,347	1,765	(258)	(338)	16,861	22,098	1,612	2,113	10	13	(58)	(76)	18,425	24,148
営業総利益 <sup>(2)</sup>	(1,653)	(2,166)	(2)	(3)	-	-	(1,655)	(2,169)	469	615	(22)	(29)	5	7	(1,203)	(1,577)
営業利益	(2,455)	(3,218)	(2)	(3)	-	-	(2,457)	(3,220)	469	615	(24)	(31)	5	7	(2,007)	(2,630)
財務収益(費用) <sup>(3)</sup>	(179)	(235)	(31)	(41)	-	-	(210)	(275)	(3)	(4)	(1)	(1)	-	-	(214)	(280)
関連会社及び共同支配 企業の当期純利益(損 失)に対する持分	(4,902)	(6,425)	-	-	-	-	(4,902)	(6,425)	10	13	-	-	-	-	(4,892)	(6,411)
税引前利益	(7,536)	(9,877)	(33)	(43)	-	-	(7,569)	(9,920)	476	624	(25)	(33)	5	7	(7,113)	(9,322)
当期税金及び繰延 税金	89	117	(283)	(371)	-	-	(194)	(254)	(81)	(106)	-	-	2	3	(273)	(358)
当期純利益	(7,447)	(9,760)	(316)	(414)	-	-	(7,763)	(10,174)	395	518	(25)	(33)	7	9	(7,386)	(9,680)
2020年度																
外部売上高	37,736	49,457	2,581	3,383	-	-	40,317	52,839	3,138	4,113	19	25	-	-	43,474	56,977
部門間売上高	95	125	651	853	(651)	(853)	95	125	21	28	1	1	(117)	(153)	-	-
部門別売上高	37,831	49,581	3,232	4,236	(651)	(853)	40,412	52,964	3,159	4,140	20	26	(117)	(153)	43,474	56,977
営業総利益 <sup>(2)</sup>	(1,452)	(1,903)	140	183	1	1	(1,311)	(1,718)	1,007	1,320	(35)	(46)	2	3	(337)	(442)
営業利益	(3,061)	(4,012)	129	169	1	1	(2,931)	(3,841)	990	1,297	(60)	(79)	2	3	(1,999)	(2,620)
財務収益(費用) <sup>(3)</sup>	(414)	(543)	(52)	(68)	-	-	(466)	(611)	(15)	(20)	(1)	(1)	-	-	(482)	(632)
関連会社及び共同支配 企業の当期純利益(損 失)に対する持分	(5,161)	(6,764)	-	-	-	-	(5,161)	(6,764)	19	25	(3)	(4)	-	-	(5,145)	(6,743)
税引前利益	(8,636)	(11,318)	77	101	1	1	(8,558)	(11,216)	994	1,303	(64)	(84)	2	3	(7,626)	(9,995)
当期税金及び繰延 税金	55	72	(273)	(358)	-	-	(218)	(286)	(205)	(269)	1	1	2	3	(420)	(550)
当期純利益	(8,581)	(11,246)	(196)	(257)	1	1	(8,776)	(11,502)	789	1,034	(63)	(83)	4	5	(8,046)	(10,545)

- (1) 自動車（アフトワズを除く）部門による外部売上高は、2020年度における218百万ユーロのアフトワズ・グループに対する売上高を含んでいるため、これらの売上高はアフトワズ部門の部門間取引に含まれる。
- (2) 減価償却費、償却費及び減損の詳細については事業セグメント別連結キャッシュ・フロー計算書に記載されている。
- (3) 販売金融部門から自動車部門に対して支払われた配当金は、自動車部門の財務収益に含まれ、部門間取引において控除される。2020年度に配当金の支払いはなかった。

[次へ](#)

B. 事業セグメント別連結財政状態計算書

2021年6月30日	自動車(アフトワズを除く)		アフトワズ		自動車部門内取引		自動車部門合計		販売金融		モビリティサービス		部門間取引		連結合計	
	百万ユーロ	億円	百万ユーロ	億円	百万ユーロ	億円	百万ユーロ	億円	百万ユーロ	億円	百万ユーロ	億円	百万ユーロ	億円	百万ユーロ	億円
<b>資産</b>																
<b>固定資産</b>																
有形固定資産及び無形資産並びにのれん	20,457	26,811	1,650	2,162	-	-	22,107	28,973	444	582	65	85	-	-	22,616	29,641
関連会社及び共同支配企業に対する投資	15,602	20,448	1	1	-	-	15,603	20,449	142	186	5	7	-	-	15,750	20,642
長期金融資産 持分投資	7,484	9,809	(1)	(1)	(751)	(984)	6,732	8,823	11	14	1	1	(6,684)	(8,760)	60	79
長期金融資産 その他 有価証券、貸付金及び 自動車部門の金融取引 に係るデリバティブ	280	367	-	-	-	-	280	367	-	-	-	-	(4)	(5)	276	362
繰延税金資産	389	510	12	16	-	-	401	526	203	266	-	-	-	-	604	792
その他の固定資産	774	1,014	8	10	(48)	(63)	734	962	166	218	-	-	1	1	901	1,181
<b>固定資産合計</b>	<b>44,986</b>	<b>58,959</b>	<b>1,670</b>	<b>2,189</b>	<b>(799)</b>	<b>(1,047)</b>	<b>45,857</b>	<b>60,100</b>	<b>966</b>	<b>1,266</b>	<b>71</b>	<b>93</b>	<b>(6,687)</b>	<b>(8,764)</b>	<b>40,207</b>	<b>52,695</b>
<b>流動資産</b>																
棚卸資産	5,029	6,591	328	430	(1)	(1)	5,356	7,020	36	47	-	-	-	-	5,392	7,067
顧客債権	994	1,303	105	138	(107)	(140)	992	1,300	41,500	54,390	2	3	(863)	(1,131)	41,631	54,562
短期金融資産	1,038	1,360	-	-	(5)	(7)	1,033	1,354	1,020	1,337	-	-	(828)	(1,085)	1,225	1,605
未収還付税金及びその 他の流動資産	2,926	3,835	177	232	(4)	(5)	3,099	4,062	5,990	7,850	5	7	(4,844)	(6,349)	4,250	5,570
現金及び現金同等物	12,731	16,685	810	1,062	(233)	(305)	13,308	17,441	7,214	9,455	17	22	(9)	(12)	20,530	26,907
<b>流動資産合計</b>	<b>22,718</b>	<b>29,774</b>	<b>1,420</b>	<b>1,861</b>	<b>(350)</b>	<b>(459)</b>	<b>23,788</b>	<b>31,177</b>	<b>55,760</b>	<b>73,079</b>	<b>24</b>	<b>31</b>	<b>(6,544)</b>	<b>(8,577)</b>	<b>73,028</b>	<b>95,710</b>
<b>資産合計</b>	<b>67,704</b>	<b>88,733</b>	<b>3,090</b>	<b>4,050</b>	<b>(1,149)</b>	<b>(1,506)</b>	<b>69,645</b>	<b>91,277</b>	<b>56,726</b>	<b>74,345</b>	<b>95</b>	<b>125</b>	<b>(13,231)</b>	<b>(17,341)</b>	<b>113,235</b>	<b>148,406</b>

<b>資本及び負債</b>																	
<b>資本</b>	<b>26,577</b>	<b>34,832</b>	<b>783</b>	<b>1,026</b>	<b>(757)</b>	<b>(992)</b>	<b>26,603</b>	<b>34,866</b>	<b>6,642</b>	<b>8,705</b>	<b>30</b>	<b>39</b>	<b>(6,693)</b>	<b>(8,772)</b>	<b>26,582</b>	<b>34,838</b>	
<b>固定負債</b>																	
長期引当金	2,310	3,027	25	33	-	-	2,335	3,060	583	764	-	-	-	-	2,918	3,824	
長期金融負債	10,950	14,351	1,080	1,415	-	-	12,030	15,767	880	1,153	18	24	(4)	(5)	12,924	16,938	
繰延税金負債	276	362	37	48	-	-	313	410	609	798	1	1	-	-	923	1,210	
その他の固定負債	1,340	1,756	52	68	(49)	(64)	1,343	1,760	289	379	2	3	-	-	1,634	2,142	
<b>固定負債合計</b>	<b>14,876</b>	<b>19,496</b>	<b>1,194</b>	<b>1,565</b>	<b>(49)</b>	<b>(64)</b>	<b>16,021</b>	<b>20,997</b>	<b>2,361</b>	<b>3,094</b>	<b>21</b>	<b>28</b>	<b>(4)</b>	<b>(5)</b>	<b>18,399</b>	<b>24,114</b>	
<b>流動負債</b>																	
短期引当金	1,406	1,843	55	72	-	-	1,461	1,915	44	58	-	-	-	-	1,505	1,972	
短期金融負債	5,238	6,865	65	85	(237)	(311)	5,066	6,639	-	-	29	38	(948)	(1,242)	4,147	5,435	
営業債務及び販売金融負債	7,299	9,566	598	784	(111)	(145)	7,786	10,204	45,940	60,209	6	8	(829)	(1,086)	52,903	69,335	
未払税金及びその他の流動負債	12,308	16,131	395	518	5	7	12,708	16,655	1,739	2,279	9	12	(4,757)	(6,235)	9,699	12,712	
<b>流動負債合計</b>	<b>26,251</b>	<b>34,405</b>	<b>1,113</b>	<b>1,459</b>	<b>(343)</b>	<b>(450)</b>	<b>27,021</b>	<b>35,414</b>	<b>47,723</b>	<b>62,546</b>	<b>44</b>	<b>58</b>	<b>(6,534)</b>	<b>(8,563)</b>	<b>68,254</b>	<b>89,454</b>	
<b>資本及び負債合計</b>	<b>67,704</b>	<b>88,733</b>	<b>3,090</b>	<b>4,050</b>	<b>(1,149)</b>	<b>(1,506)</b>	<b>69,645</b>	<b>91,277</b>	<b>56,726</b>	<b>74,345</b>	<b>95</b>	<b>125</b>	<b>(13,231)</b>	<b>(17,341)</b>	<b>113,235</b>	<b>148,406</b>	

2020年12月31日	自動車（アフトワズを除く）		アフトワズ		自動車部門内取引		自動車部門合計		販売金融		モビリティサービス		部門間取引		連結合計	
	百万ユーロ	億円	百万ユーロ	億円	百万ユーロ	億円	百万ユーロ	億円	百万ユーロ	億円	百万ユーロ	億円	百万ユーロ	億円	百万ユーロ	億円
<b>資産</b>																
<b>固定資産</b>																
有形固定資産及び無形資産並びにのれん	21,432	28,089	1,569	2,056	-	-	23,001	30,145	415	544	66	86	-	-	23,482	30,776
関連会社及び共同支配企業に対する投資	14,981	19,634	2	3	-	-	14,983	19,637	129	169	7	9	1	1	15,120	19,816

長期金融資産 持分投資	7,908	10,364	-	-	(670)	(878)	7,238	9,486	3	4	-	-	(6,244)	(8,183)	997	1,307
長期金融資産 その他 有価証券、貸付金及び 自動車部門の金融取引 に係るデリバティブ	257	337	-	-	-	-	257	337	-	-	-	-	(1)	(1)	256	336
繰延税金資産	416	545	21	28	-	-	437	573	214	280	-	-	-	-	651	853
その他の固定資産	795	1,042	5	7	(32)	(42)	768	1,007	188	246	-	-	-	-	956	1,253
<b>固定資産合計</b>	<b>45,789</b>	<b>60,011</b>	<b>1,597</b>	<b>2,093</b>	<b>(702)</b>	<b>(920)</b>	<b>46,684</b>	<b>61,184</b>	<b>949</b>	<b>1,244</b>	<b>73</b>	<b>96</b>	<b>(6,244)</b>	<b>(8,183)</b>	<b>41,462</b>	<b>54,340</b>
<b>流動資産</b>																
棚卸資産	5,337	6,995	262	343	-	-	5,599	7,338	41	54	-	-	-	-	5,640	7,392
顧客債権	1,053	1,380	130	170	(113)	(148)	1,070	1,402	41,983	55,023	2	3	(1,325)	(1,737)	41,730	54,691
短期金融資産	1,065	1,396	-	-	(4)	(5)	1,061	1,391	943	1,236	-	-	(823)	(1,079)	1,181	1,548
未収還付税金及びその 他の流動資産	2,667	3,495	274	359	(2)	(3)	2,939	3,852	6,122	8,023	5	7	(5,039)	(6,604)	4,027	5,278
現金及び現金同等物	12,524	16,414	558	731	(133)	(174)	12,949	16,971	8,738	11,452	15	20	(5)	(7)	21,697	28,436
<b>流動資産合計</b>	<b>22,646</b>	<b>29,680</b>	<b>1,224</b>	<b>1,604</b>	<b>(252)</b>	<b>(330)</b>	<b>23,618</b>	<b>30,954</b>	<b>57,827</b>	<b>75,788</b>	<b>22</b>	<b>29</b>	<b>(7,192)</b>	<b>(9,426)</b>	<b>74,275</b>	<b>97,345</b>
<b>資産合計</b>	<b>68,435</b>	<b>89,691</b>	<b>2,821</b>	<b>3,697</b>	<b>(954)</b>	<b>(1,250)</b>	<b>70,302</b>	<b>92,138</b>	<b>58,776</b>	<b>77,032</b>	<b>95</b>	<b>125</b>	<b>(13,436)</b>	<b>(17,609)</b>	<b>115,737</b>	<b>151,685</b>
<b>資本及び負債</b>																
<b>資本</b>	<b>25,346</b>	<b>33,218</b>	<b>678</b>	<b>889</b>	<b>(671)</b>	<b>(879)</b>	<b>25,353</b>	<b>33,228</b>	<b>6,195</b>	<b>8,119</b>	<b>48</b>	<b>63</b>	<b>(6,258)</b>	<b>(8,202)</b>	<b>25,338</b>	<b>33,208</b>
<b>固定負債</b>																
長期引当金	2,454	3,216	21	28	-	-	2,475	3,244	604	792	-	-	-	-	3,079	4,035
長期金融負債	11,489	15,057	1,030	1,350	-	-	12,519	16,407	890	1,166	15	20	(1)	(1)	13,423	17,592
繰延税金負債	314	412	34	45	(1)	(1)	347	455	573	751	2	3	-	-	922	1,208
その他の固定負債	1,408	1,845	37	48	(32)	(42)	1,413	1,852	270	354	2	3	-	-	1,685	2,208
<b>固定負債合計</b>	<b>15,665</b>	<b>20,531</b>	<b>1,122</b>	<b>1,470</b>	<b>(33)</b>	<b>(43)</b>	<b>16,754</b>	<b>21,958</b>	<b>2,337</b>	<b>3,063</b>	<b>19</b>	<b>25</b>	<b>(1)</b>	<b>(1)</b>	<b>19,109</b>	<b>25,044</b>
<b>流動負債</b>																
短期引当金	1,575	2,064	56	73	-	-	1,631	2,138	49	64	-	-	(1)	(1)	1,679	2,200
短期金融負債	5,145	6,743	139	182	(137)	(180)	5,147	6,746	(1)	(1)	18	24	(1,240)	(1,625)	3,924	5,143

営業債務及び販売金融 負債	8,025	10,518	452	592	(108)	(142)	8,369	10,968	48,298	63,299	2	3	(845)	(1,107)	55,824	73,163
未払税金及びその他の 流動負債	12,679	16,617	374	490	(5)	(7)	13,048	17,101	1,898	2,488	8	10	(5,091)	(6,672)	9,863	12,926
<b>流動負債合計</b>	<b>27,424</b>	<b>35,942</b>	<b>1,021</b>	<b>1,338</b>	<b>(250)</b>	<b>(328)</b>	<b>28,195</b>	<b>36,952</b>	<b>50,244</b>	<b>65,850</b>	<b>28</b>	<b>37</b>	<b>(7,177)</b>	<b>(9,406)</b>	<b>71,290</b>	<b>93,433</b>
<b>資本及び負債合計</b>	<b>68,435</b>	<b>89,691</b>	<b>2,821</b>	<b>3,697</b>	<b>(954)</b>	<b>(1,250)</b>	<b>70,302</b>	<b>92,138</b>	<b>58,776</b>	<b>77,032</b>	<b>95</b>	<b>125</b>	<b>(13,436)</b>	<b>(17,609)</b>	<b>115,737</b>	<b>151,685</b>

C. 事業セグメント別連結キャッシュ・フロー計算書

2021年上半期	自動車 (アフトワズを 除く)		アフトワズ		自動車 部門内取引		自動車部門合計		販売金融		モビリティ サービス		部門間取引		連結合計	
	百万 ユーロ	億円	百万 ユーロ	億円	百万 ユーロ	億円	百万 ユーロ	億円	百万 ユーロ	億円	百万 ユーロ	億円	百万 ユーロ	億円	百万 ユーロ	億円
<b>当期純利益<sup>(1)</sup></b>	<b>(61)</b>	<b>(80)</b>	<b>67</b>	<b>88</b>	<b>(3)</b>	<b>(4)</b>	<b>3</b>	<b>4</b>	<b>455</b>	<b>596</b>	<b>(20)</b>	<b>(26)</b>	<b>(70)</b>	<b>(92)</b>	<b>368</b>	<b>482</b>
非連結上場企業からの受 取配当金の調整	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
非資金的収益及び費用の 調整																
- 減価償却費、償却費及 び減損	2,048	2,684	55	72	-	-	2,103	2,756	64	84	4	5	-	-	2,171	2,845
- 関連会社及び共同支配 企業の当期純(利益) 損失に対する持分	(153)	(201)	-	-	-	-	(153)	(201)	(10)	(13)	3	4	-	-	(160)	(210)
- その他の非資金的収益 及び費用(利息・税金 調整前)	(137)	(180)	37	48	-	-	(100)	(131)	96	126	1	1	(11)	(14)	(14)	(18)
非上場関連会社及び共同 支配企業からの受取 配当金	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
<b>利息・税金調整前 キャッシュ・フロー</b>	<b>1,697</b>	<b>2,224</b>	<b>159</b>	<b>208</b>	<b>(3)</b>	<b>(4)</b>	<b>1,853</b>	<b>2,429</b>	<b>605</b>	<b>793</b>	<b>(12)</b>	<b>(16)</b>	<b>(81)</b>	<b>(106)</b>	<b>2,365</b>	<b>3,100</b>
<b>上場企業からの受取配当金</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>-</b>
販売金融債権の減少 (増加)	-	-	-	-	-	-	-	-	774	1,014	-	-	(337)	(442)	437	573
販売金融部門に係る金融 資産・負債の純増減	-	-	-	-	-	-	-	-	(2,624)	(3,439)	-	-	27	35	(2,597)	(3,404)
資産計上したリース用資 産の増減	(198)	(259)	-	-	-	-	(198)	(259)	(81)	(106)	-	-	-	-	(279)	(366)

税引前運転資本の増減	(410)	(537)	222	291	(1)	(1)	(189)	(248)	(92)	(121)	3	4	1	1	(277)	(363)
<b>営業活動によるキャッシュ・フロー（利息・税金調整前）</b>	<b>1,089</b>	<b>1,427</b>	<b>381</b>	<b>499</b>	<b>(4)</b>	<b>(5)</b>	<b>1,466</b>	<b>1,921</b>	<b>(1,418)</b>	<b>(1,858)</b>	<b>(9)</b>	<b>(12)</b>	<b>(390)</b>	<b>(511)</b>	<b>(351)</b>	<b>(460)</b>
利息の受取額	17	22	13	17	(3)	(4)	27	35	-	-	-	-	-	-	27	35
利息の支払額	(117)	(153)	(39)	(51)	3	4	(153)	(201)	-	-	-	-	8	10	(145)	(190)
当期税金（支払） /受取額	(51)	(67)	(6)	(8)	-	-	(57)	(75)	(96)	(126)	-	-	-	-	(153)	(201)
<b>営業活動による キャッシュ・フロー</b>	<b>938</b>	<b>1,229</b>	<b>349</b>	<b>457</b>	<b>(4)</b>	<b>(5)</b>	<b>1,283</b>	<b>1,681</b>	<b>(1,514)</b>	<b>(1,984)</b>	<b>(9)</b>	<b>(12)</b>	<b>(382)</b>	<b>(501)</b>	<b>(622)</b>	<b>(815)</b>
無形資産の購入	(527)	(691)	(24)	(31)	-	-	(551)	(722)	(2)	(3)	(3)	(4)	-	-	(556)	(729)
有形固定資産の購入	(904)	(1,185)	(39)	(51)	4	5	(939)	(1,231)	(4)	(5)	-	-	-	-	(943)	(1,236)
有形固定資産及び無形資産の処分	134	176	3	4	-	-	137	180	-	-	-	-	-	-	137	180
支配の獲得又は喪失を伴う持分の取得及び売却、取得現金控除後	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
その他の持分及び資産の取得及び売却 <sup>(2)</sup>	1,106	1,450	-	-	-	-	1,106	1,450	-	-	(1)	(1)	2	3	1,107	1,451
自動車部門に係るその他有価証券及び貸付の純(増)減	(95)	(125)	-	-	-	-	(95)	(125)	-	-	4	5	12	16	(79)	(104)
<b>投資活動による キャッシュ・フロー</b>	<b>(286)</b>	<b>(375)</b>	<b>(60)</b>	<b>(79)</b>	<b>4</b>	<b>5</b>	<b>(342)</b>	<b>(448)</b>	<b>(6)</b>	<b>(8)</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>14</b>	<b>18</b>	<b>(334)</b>	<b>(438)</b>
株主に係るキャッシュ・フロー	(38)	(50)	(1)	(1)	-	-	(39)	(51)	(75)	(98)	-	-	69	90	(45)	(59)
自動車部門に係る金融負債の純増減	(419)	(549)	(70)	(92)	(89)	(117)	(578)	(758)	-	-	7	9	295	387	(276)	(362)
<b>財務活動による キャッシュ・フロー</b>	<b>(457)</b>	<b>(599)</b>	<b>(71)</b>	<b>(93)</b>	<b>(89)</b>	<b>(117)</b>	<b>(617)</b>	<b>(809)</b>	<b>(75)</b>	<b>(98)</b>	<b>7</b>	<b>9</b>	<b>364</b>	<b>477</b>	<b>(321)</b>	<b>(421)</b>

現金及び現金同等物の増加 (減少)	195	256	218	286	(89)	(117)	324	425	(1,595)	(2,090)	(2)	(3)	(4)	(5)	(1,277)	(1,674)
----------------------	-----	-----	-----	-----	------	-------	-----	-----	---------	---------	-----	-----	-----	-----	---------	---------

現金及び現金同等物の 期首残高	12,524	16,414	558	731	(133)	(174)	12,949	16,971	8,738	11,452	15	20	(5)	(7)	21,697	28,436
現金及び現金同等物の増 加(減少)	195	256	218	286	(89)	(117)	324	425	(1,595)	(2,090)	(2)	(3)	(4)	(5)	(1,277)	(1,674)
為替相場変動等の影響額	12	16	34	45	(11)	(14)	35	46	71	93	4	5	-	-	110	144
現金及び現金同等物の 期末残高	12,731	16,685	810	1,062	(233)	(305)	13,308	17,441	7,214	9,455	17	22	(9)	(12)	20,530	26,907

(1) 販売金融部門から自動車部門に対して支払われた配当金は、自動車（アフトワズを除く）部門の当期純利益に含まれる。これらは2021年において69百万ユーロである（2020年度に配当金の支払いはなかった）。

(2) その他の持分の売却には、ダイムラー株式の売却に関連する1,138百万ユーロを含む。

2020年上半期	自動車 (アフトワズを 除く)		アフトワズ		自動車 部門内取引		自動車部門合計		販売金融		モビリティ サービス		部門間取引		連結合計	
	百万 ユーロ	億円	百万 ユーロ	億円	百万 ユーロ	億円	百万 ユーロ	億円	百万 ユーロ	億円	百万 ユーロ	億円	百万 ユーロ	億円	百万 ユーロ	億円
当期純利益 <sup>(1)</sup>	(7,447)	(9,760)	(316)	(414)	-	-	(7,763)	(10,174)	395	518	(25)	(33)	7	9	(7,386)	(9,680)
非連結上場企業からの受 取配当金の調整	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
非資金的収益及び費用の 調整																
- 減価償却費、償却費及 び減損	2,401	3,147	39	51	-	-	2,440	3,198	43	56	5	7	-	-	2,488	3,261
- 関連会社及び共同支配 企業の当期純(利益) 損失に対する持分	4,902	6,425	-	-	-	-	4,902	6,425	(10)	(13)	-	-	-	-	4,892	6,411

- その他の非資金的収益 及び費用（利息・税金 調整前）	219	287	306	401	(2)	(3)	523	685	253	332	6	8	(12)	(16)	770	1,009
非上場関連会社及び共同 支配企業からの受取配当 金	-	-	1	1	-	-	1	1	-	-	-	-	-	-	1	1
<b>利息・税金調整前 キャッシュ・フロー</b>	<b>76</b>	<b>100</b>	<b>29</b>	<b>38</b>	<b>(2)</b>	<b>(3)</b>	<b>103</b>	<b>135</b>	<b>681</b>	<b>893</b>	<b>(14)</b>	<b>(18)</b>	<b>(5)</b>	<b>(7)</b>	<b>765</b>	<b>1,003</b>
<b>上場企業からの受取 配当金</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>-</b>
販売金融債権の減少 （増加）	-	-	-	-	-	-	-	-	2,376	3,114	-	-	192	252	2,568	3,366
販売金融部門に係る金融 資産・負債の純増減	-	-	-	-	-	-	-	-	205	269	-	-	125	164	330	432
資産計上したリース用資 産の増減	(464)	(608)	-	-	-	-	(464)	(608)	(56)	(73)	-	-	-	-	(520)	(682)
税引前運転資本の増減	(3,829)	(5,018)	221	290	(3)	(4)	(3,611)	(4,733)	106	139	3	4	(1)	(1)	(3,503)	(4,591)
<b>営業活動によるキャッ シュ・フロー（利息・税金 調整前）</b>	<b>(4,217)</b>	<b>(5,527)</b>	<b>250</b>	<b>328</b>	<b>(5)</b>	<b>(7)</b>	<b>(3,972)</b>	<b>(5,206)</b>	<b>3,312</b>	<b>4,341</b>	<b>(11)</b>	<b>(14)</b>	<b>311</b>	<b>408</b>	<b>(360)</b>	<b>(472)</b>
利息の受取額	39	51	5	7	-	-	44	58	-	-	-	-	-	-	44	58
利息の支払額	(156)	(204)	(40)	(52)	1	1	(195)	(256)	-	-	(3)	(4)	9	12	(189)	(248)
当期税金（支払） /受取額	(65)	(85)	(5)	(7)	-	-	(70)	(92)	(97)	(127)	-	-	1	1	(166)	(218)
<b>営業活動による キャッシュ・フロー</b>	<b>(4,399)</b>	<b>(5,765)</b>	<b>210</b>	<b>275</b>	<b>(4)</b>	<b>(5)</b>	<b>(4,193)</b>	<b>(5,495)</b>	<b>3,215</b>	<b>4,214</b>	<b>(14)</b>	<b>(18)</b>	<b>321</b>	<b>421</b>	<b>(671)</b>	<b>(879)</b>
無形資産の購入	(717)	(940)	(28)	(37)	-	-	(745)	(976)	(1)	(1)	(6)	(8)	-	-	(752)	(986)
有形固定資産の購入	(1,386)	(1,816)	(82)	(107)	3	4	(1,465)	(1,920)	(8)	(10)	-	-	-	-	(1,473)	(1,931)
有形固定資産及び無形資 産の処分	24	31	4	5	-	-	28	37	-	-	-	-	-	-	28	37

支配の獲得又は喪失を伴う持分の取得及び売却、取得現金控除後	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
その他の持分及び資産の取得及び売却	(214)	(280)	-	-	-	-	(214)	(280)	-	-	(4)	(5)	4	5	(214)	(280)
自動車部門に係るその他有価証券及び貸付の純(増)減	293	384	-	-	(1)	(1)	292	383	-	-	-	-	(200)	(262)	92	121
<b>投資活動によるキャッシュ・フロー</b>	<b>(2,000)</b>	<b>(2,621)</b>	<b>(106)</b>	<b>(139)</b>	<b>2</b>	<b>3</b>	<b>(2,104)</b>	<b>(2,758)</b>	<b>(9)</b>	<b>(12)</b>	<b>(10)</b>	<b>(13)</b>	<b>(196)</b>	<b>(257)</b>	<b>(2,319)</b>	<b>(3,039)</b>
株主に係るキャッシュ・フロー	(37)	(48)	-	-	-	-	(37)	(48)	(11)	(14)	4	5	(4)	(5)	(48)	(63)
自動車部門に係る金融負債の純増減	2,152	2,820	504	661	(130)	(170)	2,526	3,311	-	-	8	10	(74)	(97)	2,460	3,224
<b>財務活動によるキャッシュ・フロー</b>	<b>2,115</b>	<b>2,772</b>	<b>504</b>	<b>661</b>	<b>(130)</b>	<b>(170)</b>	<b>2,489</b>	<b>3,262</b>	<b>(11)</b>	<b>(14)</b>	<b>12</b>	<b>16</b>	<b>(78)</b>	<b>(102)</b>	<b>2,412</b>	<b>3,161</b>
<b>現金及び現金同等物の増加(減少)</b>	<b>(4,284)</b>	<b>(5,615)</b>	<b>608</b>	<b>797</b>	<b>(132)</b>	<b>(173)</b>	<b>(3,808)</b>	<b>(4,991)</b>	<b>3,195</b>	<b>4,187</b>	<b>(12)</b>	<b>(16)</b>	<b>47</b>	<b>62</b>	<b>(578)</b>	<b>(758)</b>

<b>現金及び現金同等物の期首残高</b>	<b>12,231</b>	<b>16,030</b>	<b>70</b>	<b>92</b>	<b>(3)</b>	<b>(4)</b>	<b>12,298</b>	<b>16,118</b>	<b>2,762</b>	<b>3,620</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>(78)</b>	<b>(102)</b>	<b>14,982</b>	<b>19,635</b>
現金及び現金同等物の増加(減少)	(4,284)	(5,615)	608	797	(132)	(173)	(3,808)	(4,991)	3,195	4,187	(12)	(16)	47	62	(578)	(758)
為替相場変動等の影響額	(184)	(241)	(31)	(41)	7	9	(208)	(273)	(104)	(136)	27	35	13	17	(272)	(356)
<b>現金及び現金同等物の期末残高</b>	<b>7,763</b>	<b>10,174</b>	<b>647</b>	<b>848</b>	<b>(128)</b>	<b>(168)</b>	<b>8,282</b>	<b>10,854</b>	<b>5,853</b>	<b>7,671</b>	<b>15</b>	<b>20</b>	<b>(18)</b>	<b>(24)</b>	<b>14,132</b>	<b>18,521</b>

(1) 販売金融部門から自動車部門に対して支払われた配当金は、自動車(アフトワズを除く)部門の当期純利益に含まれる。2020年上半期に配当金の支払いはなかった。

	自動車 (アフトワズを除く)	アフトワズ	自動車 部門内取引	自動車部門合計	販売金融	モビリティ サービス	部門間取引	連結合計
--	-------------------	-------	--------------	---------	------	---------------	-------	------

2020年度	百万 ユーロ	億円	百万 ユーロ	億円	百万 ユーロ	億円	百万 ユーロ	億円	百万 ユーロ	億円	百万 ユーロ	億円	百万 ユーロ	億円	百万 ユーロ	億円
<b>当期純利益<sup>(1)</sup></b>	<b>(8,581)</b>	<b>(11,246)</b>	<b>(196)</b>	<b>(257)</b>	<b>1</b>	<b>1</b>	<b>(8,776)</b>	<b>(11,502)</b>	<b>789</b>	<b>1,034</b>	<b>(63)</b>	<b>(83)</b>	<b>4</b>	<b>5</b>	<b>(8,046)</b>	<b>(10,545)</b>
非連結上場企業からの受 取配当金の調整	(11)	(14)	-	-	-	-	(11)	(14)	-	-	-	-	-	-	(11)	(14)
非資金的収益及び費用の 調整																
- 減価償却費、償却費及 び減損	4,571	5,991	80	105	-	-	4,651	6,096	83	109	16	21	-	-	4,750	6,225
- 関連会社及び共同支配 企業の当期純（利益） 損失に対する持分	5,160	6,763	-	-	-	-	5,160	6,763	(19)	(25)	4	5	-	-	5,145	6,743
- その他の非資金的収益 及び費用（利息・税金 調整前）	754	988	317	415	-	-	1,071	1,404	452	592	14	18	(24)	(31)	1,513	1,983
非上場関連会社及び共同 支配企業からの受取配当 金	3	4	2	3	-	-	5	7	-	-	-	-	-	-	5	7
<b>利息・税金調整前キャッ シュ・フロー<sup>(2)</sup></b>	<b>1,896</b>	<b>2,485</b>	<b>203</b>	<b>266</b>	<b>1</b>	<b>1</b>	<b>2,100</b>	<b>2,752</b>	<b>1,305</b>	<b>1,710</b>	<b>(29)</b>	<b>(38)</b>	<b>(20)</b>	<b>(26)</b>	<b>3,356</b>	<b>4,398</b>
<b>上場企業からの受取配当金 (3)</b>	<b>11</b>	<b>14</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>11</b>	<b>14</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>11</b>	<b>14</b>
販売金融債権の減少（増 加）	-	-	-	-	-	-	-	-	2,837	3,718	-	-	270	354	3,107	4,072
販売金融部門に係る金融 資産・負債の純増減	-	-	-	-	-	-	-	-	2,154	2,823	-	-	(98)	(128)	2,056	2,695
資産計上したリース用資 産の増減	(839)	(1,100)	-	-	-	-	(839)	(1,100)	(90)	(118)	-	-	-	-	(929)	(1,218)
税引前運転資本の増減	(1,527)	(2,001)	233	305	(78)	(102)	(1,372)	(1,798)	180	236	2	3	(2)	(3)	(1,192)	(1,562)
<b>営業活動によるキャッ シュ・フロー（利息・税金 調整前）</b>	<b>(459)</b>	<b>(602)</b>	<b>436</b>	<b>571</b>	<b>(77)</b>	<b>(101)</b>	<b>(100)</b>	<b>(131)</b>	<b>6,386</b>	<b>8,369</b>	<b>(27)</b>	<b>(35)</b>	<b>150</b>	<b>197</b>	<b>6,409</b>	<b>8,400</b>

利息の受取額	51	67	22	29	(4)	(5)	69	90	-	-	2	3	-	-	71	93
利息の支払額	(297)	(389)	(81)	(106)	4	5	(374)	(490)	-	-	-	-	22	29	(352)	(461)
当期税金(支払) /受取額	(127)	(166)	(8)	(10)	-	-	(135)	(177)	(240)	(315)	-	-	-	-	(375)	(491)
<b>営業活動によるキャッ シュ・フロー</b>	<b>(832)</b>	<b>(1,090)</b>	<b>369</b>	<b>484</b>	<b>(77)</b>	<b>(101)</b>	<b>(540)</b>	<b>(708)</b>	<b>6,146</b>	<b>8,055</b>	<b>(25)</b>	<b>(33)</b>	<b>172</b>	<b>225</b>	<b>5,753</b>	<b>7,540</b>
無形資産の購入	(1,412)	(1,851)	(74)	(97)	-	-	(1,486)	(1,948)	(3)	(4)	(11)	(14)	-	-	(1,500)	(1,966)
有形固定資産の購入	(2,602)	(3,410)	(182)	(239)	83	109	(2,701)	(3,540)	(7)	(9)	-	-	-	-	(2,708)	(3,549)
有形固定資産及び無形資 産の処分	187	245	6	8	(6)	(8)	187	245	-	-	-	-	-	-	187	245
支配の獲得又は喪失を伴 う持分の取得及び売却、 取得現金控除後	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
その他の持分及び資産の 取得及び売却	(281)	(368)	-	-	-	-	(281)	(368)	-	-	(23)	(30)	29	38	(275)	(360)
自動車部門に係るその他 有価証券及び貸付の純 (増)減	42	55	2	3	(2)	(3)	42	55	-	-	(2)	(3)	17	22	57	75
<b>投資活動によるキャッ シュ・フロー</b>	<b>(4,066)</b>	<b>(5,329)</b>	<b>(248)</b>	<b>(325)</b>	<b>75</b>	<b>98</b>	<b>(4,239)</b>	<b>(5,556)</b>	<b>(10)</b>	<b>(13)</b>	<b>(36)</b>	<b>(47)</b>	<b>46</b>	<b>60</b>	<b>(4,239)</b>	<b>(5,556)</b>
株主に係るキャッシュ・ フロー	(44)	(58)	-	-	-	-	(44)	(58)	(11)	(14)	29	38	(29)	(38)	(55)	(72)
自動車部門に係る金融負 債の純増減	5,476	7,177	437	573	(143)	(187)	5,770	7,562	-	-	23	30	(133)	(174)	5,660	7,418
<b>財務活動による キャッシュ・フロー</b>	<b>5,432</b>	<b>7,119</b>	<b>437</b>	<b>573</b>	<b>(143)</b>	<b>(187)</b>	<b>5,726</b>	<b>7,504</b>	<b>(11)</b>	<b>(14)</b>	<b>52</b>	<b>68</b>	<b>(162)</b>	<b>(212)</b>	<b>5,605</b>	<b>7,346</b>
<b>現金及び現金同等物の増加 (減少)</b>	<b>534</b>	<b>700</b>	<b>558</b>	<b>731</b>	<b>(145)</b>	<b>(190)</b>	<b>947</b>	<b>1,241</b>	<b>6,125</b>	<b>8,027</b>	<b>(9)</b>	<b>(12)</b>	<b>56</b>	<b>73</b>	<b>7,119</b>	<b>9,330</b>

<b>現金及び現金同等物の 期首残高</b>	<b>12,231</b>	<b>16,030</b>	<b>70</b>	<b>92</b>	<b>(3)</b>	<b>(4)</b>	<b>12,298</b>	<b>16,118</b>	<b>2,762</b>	<b>3,620</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>(78)</b>	<b>(102)</b>	<b>14,982</b>	<b>19,635</b>
----------------------------	---------------	---------------	-----------	-----------	------------	------------	---------------	---------------	--------------	--------------	----------	----------	-------------	--------------	---------------	---------------

現金及び現金同等物の増加（減少）	534	700	558	731	(145)	(190)	947	1,241	6,125	8,027	(9)	(12)	56	73	7,119	9,330
為替相場変動等の影響額	(241)	(316)	(70)	(92)	15	20	(296)	(388)	(149)	(195)	24	31	17	22	(404)	(529)
<b>現金及び現金同等物の 期末残高</b>	<b>12,524</b>	<b>16,414</b>	<b>558</b>	<b>731</b>	<b>(133)</b>	<b>(174)</b>	<b>12,949</b>	<b>16,971</b>	<b>8,738</b>	<b>11,452</b>	<b>15</b>	<b>20</b>	<b>(5)</b>	<b>(7)</b>	<b>21,697</b>	<b>28,436</b>

(1) 販売金融部門から自動車部門に対して支払われた配当金は、自動車（アフトワズを除く）部門の当期純利益に含まれる。2020年度に配当金の支払いはなかった。

(2) 利息・税金調整前キャッシュ・フローには上場会社からの受取配当金を含まない。

(3) ダイムラー（11百万ユーロ）及び日産（0百万ユーロ）からの受取配当金である。

[次へ](#)

D. 自動車部門に関するその他の情報: ネット・キャッシュ・ポジション（実質有利子負債）、営業フリー・キャッシュ・フロー及びROCE

ネット・キャッシュ・ポジション又は実質有利子負債、営業フリー・キャッシュ・フロー及びROCEは、自動車部門についてのみ表示されている。

ネット・キャッシュ・ポジション又は実質有利子負債とは、すべての非営業利付金融債務と約定債務の総額から、現金及び現金同等物と市場性ある有価証券や事業部門貸付金などのその他の非営業金融資産を差し引いた額である。

ネット・キャッシュ・ポジション（実質有利子負債）

	自動車 (アフトワズを除く)		アフトワズ		自動車部門内取引		自動車部門合計	
	百万 ユーロ	億円	百万 ユーロ	億円	百万 ユーロ	億円	百万 ユーロ	億円
2021年6月30日								
長期金融負債	(10,950)	(14,351)	(1,080)	(1,415)	-	-	(12,030)	(15,767)
短期金融負債	(5,238)	(6,865)	(65)	(85)	237	311	(5,066)	(6,639)
長期金融資産 - その他有価証券、貸付金 及び金融取引に係るデリバティブ	64	84	-	-	-	-	64	84
短期金融資産	987	1,294	-	-	(5)	(7)	982	1,287
現金及び現金同等物	12,731	16,685	810	1,062	(233)	(305)	13,308	17,441
<b>自動車部門のネット・キャッシュ・ ポジション（実質有利子負債）</b>	<b>(2,406)</b>	<b>(3,153)</b>	<b>(335)</b>	<b>(439)</b>	<b>(1)</b>	<b>(1)</b>	<b>(2,742)</b>	<b>(3,594)</b>

	自動車 (アフトワズを除く)		アフトワズ		自動車部門内取引		自動車部門合計	
	百万 ユーロ	億円	百万 ユーロ	億円	百万 ユーロ	億円	百万 ユーロ	億円
2020年12月31日								
長期金融負債	(11,489)	(15,057)	(1,030)	(1,350)	-	-	(12,519)	(16,407)
短期金融負債	(5,145)	(6,743)	(139)	(182)	137	180	(5,147)	(6,746)
長期金融資産 - その他有価証券、貸付金 及び金融取引に係るデリバティブ	118	155	-	-	-	-	118	155

短期金融資産	1,024	1,342	-	-	(4)	(5)	1,020	1,337
現金及び現金同等物	12,524	16,414	558	731	(133)	(174)	12,949	16,971
<b>自動車部門のネット・キャッシュ・ポジション（実質有利子負債）</b>	<b>(2,968)</b>	<b>(3,890)</b>	<b>(611)</b>	<b>(801)</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>(3,579)</b>	<b>(4,691)</b>

営業フリー・キャッシュ・フロー

2021年6月30日	自動車 (アフトワズを除く)		アフトワズ		自動車部門内取引		自動車部門合計	
	百万 ユーロ	億円	百万 ユーロ	億円	百万 ユーロ	億円	百万 ユーロ	億円
利息・税金調整前キャッシュ・フロー (上場企業からの受取配当金を除く。)	1,697	2,224	159	208	(3)	(4)	1,853	2,429
税引前運転資本の増減	(410)	(537)	222	291	(1)	(1)	(189)	(248)
自動車部門の利息の受取額	17	22	13	17	(3)	(4)	27	35
自動車部門の利息の支払額	(117)	(153)	(39)	(51)	3	4	(153)	(201)
当期税金(支払)/受取額	(51)	(67)	(6)	(8)	-	-	(57)	(75)
有形固定資産及び無形資産の取得(処分との純額)	(1,297)	(1,700)	(60)	(79)	4	5	(1,353)	(1,773)
資産計上したリース用車両及びバッテリー	(198)	(259)	-	-	-	-	(198)	(259)
<b>自動車部門の営業フリー・キャッシュ・フロー</b>	<b>(359)</b>	<b>(471)</b>	<b>289</b>	<b>379</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>(70)</b>	<b>(92)</b>
リースチャリング費用に係る支払	(297)	(389)	(5)	(7)	-	-	(302)	(396)
<b>自動車部門の営業フリー・キャッシュ・フロー(リースチャリングを除く。)</b>	<b>(62)</b>	<b>(81)</b>	<b>294</b>	<b>385</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>232</b>	<b>304</b>

	自動車 (アフトワズを除く)	アフトワズ	自動車部門内取引	自動車部門合計
--	-------------------	-------	----------	---------

2020年度	百万 ユーロ	億円	百万 ユーロ	億円	百万 ユーロ	億円	百万 ユーロ	億円
利息・税金調整前キャッシュ・フロー (上場企業からの受取配当金を除く。)	1,896	2,485	203	266	1	1	2,100	2,752
税引前運転資本の増減 <sup>(1)</sup>	(1,527)	(2,001)	233	305	(78)	(102)	(1,372)	(1,798)
自動車部門の利息の受取額	51	67	22	29	(4)	(5)	69	90
自動車部門の利息の支払額	(297)	(389)	(81)	(106)	4	5	(374)	(490)
当期税金(支払)/受取額	(127)	(166)	(8)	(10)	-	-	(135)	(177)
有形固定資産及び無形資産の取得(処分との純額)	(3,827)	(5,016)	(250)	(328)	77	101	(4,000)	(5,242)
資産計上したリース用車両及びバッテリー	(839)	(1,100)	-	-	-	-	(839)	(1,100)
<b>自動車部門の営業フリー・キャッシュ・フロー</b>	<b>(4,670)</b>	<b>(6,121)</b>	<b>119</b>	<b>156</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>(4,551)</b>	<b>(5,965)</b>
リースチャリング費用に係る支払	(325)	(426)	(14)	(18)	-	-	(339)	(444)
<b>自動車部門の営業フリー・キャッシュ・フロー(リース チャリングを除く。)</b>	<b>(4,345)</b>	<b>(5,695)</b>	<b>133</b>	<b>174</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>(4,212)</b>	<b>(5,520)</b>

(1)金融取引として分析されるリバースファクタリング・プログラム対象のサプライヤー支払債務の決済は、運転資本の増減ではなく、財務活動によるキャッシュ・フローに含まれる。2020年度は、当該支払額は173百万ユーロであった(2019年度は127百万ユーロが運転資本の増減に分類された)。

## ROCE

ROCE (Return On Capital Employed : 使用総資本利益率) は、投下資本の収益性を計る指標である。これは自動車部門について報告され、年度末に計算される。2020年度のROCEは2020年度連結財務諸表の注記に開示されている。

[次へ](#)

## II - 会計方針及び連結範囲

### 注1 - 財務諸表の承認

財務諸表で「ルノー・グループ」又は「当グループ」と表現されるルノー・グループは、2020年12月31日現在の連結財務諸表の注31に記載されているとおり、連結範囲に含まれる、ルノーSA、その子会社、共同支配事業、共同支配企業及び関連会社で構成されている。

ルノー・グループの2021年6月30日付要約中間連結財務諸表は2021年7月29日開催の取締役会において審査されたものである。

### 注2 - 会計方針

2021年6月30日付要約中間連結財務諸表は、IAS第34号「中間財務報告」の規定に基づいて作成されている。要約中間連結財務諸表は年次連結財務諸表に必要な情報をすべて網羅してはいないため、2020年12月31日付の財務諸表と併せて読むことが望ましい。

ルノー・グループの2021年6月30日付要約中間連結財務諸表は、IASB（国際会計基準審議会）が2021年6月30日付で発行し、同日付で欧州連合が採択しているIFRS（国際財務報告基準）に準拠して作成されている。また、下記Aで示す変更を除けば、会計方針は、2020年12月31日付の連結財務諸表における会計方針と同一である。

#### 2-A. 会計方針の変更

ルノー・グループは、EU官報で公表され、2021年1月1日から強制適用される会計基準及び改訂を適用している。

2021年1月1日に適用義務が生じた新たな改訂	
IFRS第9号、IAS第39号、IFRS第7号、IFRS第4号及びIFRS第16号の改訂	「金利指標改革 - フェーズ2」
IFRS第4号の改訂	「保険契約 - IFRS第9号の適用の一時的な免除を2023年1月1日以後に開始する事業年度まで延長すること」

ルノー・グループは、金利指標改革フェーズ2及び金融商品に関連するIFRS第9号、IAS第39号、IFRS第7号、IFRS第4号及びIFRS第16号の改訂を、2020年12月31日現在の財務諸表において早期適用した。金利指標改革の結果、2021年上半期中、グループ外のカウンターパーティと交渉した他の金融商品は、再交渉されなかった。2020年度、自動車部門は（ルノー・ファイナンスの仲介を通じて）ISDA 2018ベンチマークス・サプリメント・プロトコルに従った。販売金融部門は、2020年度はISDA 2020 IBORフォールバックス・プロトコルに、また2021年度はISDA 2018ベンチマークス・サプリメント・プロトコルに従った。

ルノー・グループは、改革の対象となる金利ヘッジ関係で使用される金利ベンチマークを特定した（LIBOR GBP及びLIBOR CHF）。2021年6月30日現在、販売金融部門は、公正価値ヘッジとして指定された300百万スイス・フラン（LIBOR CHFの変動金利連動）及び100百万ポンド（LIBOR GBPの変動金利連動）の金利スワップを保有していた。当グループは、EURIBOR金利が欧州銀行監督機構によってベンチマーク規制に準拠していることが検証されたことから、将来について不確実性はないと考えている。

リスクヘッジ戦略は、これまでのところ、新しいベンチマーク金利への移行によって修正されていない。

その他の改訂の適用による2021年6月30日現在の当グループの財務諸表への重要な影響はない。

#### 欧州連合がまだ採択していない他の基準及び改訂

また、IASBは、欧州連合によってまだ採択されていない以下の新基準及び改訂を公表している。

欧州連合がまだ採択していない新IFRS基準及び改訂		IASBが設定した適用日
IAS第1号の改訂	「負債の流動又は非流動への分類」 「会計方針の開示」	2023年1月1日
IAS第8号の改訂	「会計上の見積りの定義」	2023年1月1日
IAS第12号の改訂	「単一の取引から生じた資産及び負債に係る繰延税金」	2023年1月1日
IAS第16号の改訂	「意図した使用の前の収入」	2022年1月1日
IAS第37号の改訂	「不利な契約 - 契約履行のコスト」	2022年1月1日
IFRS第3号の改訂	「概念フレームワークへの参照の更新」	2022年1月1日
IFRS第16号の改訂	「2021年6月30日を超えるCOVID-19関連レント・コンセッション」	2021年4月1日 (早期適用可能)
IFRS第17号及び改訂	「保険契約」	2023年1月1日
年次改善(2018-2020年サイクル)	年次改善プロセス	2022年1月1日

ルノー・グループは、2020年12月31日現在の連結財務諸表に基づき、IFRS第16号の改訂「2021年6月30日を超えるCOVID-19関連レント・コンセッション」について、2020年の方針に従い適用しない。ルノー・グループが2021年に恩恵を受けたコンセッションは、2020年と同様に、重大な影響を与えるものではない。

当グループは現在、潜在的影響の分析を行っているが、現段階ではこれらの基準及び改訂の適用が連結財務諸表に重要な影響を与えることはないと考えている。

#### その他の変更

給付の勤務期間への帰属(IAS第19号)に関するIFRICのアジェンダ決定04/2021について、分析は今なお進行中である。現段階で、重要な影響は特定されていない。

#### 2-B. 見積り及び判断

##### 2021年特有の背景

2020年第1四半期に顕在化し、かかる1年と2021年上半年期を通して継続した新型コロナウイルス感染症(COVID-19)の流行に関連して、自動車世界市場は2020年度に前年同期比14.4%の下降となり、2019年6月30日から2021年6月30日の間に24.0%縮小した。ルノー・グループは、従業員の保護のために、また各国政府の政策に従い、2020年3月中にほとんどの国で商業及び生産活動を停止した。2020年及び2021年上半年期においては、ロックダウン期間中、製造や販売に従事していないほぼすべての従業員が自宅勤務となり、一時帰休させる措置がとられた。ルノー・グループが事業活動を行っている国の政府により課せられたロックダウン措置が終了したことを尊重し、主に2020年5月から製造及び販売を再開した。2020年下半年中、フランスを含む数ヶ国で2度目のロックダウンと夜間外出禁止が課され、フランスは2021年上半年期中も3度目のロックダウンと夜間外出禁止を行った。これらのすべての措置が、2020年及び2021年上半年期のルノー・グループの事業活動にもマイナスの影響をもたらした。2021年上半年期中、世界全体の自動車部門における電子構成部品の供給途絶によ

る事業の影響も生じ始めた。その結果、総販売台数は、2020年に前年比20%超減少した後、2021年上半年期には2019年上半年期比24.2%減の1,422,563台となった。

業務のために十分な流動性水準を維持するため、ルノー・グループは、フランス政府が保証する50億ユーロの融資枠を準備し、計40億ユーロとなる3回の引き出しを行った(注18-C)。2020年12月31日現在未使用の10億ユーロは、2021年6月30日現在もはや利用できなかった。ルノー・グループはまた、2020年11月に額面金額10億ユーロの新規社債の発行を行い(注18-C)、2021年4月にさらに600百万ユーロの社債の発行を行った。当連結財務諸表の公表日において、ルノー・グループは今後12ヶ月間の事業の継続性を確保するのに十分な現金及び資金調達源を有しており、債券の発行を行う能力があることを示した(注18-C)。

計上された費用及び収益のうち、新型コロナウイルス感染症(COVID-19)の流行により全部又は一部が発生したと確認される費用及び収益は、有形固定資産及び無形資産の減損など、その性質上常にその区分に含まれる費用を除き「その他の営業利益及び営業費用」とはみなされない。

ルノーが受領した政府補助金を控除した人件費、追加の物流コスト、新たな医療プロトコルの導入費用、及び主にロックダウン規則のために期中に使用されなかった又は一部のみ使用された資産に関する減価償却費は、関連する機能(製品及びサービス売上原価、研究開発費、販売費及び一般管理費)に配分される。新型コロナウイルス感染症(COVID-19)の流行のみに起因する金額を確実に特定することができないため、当該金額は報告されていない。

2020年度連結財務諸表には、この流行及び中期事業計画「ルノー・リユーション」(2021-2025年)のアップデートに関連して行われた一部の資産及び負債の修正再表示が含まれた。主な影響は、特定の有形固定資産及び無形資産に関する減損762百万ユーロ(注6)、繰延税金資産の認識の中止に起因する248百万ユーロ(注8)、及び販売金融債権の予想信用損失に対する減損216百万ユーロの増加(注13)であった。流行の継続又は電子構成部品の供給途絶の結果、2021年上半年中に、相当する重大な会計上の修正再表示は行われなかった。本項に記載したとおり、2020年度財務諸表に対する新型コロナウイルス感染症(COVID-19)の流行の影響の見積りは特に複雑であり、関連する注記で説明されているような判断を必要とした。

2020年11月20日、ルノー・グループは、フランスにおいて社会的パートナーとの間で、自動車業界の将来の発展に備えて技能及びサービス技術を変革するための協定を締結した。この協定は、新たな再就職方針の条件を定めたものであり、2021年度の関連する従業員の任意労働免除制度、及び1,900人を上限とする従業員の離職に関する団体協約退職制度を盛り込んでいる。海外子会社においては、ルノー・グループは2022年度コスト削減計画に沿ったリストラクチャリングを展開している。これらの制度については、リストラクチャリング及び従業員数調整を認識し、関連する場合は2021年6月30日現在再見積りを行っている(注6-A及び17-B)。

RBJACは財政難に陥っており、2021年6月30日現在、今後12ヶ月間継続企業として存続する能力が不確実であると判断された。

新型コロナウイルス感染症(COVID-19)の流行、中国での新戦略及びRBJACの財政難、新たな従業員数削減計画並びに新中期事業計画「ルノー・リユーション」(2021-2025年)の状況を踏まえ、2020年及び2021年上半年期において、見積り及び判断に依拠し、特に注意を払ってきたルノー・グループの連結財務諸表の主な項目は以下のとおりである。

- ・ 固定資産の減損の可能性、特に自動車専用資産の減損及びのれん(注10)
- ・ 有形固定資産又は棚卸資産に分類されたリース用車両の回収可能価額
- ・ 関連会社、特に日産及びRBJACに対する投資(注11及び12)
- ・ 販売金融債権に係る予想信用損失の減損(注13)
- ・ 収益認識、主に、販売価格へのプレッシャーを考慮した、その他負債に計上されている販売奨励プログラムに基づいて支払われる未払費用の算定
- ・ リストラクチャリング引当金の算定(注6-A及び17)
- ・ サプライヤーの破綻に伴うリスクの算定

- ・ 2020年以降の欧州CAFE（企業平均燃費）規制の潜在的な影響：この規制のもとでは、ヨーロッパで毎暦年に登録されている全車両の平均CO<sub>2</sub>排出量目標を超過した場合、自動車メーカーは罰金を科されることになる（注21）。

新型コロナウイルス感染症（COVID-19）の状況が刻々と変化し、それが世界経済の財務健全性に影響を及ぼすため、このリストは網羅的なものではなく、流行によるルノー・グループの事業への経済的影響の大きさと期間を予測することは依然として非常に困難である。

### その他の重要な見積り及び判断

ルノー・グループは、特定の資産及び負債の帳簿価額、収益及び費用、並びに財務諸表の特定の注記における開示に影響する見積り及び仮定を頻繁に行う必要がある。財務諸表の作成にあたり、ルノー・グループでは見積りや評価を定期的に見直し、過去の実績やその他、経済環境に関連する要素を反映させている。こうした仮定や環境の変化が想定されたものと異なった場合、ルノー・グループの当期連結財務諸表作成時の見積りとその後の連結財務諸表の数値との間に差異が生じることもありうる。2021年6月30日現在のルノー・グループの連結財務諸表において、見積り及び判断に基づく主な項目は以下のとおりである。

- ・ 研究開発費の資産計上及びそれらの償却期間（注5及び10-A）
- ・ 資産計上した開発費以外の固定資産の減価償却及び償却期間（注10）
- ・ 税務上の繰越欠損金に対する繰延税金資産の認識（注8）
- ・ 引当金、とりわけ販売される車両及びバッテリーに係る保証引当金（注17-B）、退職給付その他の長期従業員給付債務に対する引当金（注17-A）、従業員数調整措置に対する引当金（注6-A）、法的リスク及び税務リスク（法人所得税リスクを除く）に対する引当金並びに不確実な税金負債に対する引当金
- ・ リース負債、特に追加借入利率並びに行使が合理的に確実な更新及び終了オプションの価値の評価（注18）

### 注3 - 連結範囲の変更及び売却目的で保有する資産（負債）

2021年上半期における連結範囲に関する主な変更及び重要な事象は以下のとおりである。

- ・ 2021年5月、ルノー・グループは、パートナーであるプラグ・パワー・インクと、対等な持分を保有する合弁会社Hyviaを設立した。この合弁会社は、燃料電池を動力源とする小型商用車、水素充填ステーション、カーボンフリー水素の供給、並びにフリートの保守及び管理からなるフルエコシステムのターンキーソリューションを提供する。新合弁会社は持分法に計上され、自動車事業の一部となっている。
- ・ ルノー・グループは、モビライズ・パワー・ソリューションズ・ブランドのもと、Eltoホールディングと共同保有する子会社や合弁会社を通じて、ヨーロッパ各地で充電のインフラやソリューションのノウハウを展開している。Eltoホールディングはフランスに拠点を置くルノー-s.a.s.の子会社で、2021年上半期の設立以来一貫して完全連結化されている欧州の事業体（51%保有のElto BeLux、100%保有のElto UK、Elto DACH GmbH、Elto Italy S.r.l.及びElto Iberia s.l. Unipersonal）を保有している。Eltoフランスは、40%保有の合弁会社であり、持分法により計上されている。これらの事業体はすべてモビリティサービス部門に含まれている。
- ・ 2021年4月、ルノー・グループは、オーストラリアの子会社であるピークル・ディストリビューターズ・オーストラリアによる商業活動をすべて停止し、当該国でルノー及びダチア・ブランドの自動車の販売を担当している輸入業者にその資産を移管した。ピークル・ディストリビューターズ・オーストラリアは現在清算中である。
- ・ 2021年4月、ルノー・グループは、持分法により計上されている事業体であるルノー・南アフリカの40%の少数株主持分を、15百万ユーロの価格で過半数株主であるMotus Corporation Proprietary Ltdに売却した。

戦略プラン「ルノーリユーション」の適用に伴い、ルノー・グループは、一部の不動産資産（土地、生産拠点）、支店（フランス国内）及び自動車販売子会社（フランス国外）の売却を開始した。その結果、今後12ヶ月以内に売却が発生する可能性が高く、それが特定の購入者との事前の議論により証明されている場合には、関連する資産及び負債は、IFRS第5号に従い、「売却目的で保有する資産」及び「売却目的で保有する資産に関連する負債」に再分類される。

2021年6月30日現在、売却目的で保有する資産グループは394百万ユーロの資産並びに68百万ユーロの債務及びその他の負債で構成されている。

(単位：百万ユーロ)	注	2021年6月30日
無形資産及びのれん	10	17
有形固定資産	10	247
棚卸資産	14	104
現金及び現金同等物合計		10
その他		16
<b>売却目的で保有する資産合計</b>		<b>394</b>
<b>売却目的で保有する資産に関連する負債合計</b>		<b>(68)</b>

これらの売却目的で保有する資産について減損は認識されていない。

## III - 連結損益計算書

## 注4 - 売上高

## 4-A. 売上高の内訳

(単位：百万ユーロ)	2021年上半期	2020年上半期	2020年度
<b>製品売上高 - 自動車部門</b>	<b>18,646</b>	<b>14,150</b>	<b>34,724</b>
<b>自動車部門のパートナーに対する売上高</b>	<b>1,888</b>	<b>1,736</b>	<b>3,651</b>
リース用資産に係るレンタル収益 <sup>(1)</sup>	606	309	660
その他サービス売上高	684	621	1,283
<b>サービス売上高 - 自動車部門</b>	<b>1,290</b>	<b>930</b>	<b>1,943</b>
<b>製品売上高 - 販売金融部門</b>	<b>17</b>	<b>15</b>	<b>38</b>
リース用資産に係るレンタル収益 <sup>(1)</sup>	55	56	108
販売金融債権による利息の受取額	942	1,043	1,982
その他サービス売上高 <sup>(2)</sup>	508	486	1,010
<b>サービス売上高 - 販売金融部門</b>	<b>1,505</b>	<b>1,585</b>	<b>3,100</b>
<b>サービス売上高 - モビリティサービス部門</b>	<b>11</b>	<b>9</b>	<b>19</b>
<b>売上高合計</b>	<b>23,357</b>	<b>18,425</b>	<b>43,474</b>

(1) 買戻し約定付自動車販売又は固定資産レンタルにつきルノー・グループが計上したレンタル収益。

(2) 主に、融資契約又はその他に基づく車両の保険、メンテナンス及び買換で構成されるサービスに係る収益。

## 4-B. 地域ごとの売上

連結売上高は顧客の所在地別に表示している。

(単位：百万ユーロ)	2021年上半期	2020年上半期	2020年度
ヨーロッパ	16,468	12,732	30,426
フランスを含む	6,909	5,065	12,019
ユーラシア	3,270	2,367	6,062
アフトワズを含む	1,630	1,176	2,784
アフリカ及び中東	743	568	1,314
アジア太平洋	1,284	1,661	3,185
南米	1,592	1,095	2,486
<b>売上高合計</b>	<b>23,357</b>	<b>18,425</b>	<b>43,474</b>

2021年、ルノー・グループは、国際的な構成を変更した。アフリカ・中東・インド・アジア-太平洋地域を以下の新たな2地域に分けた。

- ・アフリカ及び中東
- ・アジア太平洋

2020年12月31日現在提示されていた中国地域は現在アジア太平洋地域に含まれている。

ルーマニア、ブルガリア及びフランス海外県地域は現在ヨーロッパ地域に含まれている。

2020年度の数値は、2021年に導入した地域に対応している。

## 注5 - 研究開発費

(単位：百万ユーロ)	2021年上半期	2020年上半期	2020年度
研究開発費	(1,164)	(1,399)	(2,749)
資産計上した開発費	508	692	1,390
資産計上した開発費の償却	(591)	(603)	(1,210)
<b>収益に含まれる合計</b>	<b>(1,247)</b>	<b>(1,310)</b>	<b>(2,569)</b>

2021年上半期の研究開発費の減少は、主に、製品ラインナップのアップグレードの当初サイクルの終了、事業規模の縮小、並びに業務委託及び試作品購入を中心とした固定費削減策によって説明される。

この減少は、新型コロナウイルス感染症（COVID-19）の流行によりいちだんと強められたが、IAS第38号に定められる規則に基づいて開発費に適用される資産化率に対して重大な影響を及ぼすものではなかった。資産化率の低下は、とりわけ、開発費が資産計上される特定の技術的なマイルストーンの延期に起因している。

資産計上した開発費の償却は、2020年上半期と比べて安定しており、そのため、2021年上半期に資産計上した費用よりも高かった。

## 注6 - その他の営業利益及び営業費用

(単位：百万ユーロ)	2021年上半期	2020年上半期	2020年度
リストラクチャリング及び従業員数調整に係る費用	(145)	(166)	(600)
事業又は事業会社の全部又は一部売却損益及び連結範囲の変更に関連するその他の損益	13	(172)	(183)
有形固定資産及び無形資産売却損益（リース用資産の売却を除く）	115	19	96
有形固定資産、無形資産及びのれんの減損（関連会社及び共同支配企業ののれんを除く）	(43)	(445)	(762)
その他の非経常的な項目	(23)	(40)	(213)
<b>合計</b>	<b>(83)</b>	<b>(804)</b>	<b>(1,662)</b>

### 6-A. リストラクチャリング及び従業員数調整に係る費用

2021年上半期のリストラクチャリング及び従業員数調整に係る費用は、主に、2020年5月29日に発表された固定費削減計画の一環として実施されたフランス国外（主に韓国、スペイン及びルーマニア）のリストラクチャリング計画に関係するものである。

2020年度のこれらの費用には、2020年4月1日から2021年1月1日までの間に資格を有する従業員が参加できたフランスの労働免除制度、並びに2020年11月にフランスで締結された自動車業界の将来の発展に備えて技能及びサービス技術を変革するための協定に関連する引当金に係るマイナス115百万ユーロが含まれる。この協定

は2020年5月に発表された、フランスで4,600人、全世界で10,000人の人員削減を含む3年間で20億ユーロ超の固定費削減計画の一環である。この協定は、新たな再就職方針の条件、2021年2月1日から2022年1月1日までの間に展開される2021年度の新たな任意労働免除制度、及び1900人を上限とする従業員の離職に関する団体協約退職制度を定めたものである。リストラクチャリング引当金は2020年12月31日現在、新たな任意労働免除制度に対してマイナス70百万ユーロ、団体協約退職制度に対してマイナス197百万ユーロを計上した。

#### 6-B. 事業又は事業体の処分損益

処分を進める中で、ルノー・グループは、ルノー・南アフリカへの40%の投資を、過半数株主であるMotus Corporation Proprietary Ltdに15百万ユーロの価格で売却した。持分法に基づいて計上されたこの投資の価値はゼロであったため、この売却益は15百万ユーロに達する。

2020年、合併会社DRACにおけるルノー持分の売却及びアフターサービス事業の買収に関連する費用は、合計マイナス172百万ユーロが計上された。

#### 6-C. 有形固定資産及び無形資産売却損益（リース用資産の売却を除く）

2021年4月、ルノー・グループは、ルクセンブルクの不動産を売却し、115百万ユーロの売却益を得た。

#### 6-D. 固定資産及びのれんの減損（関連会社及び共同支配企業ののれんを除く）

2021年6月現在、戻入控除後の減損はマイナス43百万ユーロである（2020年度はマイナス762百万ユーロで、うちマイナス445百万ユーロが上半期に計上された）。新たな減損は、(i)不動産リース終了決定による共同所有資産（マイナス17百万ユーロ、注10）及び(ii)ルノー・グループが生産中止を決定した車両及び構成部品に関連する資産（マイナス26百万ユーロ）に関係するものである。注10に記載の資金生成単位の減損テストの結果、2021年上半期に減損は認識されていない。

2021年上半期に減損の戻入は無かった（2020年も同様）。

#### 6-E. その他の例外的項目

2021年上半期に、売却予定の工場に関してマイナス15百万ユーロの環境コンプライアンス費用引当金が計上された。

アルジェリア政府の決定を受けて、2020年初頭にアルジェリアの事業活動が停止したが、2021年中に再開している。その結果、2021年上半期中にルノーは、アルジェリア事業に関連する資産（債権、棚卸資産等）について2020年下半期に計上されたマイナス99百万ユーロの減損のうち、13百万ユーロを回収した。

ルノー・ブリリアンス・ジンベイ・オートモーティブ・カンパニー（RBJAC）の現在の財政難により、同社に対する債権について9百万ユーロの減損が認識された。

特定の自動車に関する減損テストにより、これらの自動車に関連するパートナー及びサプライヤーに対する前払金及び将来の支払に相当する例外的な費用が認識された。これは、2020年上半期のマイナス23百万ユーロを含み、2020年度はマイナス75百万ユーロにのぼる。

#### 注7 - 財務収益（費用）

（単位：百万ユーロ）

2021年上半期      2020年上半期      2020年度

総有利子負債コスト	(180)	(167)	(355)
現金及び金融資産に係る収益	38	25	18
<b>実質有利子負債コスト</b>	<b>(142)</b>	<b>(142)</b>	<b>(337)</b>
支配ないし重要な影響力の下にない企業からの受取配当金	1	-	16
財務運営における為替差損益	22	20	41
超インフレに対するエクスポージャーに係る損益	(36)	(16)	(40)
退職給付及びその他の長期従業員給付債務に関連する確定給付債務及び資産に係る支払利息、純額	(5)	(9)	(16)
その他 <sup>(1)</sup>	(3)	(67)	(146)
<b>その他の財務収益及び財務費用</b>	<b>(21)</b>	<b>(72)</b>	<b>(145)</b>
<b>財務収益（費用）</b>	<b>(163)</b>	<b>(214)</b>	<b>(482)</b>

(1) その他の項目は、主に、債権の譲渡費用、公正価値の変化（FAA及びPartech Growthへの投資）、銀行手数料、割引手数料及び遅延利息、並びに政府保証付き融資の償却原価の調整による23百万ユーロの収益（注18-C）で構成される。2020年12月31日現在のその他の項目にも、政府保証付き融資枠（マイナス69百万ユーロ）及び永久劣後証券（41百万ユーロ、2020年度連結財務諸表注23-C）の償却原価の調整の影響が含まれる。

自動車部門のネット・キャッシュ・ポジションは、事業セグメントごとの情報に表示されている（「要約中間連結財務諸表に対する注記」I - 事業セグメント及び地域に関する情報 - D 自動車部門に関するその他の情報：ネット・キャッシュ・ポジション（実質有利子負債）、営業フリー・キャッシュ・フロー及びROCE）。

## 注8 - 当期税金及び繰延税金

（単位：百万ユーロ）	2021年上半期	2020年上半期	2020年度
当期税金	(198)	(120)	(306)
繰延税金収益（費用）	(2)	(153)	(114)
<b>当期税金及び繰延税金</b>	<b>(200)</b>	<b>(273)</b>	<b>(420)</b>

2021年上半期において、マイナス168百万ユーロの当期税金費用がアフトワズを含む外国企業から発生した（2020年度はマイナス263百万ユーロで、うち2020年上半期はマイナス105百万ユーロ）。

フランス連結納税グループに含まれる事業体の当期税金費用は、2021年上半期においてマイナス30百万ユーロに達している（2020年度はマイナス43百万ユーロで、うち2020年上半期はマイナス15百万ユーロ）。

### 8-A. フランス連結納税グループ

フランス連結納税グループにおける実効税率は関連がない（2020年上半期は5%、2020年12月31日現在は関連がない）。未認識繰延税金資産は3,612百万ユーロ（2020年12月31日現在3,845百万ユーロ）である。これらは将来の課税所得と相殺するため（かかる課税所得の50%を上限とする）無期限に繰越可能な税務上の欠損金を含む。そのうち315百万ユーロは資本勘定科目（日産に対する投資の部分的ヘッジ効果）によって、また3,297百万ユーロは損益計算書関連科目によって発生したものである（2020年12月31日現在、それぞれ372百万ユーロ及び3,473百万ユーロであった）。

### 8-B. フランス連結納税グループに含まれない企業

アフトワズを含む外国企業について、実効税率は25.8%である。

昨年、すべての外国企業（アフトワズを含む）に対する実効税率は、関連がなかった。その主な理由は、アフトワズ部門における税務上の欠損金に対する繰延税金資産の認識の中止である。

#### 注9 - 基本的1株当たり利益及び希薄化後1株当たり利益

(単位：千株)	2021年上半期	2020年上半期	2020年度
発行済株式	295,722	295,722	295,722
自己株式	(3,899)	(5,362)	(4,990)
日産が保有するルノー株式 x 日産に対するルノーの持分	(19,382)	(19,383)	(19,383)
<b>基本的1株当たり利益計算用株式数</b>	<b>272,441</b>	<b>270,977</b>	<b>271,349</b>

基本的1株当たり利益の計算では、期中における発行済普通株式の加重平均株数、すなわち自己株式及び日産が保有するルノー株式を相殺した上での株数を用いている。

(単位：千株)	2021年上半期	2020年上半期	2020年度
基本的1株当たり利益計算用株式数	272,441	270,977	271,349
希薄化効果のあるストック・オプション、業績連動株式及びその他株式報酬	1,535	1,318	-
<b>希薄化後の1株当たり利益計算用株式数</b>	<b>273,976</b>	<b>270,977</b>	<b>271,349</b>

希薄化後の1株当たり利益の計算では、期中に社外流通する可能性のある普通株式の加重平均株数、すなわち基本的1株当たり利益の計算に用いた株数と、希薄化効果を有し、発行が条件付きである場合には報告日に履行条件を満たしている、関連プランに基づき付与されるストック・オプション数及び業績連動株式に対する権利の数の合計数を用いている。

## IV - 営業資産・負債、資本

## 注10 - 無形資産及び有形固定資産

## 10-A. 無形資産及びのれん

(単位：百万ユーロ)	総額	償却及び減損	純額
<b>2020年12月31日残高</b>	<b>15,152</b>	<b>(8,805)</b>	<b>6,347</b>
取得 / (償却及び減損) <sup>(1)</sup>	556	(658)	(102)
(処分) / 戻入	(2)	2	-
為替換算調整勘定	64	(9)	55
連結範囲の変更及びその他	(9)	(5)	(14)
<b>2021年6月30日残高</b>	<b>15,761</b>	<b>(9,475)</b>	<b>6,286</b>

(1) 無形資産に関するマイナス19百万ユーロの減損を含む(注6-D)。

## 10-B. 有形固定資産

(単位：百万ユーロ)	総額	減価償却及び減損	純額
<b>2020年12月31日残高</b>	<b>49,319</b>	<b>(32,184)</b>	<b>17,135</b>
取得 / (減価償却及び減損) <sup>(1)</sup>	1,406	(1,513)	(107)
(処分) / 戻入	(1,001)	440	(561)
為替換算調整勘定	135	(45)	90
連結範囲の変更及びその他	(257)	30	(227)
<b>2021年6月30日残高</b>	<b>49,602</b>	<b>(33,272)</b>	<b>16,330</b>

(1) 有形固定資産に関するマイナス24百万ユーロの減損を含む(注6-D)。

## 10-C. 自動車専用資産(部品を含む)及び事業体に対する減損テスト

自動車(部品を含む)の専用資産及び事業体に対する減損テストの結果、2021年上半期は、減損が計上されなかった(2020年度は762百万ユーロが計上され、うち上半期は445百万ユーロ)。

2020年度に計上された減損は、無形資産についての565百万ユーロ(上半期の260百万ユーロを含む)及び有形固定資産についての197百万ユーロ(上半期の185百万ユーロを含む)で構成される。2020年度の減損は主にガソリン及びディーゼル・エンジン車(構成部品を含む)に関係するものであった。これは、新型コロナウイルス感染症(COVID-19)の流行を背景として、2021年度の販売台数の減少及び事業の見通しの下方修正、並びに2021年1月に発表された2021年から2025年の中期計画に用いられている仮定を受けたものである。

2021年上半期に減損戻入は計上されていない。

## 10-D. 自動車(アフトワズを除く)部門の国別資産又は資金生成単位の減損テスト

## 自動車(アフトワズを除く)部門

ルノーの株式時価総額(発行済株式数から自己株式を差し引いた金額に基づく2021年6月30日現在の9,947百万ユーロ)は、同社の資本(親会社株主持分)の価値より低い。2020年12月に実施した減損テストの結果及び2021年上半期の結果を踏まえ、2021年6月30日現在に追加のテストを行う必要はないと考えた。

## 10-E. アフトワズの資金生成単位及びラーダ・ブランドに対する減損テスト

## アフトワズの資金生成単位に対する減損テスト

会計方針の注記（2020年度連結財務諸表の注2-M）に示している方法により、2020年12月31日にアフトワズの資金生成単位に対する減損テストが行われ、減損の認識にはいたらなかった。

ロシア市場における事業の好ましい発展により、2021年6月30日現在、減損テストは行われなかった。

## ラーダ・ブランドに対する減損テスト

2020年12月31日現在、使用される主要な仮定の合理的に考え得る変更により、ラーダ・ブランドについて回収可能価額が帳簿価額を下回ることはないと判断した。

毎年12月31日に年次減損テストが行われ、ラーダ・ブランドはアフトワズの資金生成単位について行われる減損テストに含まれる予定である。

## 注11 - 日産自動車に対する投資

## 損益計算書及び財政状態計算書における日産に対するルノーの投資

(単位：百万ユーロ)	2021年上半期 / 2021年6月30日現在	2020年上半期 / 2020年6月30日現在	2020年度 / 2020年12月31日現在
<b>連結損益計算書</b>			
持分法により計上される関連会社の当期純利益 (損失)に対する持分	100	(4,817)	(4,970)
<b>連結財政状態計算書</b>			
持分法により計上される関連会社に対する投資	15,185	15,147	14,618

## 11-A. ルノー・グループの連結財務諸表上持分法を適用している日産自動車の連結財務諸表

ルノー・グループの財務諸表上、持分法を適用している日産の財務諸表は、日本の会計基準による日産（東京証券取引所上場）の公表済連結財務諸表に、ルノー・グループに連結するための必要な修正を行なったものである。

2021年6月30日現在日産が保有する自己株式は0.7%（2020年12月31日現在も0.7%）である。その結果、ルノーの日産に対する持分割合は43.7%（2020年12月31日現在も43.7%）である。

## 11-B. ルノー・グループの財政状態計算書に記載の日産自動車に対する投資額の変動

(単位：百万ユーロ)	純資産に対する持分			のれん	合計
	相殺前	ルノーに対する日産の 持分に比例する相殺 <sup>(1)</sup>	純額		
<b>2020年12月31日現在</b>	<b>14,860</b>	<b>(974)</b>	<b>13,886</b>	<b>732</b>	<b>14,618</b>
2021年上半期純利益	100	-	100	-	100
配当金分配	-	-	-	-	-
為替換算調整勘定	233	-	233	(28)	205

その他の変動 <sup>(2)</sup>	262	-	262	-	262
<b>2021年6月30日現在</b>	<b>15,455</b>	<b>(974)</b>	<b>14,481</b>	<b>704</b>	<b>15,185</b>

(1) 日産は2002年以降、44,358千株のルノー株式を保有しており、これは約15%の投資に相当する。相殺は日産におけるルノーの保有割合に基づく。

(2) その他の変動には、年金債務に係る数理計算上の差異の変動、金融商品再評価準備金の変動及び日産の自己株式の変動が含まれる。

#### 11-C. ルノー・グループの連結上修正再表示された日産自動車の資本の増減

(単位：十億円)	2020年 12月31日現在	2021年 上半期純利益	配当金	為替換算 調整勘定	その他の 変動 <sup>(1)</sup>	2021年 6月30日現在
<b>日本の会計基準による資本に 対する親会社株主の持分</b>	<b>3,674</b>	<b>34</b>	-	<b>246</b>	<b>136</b>	<b>4,090</b>
<b>IFRSの準拠による修正：</b>						
退職給付及びその他の 長期従業員給付債務に 対する引当金	105	(10)	-	(2)	(204)	(111)
ダイムラー株式の処分 <sup>(2)</sup>		(76)	-	-	76	-
開発費の資産計上	456	26	-	1	13	496
繰延税金及びその他の 修正	(143)	(21)	-	11	126	(27)
<b>IFRSの準拠による修正後 純資産</b>	<b>4,092</b>	<b>(47)</b>	-	<b>256</b>	<b>147</b>	<b>4,448</b>
ルノー・グループの基準 による修正 <sup>(3)</sup>	210	78	-	(17)	(70)	201
<b>ルノー・グループの基準 による修正後純資産</b>	<b>4,302</b>	<b>31</b>	-	<b>239</b>	<b>77</b>	<b>4,649</b>
(単位：百万ユーロ)						
<b>ルノー・グループの基準 による修正後純資産</b>	<b>34,008</b>	<b>229</b>	-	<b>533</b>	<b>598</b>	<b>35,368</b>
ルノーの持分割合	43.7%					43.7%
ルノーの持分 (下記相殺前)	14,860	100	-	233	262	15,455
ルノーに対する日産の 持分の相殺 <sup>(4)</sup>	(974)					(974)
<b>日産の純資産に対する ルノーの持分</b>	<b>13,886</b>	<b>100</b>	-	<b>233</b>	<b>262</b>	<b>14,481</b>

(1) その他の変動には、年金債務に係る数理計算上の差異の変動、金融商品再評価準備金の変動及び日産の自己株式の変動が含まれる。

(2) 日産保有のダイムラー株式の処分は、IFRSに基づきその他の包括利益に再分類されている（ルノー保有のダイムラー株式の処分についても同じ会計処理が行われている（注15-B参照））。

(3) ルノー・グループの基準による修正は、実質的には、1999年から2002年の間に取得したルノーの固定資産の再評価、及びルノーに対する日産の持分（持分法による）の消去に対応している。

(4) 日産は2002年以降、ルノーにおける44,358千株のルノー株式を保有しており、所有持分は約15%である。相殺は日産におけるルノーの保有割合に基づく。

11-D. 日本の会計基準に基づく日産自動車の当期純利益

日産の会計年度は3月31日を期末日とするため、2021年上半期のルノー・グループの連結決算に含まれる日産の当期純利益は、日産の2020年度第4四半期と2021年度第1四半期の当期純利益の合計である。

	日産の2020年度 第4四半期 2021年1～3月		日産の2021年度 第1四半期 2021年4～6月		ルノー・グループの 2021年上半期 連結財務諸表基準期間 2021年1～6月	
	十億円	百万ユーロ <sup>(1)</sup>	十億円	百万ユーロ <sup>(1)</sup>	十億円	百万ユーロ <sup>(1)</sup>
当期純利益 - 日産株主持分	(81)	(633)	115	868	34	235

(1) 各四半期の平均為替レートで換算されている。

11-E. 株式相場におけるルノー・グループの日産自動車に対する投資の評価額

2021年6月30日現在の相場価格（1株551円）に基づき、ルノーの日産に対する投資の価値は7,680百万ユーロである（2020年12月31日現在では1株560円の価格に基づき8,110百万ユーロ）。

11-F. 日産自動車への投資の減損テスト

2021年6月30日現在、日産への投資の価値は、株式市場における価値が、ルノーの財政状態計算書における価値を49.4%下回っていた（2020年12月31日現在は44.5%）。

会計方針の注記に示している方法により、2020年12月31日に、新型コロナウイルス感染症（COVID-19）の流行の影響を受けて、税引後割引率6.21%及び永久成長率（インフレの影響を含む）1.71%を適用した減損テストが行われた。テストの結果、2020年12月31日現在、日産への投資における減損の認識につながらなかった。また、使用される主要な仮定の合理的に考え得る変更により、回収可能価額が日産への投資の帳簿価額を下回ることはないと判断した。

IAS第36号により特定されるようなトリガーとなる事象が特定されなかったため、2021年6月30日現在に追加の減損テストを行う必要はないと判断した。

11-G. ルノー・グループと日産グループ間の取引11-G1. 自動車（アフトワズを除く）部門及び販売金融部門

ルノー・グループと日産は、車両及び部品の開発、購買、製造並びに販売方法において共同戦略を実施している。この協力は、コストを削減するシナジーにおいて反映されている。

自動車（アフトワズを除く）部門は、以下の2つのレベルで日産との取引に関与している。

- ・工業生産：アライアンス製造工場における車両及び部品のクロスオーバー生産：
  - 2021年上半期における自動車（アフトワズを除く）部門の日産に対する売上の総額及び自動車（アフトワズを除く）部門の日産からの購入総額は、それぞれ9億ユーロ及び7億ユーロであったと見積もられる（2020年度はそれぞれ上半期の8億ユーロ及び6億ユーロを含む18億ユーロ及び14億ユーロ）。
  - 2021年6月30日現在、自動車（アフトワズを除く）部門の日産グループに対する債権残高は、523百万ユーロであり、自動車（アフトワズを除く）部門の日産グループに対する債務残高は、638百万ユーロである（2020年12月31日現在はそれぞれ463百万ユーロ及び664百万ユーロ）。
- ・金融：ルノー・ファイナンスは、ルノー・グループのための活動に加えて、日産グループの金融商品取引のカウンターパーティーとして、為替及び金利のリスクヘッジを行っている。貸借対照表上では、日産グルー

プに対するデリバティブ資産は2021年6月30日現在38百万ユーロであり（2020年12月31日現在は36百万ユーロ）、またデリバティブ債務は2021年6月30日現在94百万ユーロである（2020年12月31日現在は35百万ユーロ）。

ルノー・グループの販売金融部門では、日産ブランドを顧客にアピールしロイヤルティを高めるための一連の金融商品及びサービスを販売政策に組み込み、主にヨーロッパで展開している。2021年上半期にRCIバンクが計上した日産からの受取手数料及び利息の形でのサービス収益は52百万ユーロであった（2020年度は106百万ユーロで、そのうち62百万ユーロが上半期に計上された）。2021年6月30日現在の販売金融部門の日産グループに対する債権残高は30百万ユーロであり（2020年12月31日現在は68百万ユーロ）、2021年6月30日現在の債務残高は126百万ユーロである（2020年12月31日現在は156百万ユーロ）。

販売金融部門は、日産ヨーロッパとの間で、2025年3月31日までの協力の原則を定めたタムシートを締結した。

#### 11-G2. アフトワズと日産グループ間の取引

2021年上半期におけるアフトワズの日産に対する売上の総額及びアフトワズの日産からの購入総額は、それぞれ見積金額で2百万ユーロ及び13百万ユーロに達した（2020年度はそれぞれ56百万ユーロ及び15百万ユーロで、上半期の34百万ユーロ及び9百万ユーロを含む）。

2021年6月30日現在アフトワズの財政状態におけるアフトワズ及び日産グループ間の取引から生じる項目は主に15百万ユーロの営業債務（2020年12月31日現在は14百万ユーロ）から構成される。

#### 注12 - その他の関連会社及び共同支配企業に対する投資

ルノー・グループの財務諸表におけるその他の関連会社及び共同支配企業に対する投資の詳細は以下のとおりである。

	2021年上半期 / 2021年 6月30日現在	2020年上半期 / 2020年 6月30日現在	2020年度 / 2020年 12月31日現在
(単位：百万ユーロ)			
<b>連結損益計算書</b>			
<b>その他の関連会社及び共同支配企業の当期純利益 (損失) に対する持分</b>	<b>60</b>	<b>(75)</b>	<b>(175)</b>
持分法が適用される関連会社 <sup>(1)</sup>	31	15	(24)
持分法が適用される共同支配企業 <sup>(2)</sup>	29	(90)	(151)
<b>連結財政状態計算書</b>			
<b>その他の関連会社及び共同支配企業に対する投資</b>	<b>565</b>	<b>599</b>	<b>502</b>
持分法が適用される関連会社	409	454	380
持分法が適用される共同支配企業	156	145	122

(1) 2020年度に日産オートモティブ・インディア・プライベート・リミテッド（RNAIPL）の生産資産について計上された73百万ユーロの減損は、2021年6月30日現在の財務諸表において変更はない。

(2) ルノー・プリリアンス・ジンベイ・オートモティブ・カンパニー（RBJAC）は財政難に陥っているため、2021年6月30日現在、今後12ヶ月間継続企業として存続する能力が不確実であると判断した。これは持分法が適用される投資の価値に対して影響を及ぼさない。この価値は2020年12月31日現在既にゼロであったが、RBJACに対する債権に関する9百万ユーロの減損を認識するにいたった（注6-E）。

## 注13 - 販売金融債権

## 13-A. 販売金融債権の種類別内訳

(単位：百万ユーロ)	2021年6月30日現在	2020年12月31日現在
ディーラー向け債権	7,385	7,862
消費者向け融資	23,246	23,383
リース及び類似取引	11,084	10,639
<b>総額</b>	<b>41,715</b>	<b>41,884</b>
減損	(1,043)	(1,064)
<b>純額</b>	<b>40,672</b>	<b>40,820</b>

## 13-B. 販売金融債権のリスクのレベル別内訳

RCIバンクは、ディーラー・ポートフォリオとカスタマー・ポートフォリオの社内モデルを同時に調整する「ワンステップ」アプローチを採用し、2018年にデフォルトの新定義に向けたコンプライアンス・プログラムを開始した。

先進的手法で支払能力比率を算出する国（フランス、イタリア、スペイン、ドイツ、英国及び韓国）については、2020年12月に欧州中央銀行による新たなデフォルト校正に関する作業が最終決定され、RCIバンクは、デフォルトの新定義を実施するため欧州中央銀行からの認可待ちとなっている。したがって、2021年6月30日現在、これらの国のカスタマー・ポートフォリオ及びディーラー・ポートフォリオには、デフォルトの新定義は適用されない。

標準的手法で支払能力比率を算出する国（ブラジル及び非G7諸国）については、2021年1月1日より、デフォルトの新定義がカスタマー・ポートフォリオ及びディーラー・ポートフォリオに適用されている。

カスタマー・クレジットについては、貸倒懸念債権の増加及び引当率の低下は、支払能力比率を標準的手法で算出する国に対してデフォルトの新定義を適用したことによるものである。デフォルトの新定義のもとで貸倒の懸念があると判定された債権については、引き続き同様の引当方法で対応している。

ディーラー・クレジットについては、デフォルトの新定義の適用によるリスク費用への全般的な影響はなかった。

(単位：百万ユーロ)	最終顧客向け 販売金融	ディーラー向け 販売金融	2021年 6月30日現在
<b>総額</b>	<b>34,330</b>	<b>7,385</b>	<b>41,715</b>
健全な債権	29,889	7,093	36,982
当初認識から信用リスクの上昇が見られる債権	3,652	216	3,868
貸倒債権	789	76	865
貸倒債権合計の割合	2.3%	1.0%	2.1%
<b>減損</b>	<b>(951)</b>	<b>(92)</b>	<b>(1,043)</b>
健全な債権に係る減損	(252)	(50)	(302)
当初認識から信用リスクの上昇が見られる債権に係る減損	(209)	(8)	(217)
貸倒債権に係る減損	(490)	(34)	(524)

総純額	33,379	7,293	40,672
-----	--------	-------	--------

(単位：百万ユーロ)	最終顧客向け 販売金融	ディーラー向け 販売金融	2020年 12月31日現在
総額	34,022	7,862	41,884
健全な債権	29,148	7,514	36,662
当初認識から信用リスクの上昇が見られる債権	4,170	284	4,454
貸倒債権	704	64	768
貸倒債権合計の割合	2.1%	0.8%	1.8%
減損	(951)	(113)	(1,064)
健全な債権に係る減損	(226)	(63)	(289)
当初認識から信用リスクの上昇が見られる債権に係る減損	(252)	(17)	(269)
貸倒債権に係る減損	(473)	(33)	(506)
総純額	33,071	7,749	40,820

## 注14 - 棚卸資産

(単位：百万ユーロ)	2021年6月30日現在			2020年12月31日現在		
	総額	評価減	純額	総額	評価減	純額
原材料及び貯蔵品	1,907	(278)	1,629	1,665	(276)	1,389
仕掛品	400	(3)	397	310	(2)	308
中古車両	1,323	(158)	1,165	1,376	(162)	1,214
製品及び予備部品	2,328	(127)	2,201	2,882	(153)	2,729
合計	5,958	(566)	5,392	6,233	(593)	5,640

## 注15 - 金融資産 現金及び現金同等物

## 15-A. 短期 / 長期別内訳

(単位:百万ユーロ)	2021年6月30日現在			2020年12月31日現在		
	長期	短期	合計	長期	短期	合計
ダイムラー株式	-	-	-	951	-	951
その他の非支配会社への投資	60		60	46		46
市場性有価証券及び譲渡可能負債証券	-	501	501	-	426	426
自動車部門の金融取引に係るデリバティブ	33	237	270	95	298	393
貸付金その他	243	487	730	161	457	618
<b>金融資産合計</b>	<b>336</b>	<b>1,225</b>	<b>1,561</b>	<b>1,253</b>	<b>1,181</b>	<b>2,434</b>
総額	338	1,229	1,567	1,255	1,207	2,462
減損	(2)	(4)	(6)	(2)	(26)	(28)
現金同等物 <sup>(1)</sup>	-	9,260	9,260	-	10,340	10,340
現金	-	11,270	11,270	-	11,357	11,357
<b>現金及び現金同等物合計</b>	<b>-</b>	<b>20,530</b>	<b>20,530</b>	<b>-</b>	<b>21,697</b>	<b>21,697</b>

(1) 現金同等物の主な内訳は、3ヶ月以内に満期が到来し、最低支払債権の変動のリスクが低い定期預金(合計3,252百万ユーロ(2020年12月31日現在は1,201百万ユーロ))、及び現金同等物の区分の基準を満たす「貨幣資金」の承認を有する投資ファンド(合計5,714百万ユーロ(2020年12月31日現在は8,514百万ユーロ))である。

## 15-B. ダイムラー株式

2021年3月、ルノー・グループは、ダイムラー・グループに対する全持分(資本の1.54%に相当)について、適格投資家向け募集を通じ、1株当たり69.50ユーロ、すなわち総額11.43億ユーロで売却した。

ルノー・グループはダイムラー株式を、売却時に損益への振替の可能性が無い、その他の包括利益項目を通じて公正価値で評価することを選択した。その公正価値は株価に基づいて決定され、2020年12月31日現在951百万ユーロとなった。

2021年6月30日現在、売却実現利益は(1株当たり35.52ユーロの取得価格に対して)554百万ユーロで、そのうち187百万ユーロが2021年度のその他の包括利益項目で認識されている。

日産グループもまた、2021年上半期にダイムラー・グループにおける持分を売却した(注11-C)。

## 15-C. ルノー・グループの使用不能現金

当グループは諸外国に流動資産を有しているが、資金の本国送金が制度上又は政治上、煩雑な国もある。そうした国では当グループの資金は、現地において工業用又は販売金融用に使用することが多い。

販売金融証券化ファンドが保有する銀行の当座預金口座の一部は、証券化債権の信用補完に用いられており、その結果、債権の貸倒の場合に担保の機能を果たしている。これら銀行の当座預金口座は、2021年6月30日現在880百万ユーロである(2020年12月31日現在は670百万ユーロ)。

## 注16 - 資本

## 16-A. 資本金

2021年6月30日現在の発行済全額払込済普通株式の総数は295,722千株で、1株の額面金額は3.81ユーロである（2020年12月31日現在と同じ）。

自己株式への配当はない。自己株式は2021年6月30日現在、ルノーの資本金の1.55%を占めている（2020年12月31日現在は1.53%）。

日産グループはその完全子会社である日産ファイナンス株式会社を通じてルノーの株式の約15%を保有している（但し、これらの株式に議決権は付与されていない）。

## 16-B. 配当

2021年4月23日開催の定時株主総会及び臨時株主総会において配当の分配を行わないことが決議された（2020年度から変更無し）。

## 16-C. 業績連動株式制度及びその他株式報酬

2021年上半期は、1,605千株（初回総額40百万ユーロ）について、新たな業績連動株式制度が導入された。株式に対する権利の権利確定期間は3年間であるが、最低保有期間を有しない。

各対象者が保有する株式にかかる権利の数及びその他株式報酬の変動

	2021年1月1日現在 未確定の権利	付与	確定した権利	期限切れの権利 及びその他の調整	2021年6月30日現在未 確定の権利
株式にかかる権利	4,414,274	1,604,996	(965,135) <sup>(1)</sup>	(491,822)	4,562,313

(1) 権利が確定された業績連動株式は主に、2017年度にフランス非居住者についてプラン24、2018年度にフランス居住者についてプラン25に基づき付与されたものである。

## 注17 - 引当金

### 17-A. 退職給付及びその他の長期従業員給付債務に対する引当金

退職給付及びその他の長期従業員給付債務に対する引当金は、2021年6月30日現在1,519百万ユーロである（2020年12月31日現在は1,647百万ユーロ）。これらの引当金は2021年上半期に128百万ユーロ減少した。2021年6月30日現在、フランスでルノー・グループの債務の評価に最も頻繁に用いられた金融割引率は0.71%で、これに対し、2020年12月31日現在は0.31%であった。また、2021年上半期の昇給率は2.20%で、2020年12月31日と同様であった。

## 17-B. 引当金の増減

(単位：百万ユーロ)	リストラクチャリング引当金	製品保証引当金	その他の税務に関する訴訟及びリスクに対する引当金	保険業務に対する引当金 <sup>(1)</sup>	約定及びその他に対する引当金	合計
<b>2020年12月31日現在</b>	<b>812</b>	<b>992</b>	<b>205</b>	<b>496</b>	<b>421</b>	<b>2,926</b>
繰入	131	306	11	6	83	537
目的使用による引当金取崩	(257)	(298)	(8)	(27)	(52)	(642)
引当金未使用部分の戻入	(39)	(8)	(23)	-	(26)	(96)
連結範囲の変更に伴う増減	-	-	-	-	-	-
為替換算調整勘定及びその他の増減	(26)	5	4	-	3	(14)
<b>2021年6月30日現在<sup>(2)</sup></b>	<b>621</b>	<b>997</b>	<b>189</b>	<b>475</b>	<b>429</b>	<b>2,711</b>

(1) 販売金融部門の保険会社による技術的準備金である。

(2) 短期引当金は1,402百万ユーロ、長期引当金は1,309百万ユーロ。

ルノー又はグループ会社が関与している既知の訴訟についてはすべて毎年度末に調査を行い、法律顧問の意見を参考に、予想されるリスクに対して必要とみなされる引当金を設定している。2021年上半期において、ルノー・グループが引当金を計上した新たな重大な訴訟はなかった。偶発債務に関する情報は注21-Aで報告する。

リストラクチャリング費用引当金は主に韓国及びヨーロッパ地域に関連するものである。

## 注18 - 金融負債及び販売金融負債

## 18-A. 流動/固定別の内訳

(単位：百万ユーロ)	2021年6月30日現在			2020年12月31日現在		
	固定	流動	合計	固定	流動	合計
ルノーSAの永久劣後証券	254	-	254	245	-	245
社債	6,424	322	6,746	5,839	842	6,681
その他の証書による債務	-	1,350	1,350	-	1,318	1,318
金融機関からの借入	4,573	1,778	6,351	5,648	866	6,514
フランス	3,323	1,137	4,460	4,378	98	4,476
ロシア	1,068	42	1,110	1,021	133	1,154
アフトワズを含む	1,068	42	1,110	1,021	118	1,139
ブラジル	181	434	615	249	387	636
リース負債	535	103	638	530	119	649
その他の金融負債 <sup>(1)</sup>	183	271	454	158	427	585
<b>自動車部門の金融負債(デリバティブを除く)</b>	<b>11,969</b>	<b>3,824</b>	<b>15,793</b>	<b>12,420</b>	<b>3,572</b>	<b>15,992</b>
自動車部門の金融取引に係るデリバティブ	61	299	360	99	337	436
<b>自動車部門の金融負債</b>	<b>12,030</b>	<b>4,123</b>	<b>16,153</b>	<b>12,519</b>	<b>3,909</b>	<b>16,428</b>
モビリティサービス部門の金融負債	14	24	38	14	15	29

劣後ローン及びディアックの永久劣後証券 <sup>(2)</sup>	880	-	880	890	-	890
<b>金融負債</b>	<b>12,924</b>	<b>4,147</b>	<b>17,071</b>	<b>13,423</b>	<b>3,924</b>	<b>17,347</b>
社債	-	15,463	15,463	-	17,560	17,560
その他の証書による債務	-	4,280	4,280	-	4,432	4,432
金融機関からの借入	-	4,008	4,008	-	4,552	4,552
その他の有利子負債（リース負債を含む） <sup>(3)</sup>	-	21,421	21,421	-	20,919	20,919
<b>販売金融部門の債務（デリバティブを除く）</b>	<b>-</b>	<b>45,172</b>	<b>45,172</b>	<b>-</b>	<b>47,463</b>	<b>47,463</b>
販売金融部門の金融取引に係るデリバティブ	-	51	51	-	84	84
<b>販売金融負債</b>	<b>-</b>	<b>45,223</b>	<b>45,223</b>	<b>-</b>	<b>47,547</b>	<b>47,547</b>

(1) 2021年6月30日現在、実質的に購入として分析されるリースに関してIAS第16号の適用により認識される金融負債は110百万ユーロである（2020年12月31日現在は86百万ユーロ）。

(2) 2021年6月30日現在の850百万ユーロのRCIバンクの劣後ローンを含む（2020年12月31日現在は850百万ユーロ）。

(3) 2021年6月30日現在、42百万ユーロにおよぶ販売金融部門のリース負債を含む（2020年12月31日は45百万ユーロ）。

#### 18-B. 金融取引に係る自動車部門の金融負債及びデリバティブ資産の変動

(単位：百万ユーロ)	2020年 12月31日 現在	キャッシュ・ フローにおけ る変動	子会社及びその 他の事業ユニッ トに対する支配 の獲得又は喪失 から生じる変動	キャッシュ・ フローに影響 のない為替の 変動	キャッシュ・ フローに影響 のないその他 の変動	2021年 6月30日 現在
ルノーSAの永久劣後証券	245	-	-	-	9	254
社債	6,681	100	-	(28)	(7)	6,746
その他の証書による債務	1,318	14	-	18	-	1,350
金融機関からの借入	6,514	(249)	-	104	(18)	6,351
リース負債	649	(57)	-	3	43	638
その他の金融負債	585	(119)	-	(11)	(1)	454
<b>自動車部門の金融負債 (デリバティブを除く)</b>	<b>15,992</b>	<b>(311)</b>	<b>-</b>	<b>86</b>	<b>26</b>	<b>15,793</b>
自動車部門の金融取引に係 るデリバティブ	436	(81)	-	6	(1)	360
<b>自動車部門の金融負債 総計(A)</b>	<b>16,428</b>	<b>(392)</b>	<b>-</b>	<b>92</b>	<b>25</b>	<b>16,153</b>
自動車部門の金融取引に係 るデリバティブ資産(B)	393	(109)	-	-	(14)	270
<b>連結キャッシュ・フロー計 算書における自動車部門の 金融負債の純増減（部門 別）(A) - (B)</b>		<b>(283)</b>				
モビリティサービス部門の 金融負債	29	7	-	2	-	38
<b>連結キャッシュフロー計算 書における自動車部門の金 融負債の純増減</b>		<b>(276)</b>				

#### 18-C. 金融負債及び販売金融負債の変動

## 自動車部門の永久劣後証券の変動

ルノーSAが1983年10月及び1984年4月に発行した永久劣後証券は、パリ証券取引所に上場される永久劣後株式である。これらの証券に係る最低の年分配率は9%で、固定部分6.75%と、同一の連結体制及び方法により計算された連結売上高に基づく変動部分からなる。

永久劣後証券は、償却原価で計上されている。永久劣後証券は、2021年6月30日現在は428.08ユーロで取引されている(2020年12月31日現在は373.65ユーロ)。2021年6月30日現在の永久劣後証券の株式市場価格に基づく金融負債は、342百万ユーロであった(2020年12月31日現在は298百万ユーロ)。

## 自動車部門の社債及びその他の負債の変動

ルノーSAは、EMTNプログラムに基づき、2021年4月に7年満期、2.5%の利率、額面金額600百万ユーロのユーロ債を発行した。

2021年上半年期、ルノーSAは、総額500百万ユーロの社債を償還した。

ルノーSAは、発行登録プログラムの一環として、2021年6月29日に、2年満期の400億円のトランシェ及び3年満期の1,100億円のトランシェからなる総額1,500億円のトランシェ2本建ての社債募集を日本市場で開始した。発行手取金は2021年7月6日に受領しており、2021年6月30日現在の金融負債には含まれていない。

## 自動車部門の政府保証付き融資枠

2020年、ルノー・グループは、5つの銀行で構成される銀行団に、借入総額の最大90%までのフランス政府による保証付きの50億ユーロを上限とする融資枠を設定した。2020年12月31日現在、この融資枠で40億ユーロが3トランシェに分けて引き出された。その内訳は、2020年8月5日に引き出した20億ユーロ、2020年9月22日の10億ユーロ及び2020年12月23日の10億ユーロである。残存する10億ユーロの融資枠は既に使用できない。

各引き出しの当初償還期限は12ヶ月で、ルノーは満期をさらに3年間延長し、毎年3分の1ずつ返済することができるオプションを有した。各引き出しにかかる利率は、初年度は12ヶ月Euribor、その後の延長については6ヶ月Euriborとした。延長後の期限前返済は、元本金額500百万ユーロ以上について可能である。

これらの融資枠の引出金は、延長された場合、2022年、2023年及び2024年の3回の分割払いで当初引き出しの各応当日に返済されることになり、それぞれの返済日において、ルノー・グループ主導で未払いの分割償還金が期限前弁済される可能性がある。

2021年上半年期、延長オプションは行使されなかったが、2021年6月30日現在それらを実行する意図は変わっていない。但し、当該日現在返済されるべき2021年8月満期の10億ユーロの引き出しを除く。その結果、短期金融負債に分類される2021年8月の10億ユーロの返済予定を除き、2020年8月5日に引き出された融資枠の残高及びその他2回の引出金は長期負債に分類され、総額30億ユーロである。

2020年12月31日から2021年6月30日までの間における、2020年8月5日の10億ユーロの引き出しに係る意図の変更は、IFRS第9号第B5.4.6項に準拠した金融負債の修正として取り扱われる。これにより、金融負債は減少し、これに対応する金額が財務収益で23百万ユーロ計上された(注7)。

## 販売金融部門の負債の増減

2021年度、RCIバンク・グループは、新たに2023年から2025年の間に満期となる社債合計322百万ユーロを発行し、総額2,368百万ユーロの社債を償還した。

金融機関からの借入はタームローンの満期に伴い減少した。

さらにRCIバンク・グループは、TLTRO プログラムに基づき2020年度中に3回の引き出しを行った。これらの総額は1,750百万ユーロで、2023年に満期となる。この融資に適用される上限金利は、欧州中央銀行の主要リファイナンスオペレーションの平均利率（MRQ、現在0%）から0.50%を差し引いた利率に基づいて算出される。この利率については、融資の増加目標に応じて補助が行われる。RCIバンク・グループは、参照期間の目標達成が見込まれることから、これらの改定後の金利を用いて金融負債の実効金利を決定している。この見直し可能な金利は、欧州中央銀行のTLTRO プログラムの恩恵を受けるすべての金融機関に適用されるため、市場金利とみなされる。

2021年上半期中に集められた新たな預金は564百万ユーロ増加して（要求払預金556百万ユーロ及び定期預金8百万ユーロ）、21,072百万ユーロに達し（要求払預金15,271百万ユーロ及び定期預金5,801百万ユーロ）、「その他の有利子負債」に分類されている。これらの預金はドイツ、オーストリア、ブラジル、スペイン、フランス及び英国で集められた。

### 販売金融部門による流動性準備金管理の保証としての担保資産の変動

販売金融部門は、流動性準備金管理について、2021年6月30日現在、フランス中央銀行に対し、フランスの中央担保管理システムである3G（Gestion Globale des Garanties、保証のグローバル管理）システムに基づき、帳簿価額7,898百万ユーロの資産の形で担保を差し入れている（2020年12月31日現在は7,465百万ユーロ）。かかる担保の内訳は、証券化商品発行ピークルの株式の形式で7,316百万ユーロ、ユーロ債で42百万ユーロ及び販売金融債権で540百万ユーロである（2020年12月31日現在は、証券化商品発行ピークルの株式で6,675百万ユーロ、ユーロ債で104百万ユーロ及び販売金融債権で686百万ユーロ）。これらの担保に対してフランス中央銀行により提供された資金は、2021年6月30日現在1,750百万ユーロである（2020年12月31日現在は2,250百万ユーロ）。

### モビリティサービス部門の金融負債の増減

モビリティサービス部門の金融負債は、ルノーsasが利付借入の様式で発行したグループ内融資と、少数株主持分に関するプットオプションで構成されている。

### 融資枠及び流動性準備金

2021年6月30日現在、ルノーSAの銀行との間で設定された確定与信枠の金額は3,430百万ユーロである（2020年12月31日現在から変更無し）。これらの与信枠は1年を超える満期を有しており、2021年6月30日現在、未使用であった。

2021年6月30日現在、自動車部門の流動性準備金は167億ユーロ（2020年12月31日現在は164億ユーロ）で、12ヶ月の期間にわたる約定額を十分にカバーしている。この準備金は、133億ユーロの現金及び現金同等物（2020年12月31日現在は129.5億ユーロ）と34.3億ユーロの未使用確定与信枠（2020年12月31日現在は34.3億ユーロ）からなる。

2021年6月30日現在、販売金融部門の利用可能な流動性は160億ユーロ（2020年12月31日現在は166億ユーロ）で、その内訳は、銀行との間で設定された未使用確定与信枠が44億ユーロ（2020年12月31日現在は45億ユーロ）、欧州中央銀行の金融政策オペレーションの適格担保が55億ユーロ（2020年12月31日現在は45億ユーロ）、中央銀行への預金を主体とする高品質流動資産（HQLA）が59億ユーロ（2020年12月31日現在は74億ユーロ）となっている。

### 18-D. 債権譲渡による資金調達及びリバースファクタリング - 独立系ディーラー・ネットワークに係る資金調達

自動車部門の外部資金調達の一部は、ルノー・グループ外の金融機関に対するコマーシャル債権の譲渡及び販売金融部門に対するグループ内譲渡によるものである。販売金融部門はまた、自動車部門が独立系ディーラー・ネットワークに売却した棚卸資産の資金調達にも寄与している。

当グループは、連結からの除外を目的としない譲渡は行っていない。

コマーシャル債権の譲渡による資金調達及び販売金融部門によるディーラー・ネットワークの資金調達の詳細は以下のとおりである。

(単位：百万ユーロ)	2021年6月30日		2020年6月30日		2020年12月31日	
	ルノー・グループ外企業に対する	販売金融部門に対する	ルノー・グループ外企業に対する	販売金融部門に対する	ルノー・グループ外企業に対する	販売金融部門に対する
自動車部門（アフトワズ以外）の債権譲渡	1,308	378	1,074	300	1,467	307
アフトワズの債権譲渡	80	-	36	-	116	-
自動車部門（アフトワズ以外）のネットワークの資金調達	-	5,742	-	6,402	-	5,754
アフトワズのネットワークの資金調達	6	-	-	-	25	-
<b>譲渡合計</b>	<b>1,394</b>	<b>6,120</b>	<b>1,110</b>	<b>6,702</b>	<b>1,607</b>	<b>6,061</b>

2021年上半期に譲渡され認識が中止された未収税金の総額は182百万ユーロであり、その内訳はCIR債権139百万ユーロ及びVAT債権43百万ユーロである（2020年度はCIR債権165百万ユーロ及びVAT債権49百万ユーロ）。

ルノー・グループ外に譲渡されたフランスの未収税金（「CIR」：研究税控除、及び「CICE」：競争及び雇用のための税控除）で、当該債権の所有にかかわる実質的にすべてのリスク及び便益が移転されているものについては、希薄化リスクが存在しないとみなされる場合に限って認識が中止される。これは、特に譲渡債権が既に税務調査又は予備監査を受けている場合である。2021年6月30日現在貸借対照表に残っている譲渡された未収税金の総額はゼロとなった。

譲渡された債権は、2020年度連結財務諸表の注2-Pに記載のとおり、関連するリスク及び便益が実質的に移転された場合に認識が中止される。

2021年6月30日現在、ルノー・グループはリバースファクタリング・プログラムを有していないため、金融負債における関連する影響はない（リバースファクタリング・プログラムは、2020年6月30日現在は145百万ユーロ、2020年12月31日現在は26百万ユーロであった）。

## V - キャッシュ・フロー及びその他の情報

## 注19 - キャッシュ・フロー

## 19-A. その他の非資金的収益及び費用（利息・税金調整前）

（単位：百万ユーロ）	2021年上半期	2020年上半期	2020年度
引当金の繰入、純額	(216)	(18)	353
販売金融債権の貸倒による影響、純額	(34)	190	255
資産処分による（益）損、純額	(126)	126	64
その他の金融商品の公正価値の変動	(25)	20	58
実質有利子負債	142	142	337
繰延税金	2	154	114
当期税金	198	119	306
その他	45	37	26
<b>その他の非資金的収益及び費用（利息・税金調整前）</b>	<b>(14)</b>	<b>770</b>	<b>1,513</b>

## 19-B. 税引前運転資本の増減

（単位：百万ユーロ）	2021年上半期	2020年上半期	2020年度
棚卸資産純額の（増）減	183	(872)	(112)
債権の（増）減、純額	(26)	(144)	338
その他の資産の（増）減	236	90	212
営業債務の増（減）	(732)	(2,428)	(908)
その他の負債の増（減）	62	(149)	(722)
<b>税引前運転資本の増（減）</b>	<b>(277)</b>	<b>(3,503)</b>	<b>(1,192)</b>

## 19-C. 資本的支出

（単位：百万ユーロ）	2021年上半期	2020年上半期	2020年度
無形資産の購入	(556)	(752)	(1,500)
有形固定資産の購入 <sup>(1)</sup>	(530)	(909)	(2,508)
<b>当期中資産購入合計</b>	<b>(1,086)</b>	<b>(1,661)</b>	<b>(4,008)</b>
支払繰延	(413)	(564)	(200)
<b>資本的支出合計</b>	<b>(1,499)</b>	<b>(2,225)</b>	<b>(4,208)</b>

(1) 資産計上したリース用資産及び使用権資産を除く。

## 注20 - 関連当事者

## 20-A. 取締役、幹部社員及びボード・オブ・マネジメントのメンバーの報酬

2021年5月27日提出のルノーの有価証券報告書、「第一部 企業情報、第5 提出会社の状況、3 コーポレート・ガバナンスの状況等、(2) 役員状況」に記載の点を除き、取締役、幹部社員及びエグゼクティブ・コミッティ(2021年1月1日よりボード・オブ・マネジメントが取って代わった)のメンバーの報酬及び関連給付に係る基準に関して重要な変更は行われていない。

## 20-B. ルノーの関連会社への資本参加

ルノーの日産及び持分法により計上されるその他の会社への資本参加の詳細は注11及び12に記載。

## 20-C. フランス政府及び公的企業との取引

ルノー・グループは、その事業活動の一環として、フランス政府並びにUGAP、EDF及びLa Posteのような公的企業との取引を行っている。これらの取引は、通常の市場価格で行われており、2021年6月30日現在、2021年上半年期について159百万ユーロの売上高、56百万ユーロの自動車顧客債権、306百万ユーロの販売金融債権及び57百万ユーロの与信枠となっている。

2020年、ルノー・グループは、注18に記載のとおり銀行団の発行による政府保証付き融資枠により恩恵を受けた。

## 注21 - オフバランス約定債務並びに偶発資産及び偶発債務

ルノーは、その事業活動の一環として一定数の約定債務を有しており、また、訴訟に関与しているか又は競争及び自動車規制当局の調査を受けている。これらの状況に起因するいかなる債務も(年金債務及びその他の従業員給付、訴訟費用等に係る債務など)引当金によりカバーされている。オフバランス約定債務及び偶発債務を構成するその他の約定債務の内訳は以下に示すとおりである(注21-A)。

ルノーは顧客からの約定(預託金、担保等)も取得しており、さらに金融機関の与信枠も利用可能である(注21-B)。

### 21-A. オフバランス約定債務及び偶発債務

#### 21-A1. 通常取引

ルノー・グループは以下の金額について約定債務を負っている。

(単位:百万ユーロ)	2021年6月30日現在	2020年12月31日現在
顧客に供与した与信枠 <sup>(1)</sup>	3,023	2,437
投資の確定注文	1,072	984
担保資産、保証として提供された資産、又は抵当資産	5	4
抵当、裏書、保証及びその他の約定 <sup>(2)</sup>	658	970

(1) 販売金融部門が顧客に供与した与信枠により、年度末後3ヶ月間に最大3,002百万ユーロ(2021年6月30日現在)の流動資産が流出する(2020年12月31日現在は2,328百万ユーロ)。

(2) その他の約定は特に、行政に付与された保証、株式引受約定及び、IFRS第16号の適用範囲外又はIFRS第16号で規定されている会計処理が適用除外となるリースに関連するリース取引に係る約定債務を含む。販売金融部門による流動性準備金管理の保証としての担保資産については注18-Cに記すとおりである。

#### 21-A2. 偶発債務

ルノー・グループ各社は、事業を行う各国で定期的に税務調査を受けている。税調整額として認められた金額は引当金として財務諸表に計上される。異議申立中の税調整額についても、手続又は上訴につき有利に決着しない場合のリスクを考慮の上で状況に応じて計上している。税金負債は、税金の算定に関する不確実性が存在する場合、引当金として計上している。

RESA（ルノー・エスパニャSA）は、2020年12月31日現在、212百万ユーロの移転価格の税額再評価について通知を受けた。ルノー・グループはこれについて争っている。2021年には、フランス及びスペイン間の和解に向けた手続が開始された。ルノーは、訴訟で勝利する可能性が高いと考えているため、この通知に関連する引当金は計上されていない。2020年12月、スペインの税務当局に135百万ユーロの預け金が支払われ、これは長期金融資産で認識され、連結キャッシュ・フロー計算書上、（自動車部門の貸付金の減少（増加）に基づく）投資活動によるキャッシュ・フローに記載された。別の支払金の78百万ユーロは、2021年上半期中に支払われ、同様に認識された。

ルノー・グループによる子会社や事業の売却には、通常、売却先企業に対する表明保証が伴う。2021年6月30日現在、ルノー・グループはこれらの取引に関連する重要なリスクを認識していない。

ルノー・グループ各社は、事業を行う各国で定期的に当局による調査を受けている。その財務上の帰結を受け入れる場合、それらは引当金として財務諸表において認識される。異議申立がなされている場合、手続又は上訴につき有利に決着しない場合のリスクを考慮した見積りに基づき状況に応じて認識される。

2021年6月30日現在、競争及び自動車規制当局により進められている主な調査は、違法な契約及びヨーロッパにおける自動車排出ガスレベルに係るものである。

2019年1月9日、イタリアの競争当局（“Autorità Garante della Concorrenza e del Mercato” - AGCM）はRCIバンクに125百万ユーロの罰金を科したが、ルノーSAはかかる罰金の支払に関して連帯して責任を負う。ルノー・グループは、この罰金の根拠に異議を唱えており、かかる決定に対して上訴した。ルノーは、かかる決定が裁判所により取消される又は根本的に修正される可能性は高いと考えている。罰金額に影響を与える多くの変数のため、決定が維持された場合、手続終了時に支払義務を有する可能性がある金額を確実に見積もることは不可能である。2019年4月3日、銀行保証の取決めを伴い、支払の停止に関するルノー・グループの申請が認められた。2020年10月21日、裁判所はAGCMの決定全体を取り消し、AGCMは2020年12月23日にその決定に対して上訴した。2019年に取決めを行った銀行保証は2021年に解除された。2021年6月30日、2020年12月31日、2020年6月30日現在、本件に関する引当金は計上されていない。

フランスで継続中の「排出ガス」問題において、パリ検察庁の要請により2017年1月12日に正式な法的調査が開始されており、ルノーs.a.s.は2021年6月8日に正式に不正に関する調査を受けた。

2021年下半期、ルノーは、訴訟のすべての段階での代理権を保証し、一切の損害賠償金及び罰金の支払いを保証するために、20百万ユーロの保証金を支払わなければならない。また、潜在的な報酬の支払いを補填するために、60百万ユーロの銀行保証を提供しなければならない。ルノーは、違反を犯したことを否認している。ルノーの車両はすべて、常に適用される法律と規制に基づいて型式認証を受けている。

これら進行中の訴訟における次の段階の潜在的な結果は、現段階では信頼性をもって見積ることができず、また、2021年6月30日現在（及び2020年12月31日現在）、本件に関する引当金は計上されていない。

ルノー・グループ各社は、欧州連合を中心に、中国、スイス及び韓国でCO<sub>2</sub>排出量に関する適用法規の対象となっている。ルノーは、乗用車及び小型商用車に関する2020年度CAFE（企業平均燃費）目標を達成し、今後数ヶ月以内に欧州委員会による検証を受けることを、2021年1月4日のプレスリリースで発表した。

ルノー・グループの売上高の約70%がこの種の規制の対象となっている。当グループの見積りにより、ルノー・グループは2020年及び2021年の欧州CO<sub>2</sub>目標を遵守する。

また、ルノー・グループ各社は、主に土壌及び地下水の汚染に関して適用される規制に従う。これらの規制は所在国によって様々である。関連する環境負債の一部は潜在的であり、活動が停止されるか事業所が閉鎖された場合にのみ会計上認識される。時として、債務の額を確度をもって決定することもまた難しい。引当金は期末における法的又はみなし債務に相当する負債にのみ計上され、合理的な確実性をもって見積もられる。

#### 21-B. ルノー・グループが取得しているオフバランス約定及び偶発資産

(単位：百万ユーロ)	2021年6月30日現在	2020年12月31日現在
抵当、裏書及び保証	2,989	2,949
担保資産、保証として提供された資産、又は抵当資産 <sup>(1)</sup>	2,853	2,749
買戻し約定 <sup>(2)</sup>	5,599	5,452
その他の約定	59	44

(1) 販売金融部門は新車や中古車の販売金融に対し顧客から担保を取得しており、顧客から取得した担保金額は2021年6月30日現在で合計2,826百万ユーロ(2020年12月31日現在は合計2,708百万ユーロ)である。また、アフトワズは貸付の担保としての不動産の財産権及び所有権15百万ユーロ並びに顧客債権の担保としての自動車に対する権利10百万ユーロを受け取った(2020年12月31日現在はそれぞれ14百万ユーロ及び26百万ユーロ)。

(2) レンタル契約が終了した車両を第三者に販売できるよう販売金融部門が取得する約定。

確定と信枠に関して取得しているオフバランス約定及び社債発行については注18に記すとおりである。

#### 注22 - 後発事象

2021年6月30日以降に重要な事象の発生はない。

[次へ](#)

## 2020年要約中間連結財務諸表

## 連結損益計算書

	注	2020年上半期		2019年上半期		2019年度	
		百万 ユーロ	億円	百万 ユーロ	億円	百万 ユーロ	億円
<b>売上高</b>	4	<b>18,425</b>	<b>24,148</b>	<b>28,050</b>	<b>36,762</b>	<b>55,537</b>	<b>72,787</b>
製品及びサービス売上原価		(15,869)	(20,798)	(22,330)	(29,266)	(44,665)	(58,538)
研究開発費	5	(1,310)	(1,717)	(1,327)	(1,739)	(2,658)	(3,484)
販売費及び一般管理費		(2,449)	(3,210)	(2,739)	(3,590)	(5,552)	(7,276)
その他の営業利益及び営業費用	6	(804)	(1,054)	(133)	(174)	(557)	(730)
その他の営業利益		39	51	19	25	80	105
その他の営業費用		(843)	(1,105)	(152)	(199)	(637)	(835)
<b>営業利益（損失）</b>		<b>(2,007)</b>	<b>(2,630)</b>	<b>1,521</b>	<b>1,993</b>	<b>2,105</b>	<b>2,759</b>
実質有利子負債コスト		(142)	(186)	(180)	(236)	(311)	(408)
総有利子負債コスト		(167)	(219)	(216)	(283)	(386)	(506)
現金及び金融資産に係る収益		25	33	36	47	75	98
その他の財務収益及び財務費用		(72)	(94)	(4)	(5)	(131)	(172)
<b>財務収益（費用）</b>	7	<b>(214)</b>	<b>(280)</b>	<b>(184)</b>	<b>(241)</b>	<b>(442)</b>	<b>(579)</b>
<b>関連会社及び共同支配企業の当期純利益（損失）に対する持分</b>		<b>(4,892)</b>	<b>(6,411)</b>	<b>(35)</b>	<b>(46)</b>	<b>(190)</b>	<b>(249)</b>
日産	11	(4,817)	(6,313)	(21)	(28)	242	317
その他の関連会社及び共同支配企業	12	(75)	(98)	(14)	(18)	(432)	(566)
<b>税引前利益</b>		<b>(7,113)</b>	<b>(9,322)</b>	<b>1,302</b>	<b>1,706</b>	<b>1,473</b>	<b>1,931</b>
当期税金及び繰延税金	8	(273)	(358)	(254)	(333)	(1,454)	(1,906)
<b>当期純利益</b>		<b>(7,386)</b>	<b>(9,680)</b>	<b>1,048</b>	<b>1,374</b>	<b>19</b>	<b>25</b>
当期純利益 - 親会社株主持分		(7,292)	(9,557)	970	1,271	(141)	(185)
当期純利益 - 非支配株主持分		(94)	(123)	78	102	160	210
基本的1株当たり利益 <sup>(1)</sup> (単位：ユーロ/円)		(26.91)	(3,527)	3.57	468	(0.52)	(68)
希薄化後1株当たり利益 <sup>(1)</sup> (単位：ユーロ/円)		(26.91)	(3,527)	3.55	465	(0.52)	(68)
社外流通株式数（単位：千株）							
基本的1株当たり利益計算用	9	270,977	270,977	271,515	271,515	271,639	271,639
希薄化後1株当たり利益計算用	9	270,977	270,977	273,061	273,061	271,639	271,639

(1) 当期純利益 - 親会社株主持分を株式数で除したものと。

[次へ](#)

連結包括利益計算書

	2020年上半期						2019年上半期						2019年度					
	百万ユーロ			億円			百万ユーロ			億円			百万ユーロ			億円		
	税引前	税効果	税引後	税引前	税効果	税引後	税引前	税効果	税引後	税引前	税効果	税引後	税引前	税効果	税引後	税引前	税効果	税引後
当期純利益	(7,113)	(273)	(7,386)	(9,322)	(358)	(9,680)	1,302	(254)	1,048	1,706	(333)	1,374	1,473	(1,454)	19	1,931	(1,906)	25
親会社及び子会社からのその他の包括利益項目																		
次年度以降において損益に再分類されない項目	(160)	(48)	(208)	(210)	(63)	(273)	(120)	41	(79)	(157)	54	(104)	(137)	49	(88)	(180)	64	(115)
確定給付型年金制度に係る数理計算上の差異	57	(56)	(1)	75	(73)	(1)	(170)	42	(128)	(223)	55	(168)	(194)	50	(144)	(254)	66	(189)
資本を通じて公正価値で測定される資本性金融商品	(217)	8	(209)	(284)	10	(274)	50	(1)	49	66	(1)	64	57	(1)	56	75	(1)	73
次年度以降において損益に再分類された又は再分類される項目	(522)	10	(512)	(684)	13	(671)	3	1	4	4	1	5	(67)	(81)	(148)	(88)	(106)	(194)
在外事業に係る為替換算調整勘定	(482)	-	(482)	(632)	-	(632)	75	-	75	98	-	98	119	-	119	156	-	156
超インフレ経済下の在外事業に係る為替換算調整勘定	(13)	-	(13)	(17)	-	(17)	(8)	-	(8)	(10)	-	(10)	(99)	-	(99)	(130)	-	(130)

日産に対する投資の部分的ヘッジ	(10)	-	(10)	(13)	-	(13)	(43)	(5)	(48)	(56)	(7)	(63)	(70)	(87)	(157)	(92)	(114)	(206)
キャッシュ・フロー・ヘッジ商品の公正価値の調整	(18)	9	(9)	(24)	12	(12)	(23)	7	(16)	(30)	9	(21)	(17)	6	(11)	(22)	8	(14)
資本を通じて公正価値で測定される負債証券	1	1	2	1	1	3	2	(1)	1	3	(1)	1	-	-	-	-	-	-
親会社及び子会社からのその他の包括利益項目合計(A)	(682)	(38)	(720)	(894)	(50)	(944)	(117)	42	(75)	(153)	55	(98)	(204)	(32)	(236)	(267)	(42)	(309)
関連会社及び共同支配企業のその他の包括利益項目に対する持分																		
次年度以降において損益に再分類されない項目	(123)	-	(123)	(161)	-	(161)	(8)	-	(8)	(10)	-	(10)	24	-	24	31	-	31
確定給付型年金制度に係る数理計算上の差異	(56)	-	(56)	(73)	-	(73)	(12)	-	(12)	(16)	-	(16)	23	-	23	30	-	30
その他	(67)	-	(67)	(88)	-	(88)	4	-	4	5	-	5	1	-	1	1	-	1
次年度以降において損益に再分類された又は再分類される項目	(587)	-	(587)	(769)	-	(769)	351	-	351	460	-	460	352	-	352	461	-	461
在外事業に係る為替換算調整勘定	(533)	-	(533)	(699)	-	(699)	392	-	392	514	-	514	407	-	407	533	-	533

その他	(54)	-	(54)	(71)	-	(71)	(41)	-	(41)	(54)	-	(54)	(55)	-	(55)	(72)	-	(72)
関連会社及び共同 支配企業における その他の包括利益 項目 合計(B)	(710)	-	(710)	(931)	-	(931)	343	-	343	450	-	450	376	-	376	493	-	493
その他の包括利益 項目 (A)+(B)	(1,392)	(38)	(1,430)	(1,824)	(50)	(1,874)	226	42	268	296	55	351	172	(32)	140	225	(42)	183
包括利益	(8,505)	(311)	(8,816)	(11,147)	(408)	(11,554)	1,528	(212)	1,316	2,003	(278)	1,725	1,645	(1,486)	159	2,156	(1,948)	208
親会社株主 持分			(8,700)			(11,402)			1,240			1,625			1			1
非支配株主 持分			(116)			(152)			76			100			158			207

[次へ](#)

## 連結財政状態計算書

資産	注	2020年6月30日現在		2019年12月31日現在	
		百万 ユーロ	億円	百万 ユーロ	億円
<b>固定資産</b>					
無形資産及びのれん	10-A	6,706	8,789	6,949	9,107
有形固定資産	10-B	16,560	21,704	16,900	22,149
関連会社及び共同支配企業に対する投資		15,746	20,637	21,232	27,827
日産	11	15,147	19,852	20,622	27,027
その他の関連会社及び共同支配企業	12	599	785	610	799
長期金融資産	15	771	1,010	1,072	1,405
繰延税金資産		691	906	1,016	1,332
その他の固定資産		954	1,250	1,224	1,604
<b>固定資産合計</b>		<b>41,428</b>	<b>54,296</b>	<b>48,393</b>	<b>63,424</b>
<b>流動資産</b>					
棚卸資産	14	6,450	8,453	5,780	7,575
販売金融債権		41,487	54,373	45,374	59,467
自動車顧客債権		1,373	1,799	1,258	1,649
短期金融資産	15	1,740	2,280	2,216	2,904
未収還付税金		137	180	86	113
その他の流動資産		4,074	5,339	4,082	5,350
現金及び現金同等物	15	14,132	18,521	14,982	19,635
<b>流動資産合計</b>		<b>69,393</b>	<b>90,946</b>	<b>73,778</b>	<b>96,693</b>
<b>資産合計</b>		<b>110,821</b>	<b>145,242</b>	<b>122,171</b>	<b>160,117</b>

資本及び負債	注	2020年6月30日現在		2019年12月31日現在	
		百万 ユーロ	億円	百万 ユーロ	億円
<b>資本</b>					
資本金		1,127	1,477	1,127	1,477
資本剰余金		3,785	4,961	3,785	4,961
自己株式		(290)	(380)	(344)	(451)
金融商品再評価額		(103)	(135)	232	304
為替換算調整勘定		(3,226)	(4,228)	(2,584)	(3,387)
その他の剰余金		31,837	41,726	32,489	42,580
当期純利益 - 親会社株主持分		(7,292)	(9,557)	(141)	(185)
<b>資本 - 親会社株主持分</b>		<b>25,838</b>	<b>33,863</b>	<b>34,564</b>	<b>45,300</b>
資本 - 非支配株主持分		558	731	767	1,005
<b>資本合計</b>	<b>16</b>	<b>26,396</b>	<b>34,595</b>	<b>35,331</b>	<b>46,305</b>
<b>固定負債</b>					
繰延税金負債		964	1,263	1,044	1,368
退職給付及びその他の長期従業員給付債務に対する引当金 長期	17-A	1,563	2,048	1,636	2,144
その他の引当金 長期	17-B	1,342	1,759	1,458	1,911
長期金融負債	18	8,462	11,090	8,794	11,525
不確実な税金負債に対する引当金 長期		180	236	187	245
その他の固定負債		1,645	2,156	1,734	2,273
<b>固定負債合計</b>		<b>14,156</b>	<b>18,553</b>	<b>14,853</b>	<b>19,466</b>
<b>流動負債</b>					
退職給付及びその他の長期従業員給付債務に対する引当金 短期	17-A	88	115	64	84
その他の引当金 短期	17-B	1,105	1,448	1,064	1,394
短期金融負債	18	5,433	7,120	2,780	3,643
販売金融負債	18	46,527	60,978	47,465	62,208
営業債務		6,933	9,086	9,582	12,558
未払税金		236	309	223	292
不確実な税金負債に対する引当金 短期		8	10	8	10
その他の流動負債		9,939	13,026	10,801	14,156
<b>流動負債合計</b>		<b>70,269</b>	<b>92,095</b>	<b>71,987</b>	<b>94,346</b>
<b>資本及び負債合計</b>		<b>110,821</b>	<b>145,242</b>	<b>122,171</b>	<b>160,117</b>

[次へ](#)

連結持分変動計算書

	株数	資本金		資本剰余金		自己株式		金融商品 再評価額		為替換算 調整勘定		その他の剰余金 <sup>(1)</sup>		当期純利益 (親会社株主持分)		資本 (親会社株主持分)		資本 (非支配株主持分)		資本合計	
	千株	百万 ユーロ	億円	百万 ユーロ	億円	百万 ユーロ	億円	百万 ユーロ	億円	百万 ユーロ	億円	百万 ユーロ	億円	百万 ユーロ	億円	百万 ユーロ	億円	百万 ユーロ	億円	百万 ユーロ	億円
<b>2019年12月31日 現在残高</b>	<b>295,722</b>	<b>1,127</b>	<b>1,477</b>	<b>3,785</b>	<b>4,961</b>	<b>(344)</b>	<b>(451)</b>	<b>232</b>	<b>304</b>	<b>(2,584)</b>	<b>(3,387)</b>	<b>32,489</b>	<b>42,580</b>	<b>(141)</b>	<b>(185)</b>	<b>34,564</b>	<b>45,300</b>	<b>767</b>	<b>1,005</b>	<b>35,331</b>	<b>46,305</b>
2020年上半期 純利益														(7,292)	(9,557)	(7,292)	(9,557)	(94)	(123)	(7,386)	(9,680)
その他の包括利益項 目 <sup>(2)</sup>								(335)	(439)	(1,018)	(1,334)	(55)	(72)			(1,408)	(1,845)	(22)	(29)	(1,430)	(1,874)
<b>2020年上半期 包括利益</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>(335)</b>	<b>(439)</b>	<b>(1,018)</b>	<b>(1,334)</b>	<b>(55)</b>	<b>(72)</b>	<b>(7,292)</b>	<b>(9,557)</b>	<b>(8,700)</b>	<b>(11,402)</b>	<b>(116)</b>	<b>(152)</b>	<b>(8,816)</b>	<b>(11,554)</b>
2019年度利益処分 配当金												(141)	(185)	141	185	-	-	(21)	(28)	(21)	(28)
自己株式の(取 得)/処分及び増資 による影響額						54	71									54	71			54	71
所有持分の増減																-	-	(75)	(98)	(75)	(98)
株式報酬費用等										376	493	(456)	(598)			(80)	(105)	3	4	(77)	(101)
<b>2020年6月30日 現在残高</b>	<b>295,722</b>	<b>1,127</b>	<b>1,477</b>	<b>3,785</b>	<b>4,961</b>	<b>(290)</b>	<b>(380)</b>	<b>(103)</b>	<b>(135)</b>	<b>(3,226)</b>	<b>(4,228)</b>	<b>31,837</b>	<b>41,726</b>	<b>(7,292)</b>	<b>(9,557)</b>	<b>25,838</b>	<b>33,863</b>	<b>558</b>	<b>731</b>	<b>26,396</b>	<b>34,595</b>

(1) その他の剰余金には、2020年3月にIFRS-ICにより発行された解釈に従い現在は為替換算調整勘定に表示されている超インフレ経済下における物価指数に基づく資本項目の修正再表示を含めない(注2-A2参照のこと)。

(2) その他の剰余金の増減は主に、期中に認識された確定給付型年金制度に係る数理計算上の差異に該当する。

連結持分の変動に関する詳細は注16に記載。

	株数	資本金		資本剰余金		自己株式		金融商品 再評価額		為替換算 調整勘定		その他の剰余金 <sup>(1)</sup>		当期純利益 (親会社株主持分)		資本 (親会社株主持分)		資本 (非支配株主持分)		資本合計	
	千株	百万 ユーロ	億円	百万 ユーロ	億円	百万 ユーロ	億円	百万 ユーロ	億円	百万 ユーロ	億円	百万 ユーロ	億円	百万 ユーロ	億円	百万 ユーロ	億円	百万 ユーロ	億円	百万 ユーロ	億円
<b>2018年12月31日 現在残高</b>	<b>295,722</b>	<b>1,127</b>	<b>1,477</b>	<b>3,785</b>	<b>4,961</b>	<b>(400)</b>	<b>(524)</b>	<b>236</b>	<b>309</b>	<b>(2,826)</b>	<b>(3,704)</b>	<b>30,265</b>	<b>39,665</b>	<b>3,302</b>	<b>4,328</b>	<b>35,489</b>	<b>46,512</b>	<b>599</b>	<b>785</b>	<b>36,088</b>	<b>47,297</b>
2019年上半期 純利益														970	1,271	970	1,271	78	102	1,048	1,374

その他の包括利益項目 <sup>(1)</sup>								(3)	(4)	410	537	(137)	(180)			270	354	(2)	(3)	268	351	
<b>2019年上半年 包括利益</b>	-	-	-	-	-	-	-	(3)	(4)	410	537	(137)	(180)	970	1,271	1,240	1,625	76	100	1,316	1,725	
2018年度利益処分																						
配当金												3,302	4,328	(3,302)	(4,328)	-	-			-	-	
自己株式の(取得)/処分及び増資による影響額						54	71					(968)	(1,269)			(968)	(1,269)	(93)	(122)	(1,061)	(1,391)	
所有持分の増減												3	4			3	4	(10)	(13)	(7)	(9)	
超インフレ経済下における物価指数に基づく資本項目の修正再表示										7	9	1	1			8	10			8	10	
株式報酬費用等												(89)	(117)			(89)	(117)			(89)	(117)	
<b>2019年6月30日 現在残高</b>	295,722	1,127	1,477	3,785	4,961	(346)	(453)	233	305	(2,409)	(3,157)	32,377	42,433	970	1,271	35,737	46,837	572	750	36,309	47,587	
2019年下半年 純利益															(1,111)	(1,456)	(1,111)	(1,456)	82	107	(1,029)	(1,349)
その他の包括利益項目								(1)	(1)	(143)	(187)	16	21			(128)	(168)			(128)	(168)	
<b>2019年下半年 包括利益</b>	-	-	-	-	-	-	-	(1)	(1)	(143)	(187)	16	21	(1,111)	(1,456)	(1,239)	(1,624)	82	107	(1,157)	(1,516)	
配当金												2	3			2	3	(3)	(4)	(1)	(1)	
自己株式の(取得)/処分及び増資による影響額						2	3								2	3					2	3
所有持分の増減												(8)	(10)			(8)	(10)	116	152	108	142	
超インフレ経済下における物価指数に基づく資本項目の修正再表示										(32)	(42)	58	76			26	34			26	34	
株式報酬費用等												44	58			44	58			44	58	
<b>2019年12月31日 現在残高</b>	295,722	1,127	1,477	3,785	4,961	(344)	(451)	232	304	(2,584)	(3,387)	32,489	42,580	(141)	(185)	34,564	45,300	767	1,005	35,331	46,305	

(1) その他の剰余金の増減は、期中に認識された確定給付型年金制度に係る数理計算上の差異に該当する。

[次へ](#)

## 連結キャッシュ・フロー計算書

	注	2020年上半期		2019年上半期		2019年度	
		百万 ユーロ	億円	百万 ユーロ	億円	百万 ユーロ	億円
<b>当期純利益</b>		<b>(7,386)</b>	<b>(9,680)</b>	<b>1,048</b>	<b>1,374</b>	<b>19</b>	<b>25</b>
非連結上場企業からの受取配当金の調整		-	-	(46)	(60)	(46)	(60)
非資金的収益及び費用の調整：							
- 減価償却費、償却費及び減損		2,488	3,261	1,835	2,405	3,809	4,992
- 関連会社及び共同支配企業の当期純（利益）損失に対する持分		4,892	6,411	35	46	190	249
- その他の非資金的収益及び費用（利息・税金調整前）	19	770	1,009	524	687	1,937	2,539
非上場関連会社及び共同支配企業からの受取配当金		1	1	-	-	4	5
<b>利息・税金調整前キャッシュ・フロー<sup>(1)</sup></b>		<b>765</b>	<b>1,003</b>	<b>3,396</b>	<b>4,451</b>	<b>5,913</b>	<b>7,750</b>
<b>上場企業からの受取配当金<sup>(2)</sup></b>		<b>-</b>	<b>-</b>	<b>473</b>	<b>620</b>	<b>625</b>	<b>819</b>
消費者向け融資の純増減		785	1,029	(1,571)	(2,059)	(2,612)	(3,423)
ディーラー向け更新可能融資の純増減		1,783	2,337	367	481	(659)	(864)
<b>販売金融債権の（増加）減少</b>		<b>2,568</b>	<b>3,366</b>	<b>(1,204)</b>	<b>(1,578)</b>	<b>(3,271)</b>	<b>(4,287)</b>
販売金融部門による社債の発行		1,151	1,509	2,513	3,294	3,869	5,071
販売金融部門による社債の償還		(898)	(1,177)	(1,418)	(1,858)	(4,034)	(5,287)
販売金融部門に係るその他の負債の純増減		(138)	(181)	1,369	1,794	3,696	4,844
販売金融部門に係るその他の有価証券及び貸付の純増減		215	282	183	240	(428)	(561)
<b>販売金融部門に係る金融資産・負債の純増減</b>		<b>330</b>	<b>432</b>	<b>2,647</b>	<b>3,469</b>	<b>3,103</b>	<b>4,067</b>
<b>資産計上したリース用資産の増減</b>		<b>(520)</b>	<b>(682)</b>	<b>(528)</b>	<b>(692)</b>	<b>(1,059)</b>	<b>(1,388)</b>
<b>税引前運転資本の増減</b>	19	<b>(3,503)</b>	<b>(4,591)</b>	<b>(588)</b>	<b>(771)</b>	<b>1,214</b>	<b>1,591</b>
<b>営業活動によるキャッシュ・フロー（利息・税金調整前）</b>		<b>(360)</b>	<b>(472)</b>	<b>4,196</b>	<b>5,499</b>	<b>6,525</b>	<b>8,552</b>
利息の受取額		44	58	34	45	78	102
利息の支払額		(189)	(248)	(226)	(296)	(368)	(482)
当期税金（支払）/受取額		(166)	(218)	(294)	(385)	(636)	(834)
<b>営業活動によるキャッシュ・フロー</b>		<b>(671)</b>	<b>(879)</b>	<b>3,710</b>	<b>4,862</b>	<b>5,599</b>	<b>7,338</b>
有形固定資産及び無形資産への投資	19	(2,225)	(2,916)	(2,481)	(3,252)	(5,022)	(6,582)
有形固定資産及び無形資産の処分		28	37	9	12	31	41
支配の獲得を伴う持分の取得、取得現金控除後		-	-	(27)	(35)	5	7

その他の持分の取得		(97)	(127)	(7)	(9)	(157)	(206)
支配の喪失を伴う持分の売却、 譲渡現金控除後		-	-	-	-	2	3
その他の持分の売却		(117)	(153)	3	4	36	47
自動車部門に係るその他有価証券 及び貸付の純（増）減		92	121	96	126	(2)	(3)
<b>投資活動によるキャッシュ・フロー</b>		<b>(2,319)</b>	<b>(3,039)</b>	<b>(2,407)</b>	<b>(3,155)</b>	<b>(5,107)</b>	<b>(6,693)</b>
親会社株主に対する支払配当金	16	-	-	(1,036)	(1,358)	(1,035)	(1,356)
非支配株主との取引		11	14	(10)	(13)	(10)	(13)
非支配株主に対する支払配当金		(18)	(24)	(52)	(68)	(96)	(126)
自己株式の（取得）売却		(41)	(54)	(39)	(51)	(36)	(47)
<b>株主に係るキャッシュ・フロー</b>		<b>(48)</b>	<b>(63)</b>	<b>(1,137)</b>	<b>(1,490)</b>	<b>(1,177)</b>	<b>(1,543)</b>
自動車部門による社債発行		-	-	1,000	1,311	1,557	2,041
自動車部門による社債償還		(63)	(83)	(89)	(117)	(574)	(752)
自動車部門に係るその他の金融負債 の純増（減）		2,523	3,307	721	945	(59)	(77)
<b>自動車部門に係る金融負債の純増減</b>		<b>2,460</b>	<b>3,224</b>	<b>1,632</b>	<b>2,139</b>	<b>924</b>	<b>1,211</b>
<b>財務活動によるキャッシュ・フロー</b>		<b>2,412</b>	<b>3,161</b>	<b>495</b>	<b>649</b>	<b>(253)</b>	<b>(332)</b>
現金及び現金同等物の増加（減少）		(578)	(758)	1,798	2,356	239	313

(1) 利息・税金調整前キャッシュ・フローには上場企業からの受取配当金を含まない。

(2) 2019年は、ダイムラー（上半期に46百万ユーロ）並びに日産（上半期に427百万ユーロ及び下半期に152百万ユーロ）からの配当金である。

	2020年上半期		2019年上半期		2019年度	
	百万 ユーロ	億円	百万 ユーロ	億円	百万 ユーロ	億円
<b>現金及び現金同等物の期首残高</b>	<b>14,982</b>	<b>19,635</b>	<b>14,777</b>	<b>19,367</b>	<b>14,777</b>	<b>19,367</b>
現金及び現金同等物の増加（減少）	(578)	(758)	1,798	2,356	239	313
為替相場変動等の影響額	(272)	(356)	(9)	(12)	(34)	(45)
<b>現金及び現金同等物の期末残高<sup>(1)</sup></b>	<b>14,132</b>	<b>18,521</b>	<b>16,566</b>	<b>21,711</b>	<b>14,982</b>	<b>19,635</b>

(1) 使用制限の課された現金の詳細については注15-Cに記す。

## 要約中間連結財務諸表に対する注記

### I - 事業セグメント及び地域に関する情報

ルノーにより定められた事業セグメントは以下のとおりである。

- ・ 「自動車」部門は、事実上以下の2つの部門で構成されている。
  - 「自動車（アフトワズを除く）」部門は、IFRS第10号に基づきルノーがアフトワズ・グループの支配を獲得するまで存在していたルノー・グループの自動車事業を含む。この部門には、乗用車及び小型商用車の製造、販売及び流通子会社、ルノー、ダチア及びサムスのブランドの自動車サービス子会社並びに本部門の資金管理をする子会社が含まれる。また、この部門は、自動車セクターの関連会社及び共同支配企業（主に日産）への投資も含む。
  - 「アフトワズ」部門（ロシアの自動車グループであるアフトワズ及びその親会社であるアライアンス・ロステック・オートb.v.を含む。）は、2016年12月にルノーが支配を獲得（IFRS第10号に定義される。）した後、2016年末に創設された。
- ・ 「販売金融」部門は販売網及び最終顧客に対して、RCIバンク及びその子会社並びに関連会社及び共同支配企業に対する投資によって運営されており、それ自体が営業活動であるとルノー・グループは考えている。
- ・ 「モビリティサービス」部門は、2020年1月1日に設立され、持株会社であるルノーM.A.I. (Mobility As an Industry) に集約された新しいモビリティ向けサービスを含む。この部門には、Flit Technologies Ltd及びその子会社（タクシー予約プラットフォーム）、CoolInagour Ltd及びその子会社（iCabbiブランドのタクシー向けソフトウェア開発）、Marcel（プライベートカーハイヤーアプリ）及びRCIモビリティ（カーシェアサービス）が含まれる。2019年度の数値は、2019年度の販売金融に含まれるこれらの業務が重要ではないため、修正再表示されていない。

セグメントの業績は、「最高経営意思決定者」とされるルノー・グループのエグゼクティブ・コミッティが定期的にレビューするもので、営業総利益を表している。当該指標の定義は過年度から変更はなく、2019年12月31日現在の連結財務諸表（注記2-D. 連結財務諸表の表示）に詳述している。この中間業績は、連結損益計算書には示されていない。以下の事業セグメント別連結損益計算書においてのみ報告されている。

営業総利益はリストラクチャリング費用を除く。これらの費用の定義は、「リストラクチャリング」を「経営者によって企画され、かつ支配されている計画で、a) 企業が従事している事業の範囲、又は、b) 事業を運営している方法のいずれかを大きく変更させるもの」と定義しているIAS第37号「引当金、偶発負債及び偶発資産」に沿って見直されている。この変更が過去の期間に与える影響は重要ではないと考えられており、その決定は実行可能ではない。このため、当該期間の営業総利益額の調整は行っていない。

[次へ](#)

A. 事業セグメント別連結損益計算書

	自動車 (アフトワズを 除く) <sup>(1)</sup>		アフトワズ <sup>(1)</sup>		自動車部門内取引		自動車部門合計		販売金融		モビリティ サービス		部門間取引		連結合計	
	百万 ユーロ	億円	百万 ユーロ	億円	百万 ユーロ	億円	百万 ユーロ	億円	百万 ユーロ	億円	百万 ユーロ	億円	百万 ユーロ	億円	百万 ユーロ	億円
<b>2020年上半期</b>																
<b>外部売上高</b>	15,727	20,612	1,089	1,427	-	-	16,816	22,039	1,600	2,097	9	12	-	-	18,425	24,148
部門間売上高	45	59	258	338	(258)	(338)	45	59	12	16	1	1	(58)	(76)	-	-
<b>部門別売上高</b>	15,772	20,671	1,347	1,765	(258)	(338)	16,861	22,098	1,612	2,113	10	13	(58)	(76)	18,425	24,148
<b>営業総利益<sup>(2)</sup></b>	(1,653)	(2,166)	(2)	(3)	-	-	(1,655)	(2,169)	469	615	(22)	(29)	5	7	(1,203)	(1,577)
<b>営業利益</b>	(2,455)	(3,218)	(2)	(3)	-	-	(2,457)	(3,220)	469	615	(24)	(31)	5	7	(2,007)	(2,630)
<b>財務収益(費用)</b>	(179)	(235)	(31)	(41)	-	-	(210)	(275)	(3)	(4)	(1)	(1)	-	-	(214)	(280)
<b>関連会社及び共同支配 企業の当期純利益(損 失)に対する持分</b>	(4,902)	(6,425)	-	-	-	-	(4,902)	(6,425)	10	13	-	-	-	-	(4,892)	(6,411)
<b>税引前利益</b>	(7,536)	(9,877)	(33)	(43)	-	-	(7,569)	(9,920)	476	624	(25)	(33)	5	7	(7,113)	(9,322)
当期税金及び繰延 税金	89	117	(283)	(371)	-	-	(194)	(254)	(81)	(106)	-	-	2	3	(273)	(358)
<b>当期純利益</b>	(7,447)	(9,760)	(316)	(414)	-	-	(7,763)	(10,174)	395	518	(25)	(33)	7	9	(7,386)	(9,680)

(1) 自動車(アフトワズを除く)部門による外部売上高は、アフトワズ・グループに対する売上高(2020年上半期は96百万ユーロ)を含んでいるため、これらの売上高はアフトワズ部門の部門間取引に含まれる。

(2) 減価償却費、償却費及び減損の詳細については事業セグメント別連結キャッシュ・フロー計算書に記載されている。

	自動車 (アフトワズを 除く) <sup>(1)</sup>		アフトワズ <sup>(1)</sup>		自動車部門内取引		自動車部門合計		販売金融		部門間取引		連結合計	
	百万 ユーロ	億円	百万 ユーロ	億円	百万 ユーロ	億円	百万 ユーロ	億円	百万 ユーロ	億円	百万 ユーロ	億円	百万 ユーロ	億円

2019年上半期 <sup>(2)</sup>														
外部売上高	24,791	32,491	1,557	2,041	-	-	26,348	34,532	1,702	2,231	-	-	28,050	36,762
部門間売上高	53	69	371	486	(371)	(486)	53	69	8	10	(61)	(80)	-	-
部門別売上高	24,844	32,561	1,928	2,527	(371)	(486)	26,401	34,601	1,710	2,241	(61)	(80)	28,050	36,762
営業総利益 <sup>(3)</sup>	986	1,292	84	110	(2)	(3)	1,068	1,400	591	775	(5)	(7)	1,654	2,168
営業利益	862	1,130	78	102	(2)	(3)	938	1,229	589	772	(6)	(8)	1,521	1,993
財務収益(費用) <sup>(4)</sup>	(87)	(114)	(46)	(60)	-	-	(133)	(174)	(1)	(1)	(50)	(66)	(184)	(241)
関連会社及び共同支配企業の当期純利益(損失)に対する持分	(52)	(68)	7	9	-	-	(45)	(59)	10	13	-	-	(35)	(46)
税引前利益	723	948	39	51	(2)	(3)	760	996	598	784	(56)	(73)	1,302	1,706
当期税金及び繰延税金	(73)	(96)	(5)	(7)	-	-	(78)	(102)	(177)	(232)	1	1	(254)	(333)
当期純利益	650	852	34	45	(2)	(3)	682	894	421	552	(55)	(72)	1,048	1,374
2019年度 <sup>(2)</sup>														
外部売上高	49,002	64,222	3,130	4,102	-	-	52,132	68,324	3,405	4,463	-	-	55,537	72,787
部門間売上高	105	138	774	1,014	(774)	(1,014)	105	138	18	24	(123)	(161)	-	-
部門別売上高	49,107	64,360	3,904	5,117	(774)	(1,014)	52,237	68,462	3,423	4,486	(123)	(161)	55,537	72,787
営業総利益 <sup>(3)</sup>	1,289	1,689	156	204	(1)	(1)	1,444	1,893	1,223	1,603	(5)	(7)	2,662	3,489
営業利益	762	999	130	170	(1)	(1)	891	1,168	1,294	1,696	(80)	(105)	2,105	2,759
財務収益(費用) <sup>(4)</sup>	179	235	(111)	(145)	-	-	68	89	(10)	(13)	(500)	(655)	(442)	(579)
関連会社及び共同支配企業の当期純利益(損失)に対する持分	(213)	(279)	2	3	-	-	(211)	(277)	21	28	-	-	(190)	(249)
税引前利益	728	954	21	28	(1)	(1)	748	980	1,305	1,710	(580)	(760)	1,473	1,931
当期税金及び繰延税金	(1,122)	(1,470)	51	67	-	-	(1,071)	(1,404)	(383)	(502)	-	-	(1,454)	(1,906)
当期純利益	(394)	(516)	72	94	(1)	(1)	(323)	(423)	922	1,208	(580)	(760)	19	25

- (1) 自動車（アフトワズを除く）部門による2019年度の外部売上高は、2019年度における246百万ユーロのアフトワズ・グループに対する売上高を含んでいるため、これらの売上高はアフトワズ部門の部門間取引に含まれる。
- (2) 2019年度において「モビリティサービス」部門は重要ではなかった。
- (3) 減価償却費、償却費及び減損の詳細については事業セグメント別連結キャッシュ・フロー計算書に記載されている。
- (4) 販売金融部門から支払われた配当金は、自動車部門の財務収益に含まれ、部門間取引において控除される。これらは2019年度において500百万ユーロである。

[次へ](#)

B. 事業セグメント別連結財政状態計算書

2020年6月30日	自動車(アフトワズを除く)		アフトワズ		自動車部門内取引		自動車部門合計		販売金融		モビリティサービス		部門間取引		連結合計	
	百万ユーロ	億円	百万ユーロ	億円	百万ユーロ	億円	百万ユーロ	億円	百万ユーロ	億円	百万ユーロ	億円	百万ユーロ	億円	百万ユーロ	億円
<b>資産</b>																
<b>固定資産</b>																
有形固定資産及び無形資産並びにのれん	21,090	27,641	1,685	2,208	-	-	22,775	29,849	415	544	76	100	-	-	23,266	30,492
関連会社及び共同支配企業に対する投資	15,607	20,455	2	3	-	-	15,609	20,457	137	180	-	-	-	-	15,746	20,637
長期金融資産 持分投資	7,230	9,476	-	-	(700)	(917)	6,530	8,558	1	1	-	-	(5,885)	(7,713)	646	847
長期金融資産 その他有価証券、貸付金及び自動車部門の金融取引に係るデリバティブ	125	164	-	-	-	-	125	164	-	-	1	1	(1)	(1)	125	164
繰延税金資産及びその他の固定資産	1,220	1,599	30	39	(17)	(22)	1,233	1,616	410	537	2	3	-	-	1,645	2,156
<b>固定資産合計</b>	<b>45,272</b>	<b>59,333</b>	<b>1,717</b>	<b>2,250</b>	<b>(717)</b>	<b>(940)</b>	<b>46,272</b>	<b>60,644</b>	<b>963</b>	<b>1,262</b>	<b>79</b>	<b>104</b>	<b>(5,886)</b>	<b>(7,714)</b>	<b>41,428</b>	<b>54,296</b>
<b>流動資産</b>																
棚卸資産	6,063	7,946	338	443	-	-	6,401	8,389	48	63	1	1	-	-	6,450	8,453
顧客債権	1,641	2,151	121	159	(65)	(85)	1,697	2,224	42,569	55,791	2	3	(1,408)	(1,845)	42,860	56,172
短期金融資産	817	1,071	2	3	(6)	(8)	813	1,066	1,567	2,054	-	-	(640)	(839)	1,740	2,280
未収還付税金及びその他の流動資産	2,813	3,687	59	77	(2)	(3)	2,870	3,761	6,192	8,115	5	7	(4,856)	(6,364)	4,211	5,519
現金及び現金同等物	7,763	10,174	647	848	(128)	(168)	8,282	10,854	5,853	7,671	15	20	(18)	(24)	14,132	18,521
<b>流動資産合計</b>	<b>19,097</b>	<b>25,029</b>	<b>1,167</b>	<b>1,529</b>	<b>(201)</b>	<b>(263)</b>	<b>20,063</b>	<b>26,295</b>	<b>56,229</b>	<b>73,694</b>	<b>23</b>	<b>30</b>	<b>(6,922)</b>	<b>(9,072)</b>	<b>69,393</b>	<b>90,946</b>
<b>資産合計</b>	<b>64,369</b>	<b>84,362</b>	<b>2,884</b>	<b>3,780</b>	<b>(918)</b>	<b>(1,203)</b>	<b>66,335</b>	<b>86,939</b>	<b>57,192</b>	<b>74,956</b>	<b>102</b>	<b>134</b>	<b>(12,808)</b>	<b>(16,786)</b>	<b>110,821</b>	<b>145,242</b>

<b>資本及び負債</b>																
<b>資本</b>	<b>26,395</b>	<b>34,593</b>	<b>677</b>	<b>887</b>	<b>(703)</b>	<b>(921)</b>	<b>26,369</b>	<b>34,559</b>	<b>5,862</b>	<b>7,683</b>	<b>66</b>	<b>86</b>	<b>(5,901)</b>	<b>(7,734)</b>	<b>26,396</b>	<b>34,595</b>
<b>固定負債</b>																
長期引当金	2,450	3,211	26	34	-	-	2,476	3,245	608	797	1	1	-	-	3,085	4,043
長期金融負債	6,734	8,826	845	1,107	-	-	7,579	9,933	871	1,142	13	17	(1)	(1)	8,462	11,090
繰延税金負債及びその他の固定負債	1,766	2,315	64	84	(17)	(22)	1,813	2,376	793	1,039	3	4	-	-	2,609	3,419
<b>固定負債合計</b>	<b>10,950</b>	<b>14,351</b>	<b>935</b>	<b>1,225</b>	<b>(17)</b>	<b>(22)</b>	<b>11,868</b>	<b>15,554</b>	<b>2,272</b>	<b>2,978</b>	<b>17</b>	<b>22</b>	<b>(1)</b>	<b>(1)</b>	<b>14,156</b>	<b>18,553</b>
<b>流動負債</b>																
短期引当金	1,107	1,451	58	76	-	-	1,165	1,527	36	47	-	-	-	-	1,201	1,574
短期金融負債	6,239	8,177	501	657	(134)	(176)	6,606	8,658	-	-	8	10	(1,181)	(1,548)	5,433	7,120
営業債務及び販売金融負債	6,853	8,982	306	401	(68)	(89)	7,091	9,293	47,087	61,712	2	3	(720)	(944)	53,460	70,065
未払税金及びその他の流動負債	12,825	16,808	407	533	4	5	13,236	17,347	1,935	2,536	9	12	(5,005)	(6,560)	10,175	13,335
<b>流動負債合計</b>	<b>27,024</b>	<b>35,418</b>	<b>1,272</b>	<b>1,667</b>	<b>(198)</b>	<b>(259)</b>	<b>28,098</b>	<b>36,825</b>	<b>49,058</b>	<b>64,295</b>	<b>19</b>	<b>25</b>	<b>(6,906)</b>	<b>(9,051)</b>	<b>70,269</b>	<b>92,095</b>
<b>資本及び負債合計</b>	<b>64,369</b>	<b>84,362</b>	<b>2,884</b>	<b>3,780</b>	<b>(918)</b>	<b>(1,203)</b>	<b>66,335</b>	<b>86,939</b>	<b>57,192</b>	<b>74,956</b>	<b>102</b>	<b>134</b>	<b>(12,808)</b>	<b>(16,786)</b>	<b>110,821</b>	<b>145,242</b>

2019年12月31日 <sup>(1)</sup>	自動車（アフトワズを除く）		アフトワズ		自動車部門内取引		自動車部門合計		販売金融		部門間取引		連結合計	
	百万ユーロ	億円	百万ユーロ	億円	百万ユーロ	億円	百万ユーロ	億円	百万ユーロ	億円	百万ユーロ	億円	百万ユーロ	億円
<b>資産</b>														
<b>固定資産</b>														
有形固定資産及び無形資産並びにのれん	21,701	28,441	1,740	2,280	-	-	23,441	30,722	408	535	-	-	23,849	31,256
関連会社及び共同支配企業に対する投資	21,087	27,637	3	4	-	-	21,090	27,641	142	186	-	-	21,232	27,827
長期金融資産 持分投資	7,478	9,801	-	-	(1,025)	(1,343)	6,453	8,457	2	3	(5,577)	(7,309)	878	1,151

長期金融資産 その他有価証券、貸付金及び自動車部門の金融取引に係るデリバティブ	194	254	-	-	-	-	194	254	-	-	-	-	194	254
繰延税金資産及びその他の固定資産	1,446	1,895	469	615	(108)	(142)	1,807	2,368	433	567	-	-	2,240	2,936
<b>固定資産合計</b>	<b>51,906</b>	<b>68,028</b>	<b>2,212</b>	<b>2,899</b>	<b>(1,133)</b>	<b>(1,485)</b>	<b>52,985</b>	<b>69,442</b>	<b>985</b>	<b>1,291</b>	<b>(5,577)</b>	<b>(7,309)</b>	<b>48,393</b>	<b>63,424</b>
<b>流動資産</b>														
棚卸資産	5,379	7,050	352	461	-	-	5,731	7,511	49	64	-	-	5,780	7,575
顧客債権	1,175	1,540	183	240	(87)	(114)	1,271	1,666	46,252	60,618	(891)	(1,168)	46,632	61,116
短期金融資産	1,197	1,569	5	7	(7)	(9)	1,195	1,566	1,948	2,553	(927)	(1,215)	2,216	2,904
未収還付税金及びその他の流動資産	3,003	3,936	66	86	(3)	(4)	3,066	4,018	5,984	7,843	(4,882)	(6,398)	4,168	5,463
現金及び現金同等物	12,231	16,030	70	92	(3)	(4)	12,298	16,118	2,762	3,620	(78)	(102)	14,982	19,635
<b>流動資産合計</b>	<b>22,985</b>	<b>30,124</b>	<b>676</b>	<b>886</b>	<b>(100)</b>	<b>(131)</b>	<b>23,561</b>	<b>30,879</b>	<b>56,995</b>	<b>74,698</b>	<b>(6,778)</b>	<b>(8,883)</b>	<b>73,778</b>	<b>96,693</b>
<b>資産合計</b>	<b>74,891</b>	<b>98,152</b>	<b>2,888</b>	<b>3,785</b>	<b>(1,233)</b>	<b>(1,616)</b>	<b>76,546</b>	<b>100,321</b>	<b>57,980</b>	<b>75,989</b>	<b>(12,355)</b>	<b>(16,192)</b>	<b>122,171</b>	<b>160,117</b>
<b>資本及び負債</b>														
<b>資本</b>	<b>35,214</b>	<b>46,151</b>	<b>1,108</b>	<b>1,452</b>	<b>(1,028)</b>	<b>(1,347)</b>	<b>35,294</b>	<b>46,256</b>	<b>5,632</b>	<b>7,381</b>	<b>(5,595)</b>	<b>(7,333)</b>	<b>35,331</b>	<b>46,305</b>
<b>固定負債</b>														
長期引当金	2,604	3,413	37	48	-	-	2,641	3,461	640	839	-	-	3,281	4,300
長期金融負債	7,106	9,313	821	1,076	-	-	7,927	10,389	867	1,136	-	-	8,794	11,525
繰延税金負債及びその他の固定負債	1,982	2,598	60	79	(108)	(142)	1,934	2,535	844	1,106	-	-	2,778	3,641
<b>固定負債合計</b>	<b>11,692</b>	<b>15,324</b>	<b>918</b>	<b>1,203</b>	<b>(108)</b>	<b>(142)</b>	<b>12,502</b>	<b>16,385</b>	<b>2,351</b>	<b>3,081</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>14,853</b>	<b>19,466</b>
<b>流動負債</b>														
短期引当金	1,034	1,355	66	86	-	-	1,100	1,442	36	47	-	-	1,136	1,489
短期金融負債	3,785	4,961	100	131	(10)	(13)	3,875	5,079	-	-	(1,095)	(1,435)	2,780	3,643
営業債務及び販売金融負債	9,520	12,477	487	638	(84)	(110)	9,923	13,005	48,253	63,240	(1,129)	(1,480)	57,047	74,766

未払税金及びその他の 流動負債	13,646	17,884	209	274	(3)	(4)	13,852	18,154	1,708	2,239	(4,536)	(5,945)	11,024	14,448
<b>流動負債合計</b>	<b>27,985</b>	<b>36,677</b>	<b>862</b>	<b>1,130</b>	<b>(97)</b>	<b>(127)</b>	<b>28,750</b>	<b>37,680</b>	<b>49,997</b>	<b>65,526</b>	<b>(6,760)</b>	<b>(8,860)</b>	<b>71,987</b>	<b>94,346</b>
<b>資本及び負債合計</b>	<b>74,891</b>	<b>98,152</b>	<b>2,888</b>	<b>3,785</b>	<b>(1,233)</b>	<b>(1,616)</b>	<b>76,546</b>	<b>100,321</b>	<b>57,980</b>	<b>75,989</b>	<b>(12,355)</b>	<b>(16,192)</b>	<b>122,171</b>	<b>160,117</b>

(1) 2019年度において「モビリティサービス」部門は重要ではなかった。

C. 事業セグメント別連結キャッシュ・フロー計算書

2020年上半期	自動車 (アフトワズを 除く)		アフトワズ		自動車 部門内取引		自動車部門合計		販売金融		モビリティ サービス		部門間取引		連結合計	
	百万 ユーロ	億円	百万 ユーロ	億円	百万 ユーロ	億円	百万 ユーロ	億円	百万 ユーロ	億円	百万 ユーロ	億円	百万 ユーロ	億円	百万 ユーロ	億円
<b>当期純利益</b>	(7,447)	(9,760)	(316)	(414)	-	-	(7,763)	(10,174)	395	518	(25)	(33)	7	9	(7,386)	(9,680)
非連結上場企業からの 受取配当金の調整	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
非資金的収益及び費用の 調整																
- 減価償却費、償却費 及び減損	2,401	3,147	39	51	-	-	2,440	3,198	43	56	5	7	-	-	2,488	3,261
- 関連会社及び共同支配 企業の当期純（利益） 損失に対する持分	4,902	6,425	-	-	-	-	4,902	6,425	(10)	(13)	-	-	-	-	4,892	6,411
- その他の非資金的収益 及び費用（利息・税金 調整前）	219	287	306	401	(2)	(3)	523	685	253	332	6	8	(12)	(16)	770	1,009
非上場関連会社及び共同 支配企業からの受取 配当金	-	-	1	1	-	-	1	1	-	-	-	-	-	-	1	1
<b>利息・税金調整前キャッ シュ・フロー<sup>(1)</sup></b>	<b>76</b>	<b>100</b>	<b>29</b>	<b>38</b>	<b>(2)</b>	<b>(3)</b>	<b>103</b>	<b>135</b>	<b>681</b>	<b>893</b>	<b>(14)</b>	<b>(18)</b>	<b>(5)</b>	<b>(7)</b>	<b>765</b>	<b>1,003</b>
<b>上場企業からの受取 配当金</b>	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
販売金融債権の減少（増 加）	-	-	-	-	-	-	-	-	2,376	3,114	-	-	192	252	2,568	3,366
販売金融部門に係る金融 資産・負債の純増減	-	-	-	-	-	-	-	-	205	269	-	-	125	164	330	432

資産計上したリース用 資産の増減	(464)	(608)	-	-	-	-	(464)	(608)	(56)	(73)	-	-	-	-	(520)	(682)
税引前運転資本の増減	(3,829)	(5,018)	221	290	(3)	(4)	(3,611)	(4,733)	106	139	3	4	(1)	(1)	(3,503)	(4,591)
<b>営業活動によるキャッ シュ・フロー（利息・ 税金調整前）</b>	<b>(4,217)</b>	<b>(5,527)</b>	<b>250</b>	<b>328</b>	<b>(5)</b>	<b>(7)</b>	<b>(3,972)</b>	<b>(5,206)</b>	<b>3,312</b>	<b>4,341</b>	<b>(11)</b>	<b>(14)</b>	<b>311</b>	<b>408</b>	<b>(360)</b>	<b>(472)</b>
利息の受取額	39	51	5	7	-	-	44	58	-	-	-	-	-	-	44	58
利息の支払額	(156)	(204)	(40)	(52)	1	1	(195)	(256)	-	-	(3)	(4)	9	12	(189)	(248)
当期税金（支払） /受取額	(65)	(85)	(5)	(7)	-	-	(70)	(92)	(97)	(127)	-	-	1	1	(166)	(218)
<b>営業活動によるキャッ シュ・フロー</b>	<b>(4,399)</b>	<b>(5,765)</b>	<b>210</b>	<b>275</b>	<b>(4)</b>	<b>(5)</b>	<b>(4,193)</b>	<b>(5,495)</b>	<b>3,215</b>	<b>4,214</b>	<b>(14)</b>	<b>(18)</b>	<b>321</b>	<b>421</b>	<b>(671)</b>	<b>(879)</b>
無形資産の購入	(717)	(940)	(28)	(37)	-	-	(745)	(976)	(1)	(1)	(6)	(8)	-	-	(752)	(986)
有形固定資産の購入	(1,386)	(1,816)	(82)	(107)	3	4	(1,465)	(1,920)	(8)	(10)	-	-	-	-	(1,473)	(1,931)
有形固定資産及び無形 資産の処分	24	31	4	5	-	-	28	37	-	-	-	-	-	-	28	37
支配の獲得又は喪失を伴 う持分の取得及び売却、 取得現金控除後	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
その他の持分及び資産の 取得及び売却	(214)	(280)	-	-	-	-	(214)	(280)	-	-	(4)	(5)	4	5	(214)	(280)
自動車部門に係るその他 有価証券及び貸付の純 (増)減	293	384	-	-	(1)	(1)	292	383	-	-	-	-	(200)	(262)	92	121
<b>投資活動によるキャッ シュ・フロー</b>	<b>(2,000)</b>	<b>(2,621)</b>	<b>(106)</b>	<b>(139)</b>	<b>2</b>	<b>3</b>	<b>(2,104)</b>	<b>(2,758)</b>	<b>(9)</b>	<b>(12)</b>	<b>(10)</b>	<b>(13)</b>	<b>(196)</b>	<b>(257)</b>	<b>(2,319)</b>	<b>(3,039)</b>
株主に係るキャッシュ・ フロー	(37)	(48)	-	-	-	-	(37)	(48)	(11)	(14)	4	5	(4)	(5)	(48)	(63)
金融負債の純増減	2,152	2,820	504	661	(130)	(170)	2,526	3,311	-	-	8	10	(74)	(97)	2,460	3,224
<b>財務活動によるキャッ シュ・フロー</b>	<b>2,115</b>	<b>2,772</b>	<b>504</b>	<b>661</b>	<b>(130)</b>	<b>(170)</b>	<b>2,489</b>	<b>3,262</b>	<b>(11)</b>	<b>(14)</b>	<b>12</b>	<b>16</b>	<b>(78)</b>	<b>(102)</b>	<b>2,412</b>	<b>3,161</b>

現金及び現金同等物の増加(減少)	(4,284)	(5,615)	608	797	(132)	(173)	(3,808)	(4,991)	3,195	4,187	(12)	(16)	47	62	(578)	(758)
------------------	---------	---------	-----	-----	-------	-------	---------	---------	-------	-------	------	------	----	----	-------	-------

現金及び現金同等物の期首残高	12,231	16,030	70	92	(3)	(4)	12,298	16,118	2,762	3,620	-	-	(78)	(102)	14,982	19,635
現金及び現金同等物の増加(減少)	(4,284)	(5,615)	608	797	(132)	(173)	(3,808)	(4,991)	3,195	4,187	(12)	(16)	47	62	(578)	(758)
為替相場変動等の影響額	(184)	(241)	(31)	(41)	7	9	(208)	(273)	(104)	(136)	27	35	13	17	(272)	(356)
現金及び現金同等物の期末残高	7,763	10,174	647	848	(128)	(168)	8,282	10,854	5,853	7,671	15	20	(18)	(24)	14,132	18,521

(1) 利息・税金調整前キャッシュ・フローには上場会社からの受取配当金を含まない。

2019年上半期 <sup>(1)</sup>	自動車 (アフトワズを除く)		アフトワズ		自動車 部門内取引		自動車部門合計		販売金融		部門間取引		連結合計	
	百万 ユーロ	億円	百万 ユーロ	億円	百万 ユーロ	億円	百万 ユーロ	億円	百万 ユーロ	億円	百万 ユーロ	億円	百万 ユーロ	億円
当期純利益 <sup>(2)</sup>	650	852	34	45	(2)	(3)	682	894	421	552	(55)	(72)	1,048	1,374
非連結上場企業からの受取配当金の調整	(46)	(60)	-	-	-	-	(46)	(60)	-	-	-	-	(46)	(60)
非資金的収益及び費用の調整														
- 減価償却費、償却費及び減損	1,738	2,278	59	77	-	-	1,797	2,355	38	50	-	-	1,835	2,405
- 関連会社及び共同支配企業の当期純(利益)損失に対する持分	52	68	(7)	(9)	-	-	45	59	(10)	(13)	-	-	35	46
- その他の非資金的収益及び費用(利息・税金調整前)	209	274	46	60	(1)	(1)	254	333	278	364	(8)	(10)	524	687

利息・税金調整前キャッシュ・フロー <sup>(3)</sup>	2,603	3,411	132	173	(3)	(4)	2,732	3,581	727	953	(63)	(83)	3,396	4,451
上場企業からの受取 配当金 <sup>(4)</sup>	473	620	-	-	-	-	473	620	-	-	-	-	473	620
販売金融債権の減少 (増加)	-	-	-	-	-	-	-	-	(1,526)	(2,000)	322	422	(1,204)	(1,578)
販売金融部門に係る金融 資産・負債の純増減	-	-	-	-	-	-	-	-	2,659	3,485	(12)	(16)	2,647	3,469
資産計上したリース用資産 の増減	(484)	(634)	-	-	-	-	(484)	(634)	(44)	(58)	-	-	(528)	(692)
税引前運転資本の増減	(131)	(172)	6	8	-	-	(125)	(164)	(469)	(615)	6	8	(588)	(771)
<b>営業活動によるキャッシュ・ フロー(利息・税金調整前)</b>	<b>2,461</b>	<b>3,225</b>	<b>138</b>	<b>181</b>	<b>(3)</b>	<b>(4)</b>	<b>2,596</b>	<b>3,402</b>	<b>1,347</b>	<b>1,765</b>	<b>253</b>	<b>332</b>	<b>4,196</b>	<b>5,499</b>
利息の受取額	34	45	2	3	-	-	36	47	-	-	(2)	(3)	34	45
利息の支払額	(191)	(250)	(45)	(59)	-	-	(236)	(309)	-	-	10	13	(226)	(296)
当期税金(支払) /受取額	(172)	(225)	(3)	(4)	-	-	(175)	(229)	(119)	(156)	-	-	(294)	(385)
<b>営業活動によるキャッシュ・ フロー</b>	<b>2,132</b>	<b>2,794</b>	<b>92</b>	<b>121</b>	<b>(3)</b>	<b>(4)</b>	<b>2,221</b>	<b>2,911</b>	<b>1,228</b>	<b>1,609</b>	<b>261</b>	<b>342</b>	<b>3,710</b>	<b>4,862</b>
無形資産の購入	(997)	(1,307)	(16)	(21)	-	-	(1,013)	(1,328)	(2)	(3)	-	-	(1,015)	(1,330)
有形固定資産の購入	(1,434)	(1,879)	(37)	(48)	13	17	(1,458)	(1,911)	(8)	(10)	-	-	(1,466)	(1,921)
有形固定資産及び無形資産 の処分	5	7	13	17	(11)	(14)	7	9	2	3	-	-	9	12
支配の獲得又は喪失を伴う 持分の取得及び売却、取得 現金控除後	(33)	(43)	-	-	-	-	(33)	(43)	(1)	(1)	-	-	(34)	(45)
その他の持分及び資産の取 得及び売却	3	4	-	-	-	-	3	4	-	-	-	-	3	4
自動車部門に係るその他有 価証券及び貸付の純(増)減	96	126	-	-	-	-	96	126	-	-	-	-	96	126

投資活動によるキャッシュ・フロー	(2,360)	(3,093)	(40)	(52)	2	3	(2,398)	(3,143)	(9)	(12)	-	-	(2,407)	(3,155)
株主に係るキャッシュ・フロー	(1,125)	(1,474)	(1)	(1)	-	-	(1,126)	(1,476)	(61)	(80)	50	66	(1,137)	(1,490)
自動車部門に係る金融負債の純増減	1,990	2,608	17	22	(34)	(45)	1,973	2,586	-	-	(341)	(447)	1,632	2,139
財務活動によるキャッシュ・フロー	865	1,134	16	21	(34)	(45)	847	1,110	(61)	(80)	(291)	(381)	495	649
現金及び現金同等物の増加(減少)	637	835	68	89	(35)	(46)	670	878	1,158	1,518	(30)	(39)	1,798	2,356

現金及び現金同等物の期首残高	11,691	15,322	89	117	(3)	(4)	11,777	15,435	3,094	4,055	(94)	(123)	14,777	19,367
現金及び現金同等物の増加(減少)	637	835	68	89	(35)	(46)	670	878	1,158	1,518	(30)	(39)	1,798	2,356
為替相場変動等の影響額	(3)	(4)	12	16	-	-	9	12	(17)	(22)	(1)	(1)	(9)	(12)
現金及び現金同等物の期末残高	12,325	16,153	169	221	(38)	(50)	12,456	16,325	4,235	5,550	(125)	(164)	16,566	21,711

(1) 2019年度において「モビリティサービス」部門は重要ではなかった。

(2) 販売金融部門から支払われた配当金は、自動車（アフトワズを除く）部門の当期純利益に含まれる。これらは2019年上半期において50百万ユーロである。

(3) 利息・税金調整前キャッシュ・フローには上場会社からの受取配当金を含まない。

(4) ダイムラー（46百万ユーロ）及び日産（427百万ユーロ）からの受取配当金である。

2019年度 <sup>(1)</sup>	自動車 (アフトワズを除く)		アフトワズ		自動車 部門内取引		自動車部門合計		販売金融		部門間取引		連結合計	
	百万 ユーロ	億円	百万 ユーロ	億円	百万 ユーロ	億円	百万 ユーロ	億円	百万 ユーロ	億円	百万 ユーロ	億円	百万 ユーロ	億円
当期純利益 <sup>(2)</sup>	(394)	(516)	72	94	(1)	(1)	(323)	(423)	922	1,208	(580)	(760)	19	25

非連結上場企業からの受取 配当金の調整	(46)	(60)	-	-	-	-	(46)	(60)	-	-	-	-	(46)	(60)
非資金的収益及び費用の 調整														
- 減価償却費、償却費及び 減損	3,607	4,727	120	157	-	-	3,727	4,885	82	107	-	-	3,809	4,992
- 関連会社及び共同支配企 業の当期純（利益）損失 に対する持分	213	279	(2)	(3)	-	-	211	277	(21)	(28)	-	-	190	249
- その他の非資金的収益及 び費用（利息・税金 調整前）	1,355	1,776	50	66	-	-	1,405	1,841	475	623	57	75	1,937	2,539
非上場関連会社及び共同支 配企業からの受取配当金	4	5	-	-	-	-	4	5	-	-	-	-	4	5
<b>利息・税金調整前キャッ シュ・フロー<sup>(3)</sup></b>	<b>4,739</b>	<b>6,211</b>	<b>240</b>	<b>315</b>	<b>(1)</b>	<b>(1)</b>	<b>4,978</b>	<b>6,524</b>	<b>1,458</b>	<b>1,911</b>	<b>(523)</b>	<b>(685)</b>	<b>5,913</b>	<b>7,750</b>
<b>上場企業からの受取 配当金<sup>(4)</sup></b>	<b>625</b>	<b>819</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>625</b>	<b>819</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>625</b>	<b>819</b>
販売金融債権の減少 （増加）	-	-	-	-	-	-	-	-	(3,353)	(4,394)	82	107	(3,271)	(4,287)
販売金融部門に係る金融 資産・負債の純増減	-	-	-	-	-	-	-	-	2,968	3,890	135	177	3,103	4,067
資産計上したリース用資産 の増減	(1,002)	(1,313)	-	-	-	-	(1,002)	(1,313)	(57)	(75)	-	-	(1,059)	(1,388)
税引前運転資本の増減	1,829	2,397	15	20	-	-	1,844	2,417	(635)	(832)	5	7	1,214	1,591
<b>営業活動によるキャッシュ・ フロー（利息・税金調整前）</b>	<b>6,191</b>	<b>8,114</b>	<b>255</b>	<b>334</b>	<b>(1)</b>	<b>(1)</b>	<b>6,445</b>	<b>8,447</b>	<b>381</b>	<b>499</b>	<b>(301)</b>	<b>(394)</b>	<b>6,525</b>	<b>8,552</b>
利息の受取額	73	96	5	7	-	-	78	102	-	-	-	-	78	102
利息の支払額	(301)	(394)	(87)	(114)	1	1	(387)	(507)	-	-	19	25	(368)	(482)
当期税金（支払）/受取額	(367)	(481)	(11)	(14)	-	-	(378)	(495)	(258)	(338)	-	-	(636)	(834)

<b>営業活動によるキャッシュ・フロー</b>	<b>5,596</b>	<b>7,334</b>	<b>162</b>	<b>212</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>5,758</b>	<b>7,546</b>	<b>123</b>	<b>161</b>	<b>(282)</b>	<b>(370)</b>	<b>5,599</b>	<b>7,338</b>
無形資産の購入	(2,016)	(2,642)	(67)	(88)	-	-	(2,083)	(2,730)	(3)	(4)	-	-	(2,086)	(2,734)
有形固定資産の購入	(2,846)	(3,730)	(95)	(125)	15	20	(2,926)	(3,835)	(10)	(13)	-	-	(2,936)	(3,848)
有形固定資産及び無形資産の処分	16	21	27	35	(14)	(18)	29	38	2	3	-	-	31	41
支配の獲得又は喪失を伴う持分の取得及び売却、取得現金控除後	(55)	(72)	(9)	(12)	-	-	(64)	(84)	71	93	-	-	7	9
その他の持分及び資産の取得及び売却	(120)	(157)	-	-	-	-	(120)	(157)	(1)	(1)	-	-	(121)	(159)
自動車部門に係るその他有価証券及び貸付の純(増)減	(3)	(4)	1	1	-	-	(2)	(3)	-	-	-	-	(2)	(3)
<b>投資活動によるキャッシュ・フロー</b>	<b>(5,024)</b>	<b>(6,584)</b>	<b>(143)</b>	<b>(187)</b>	<b>1</b>	<b>1</b>	<b>(5,166)</b>	<b>(6,771)</b>	<b>59</b>	<b>77</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>(5,107)</b>	<b>(6,693)</b>
株主に係るキャッシュ・フロー	(1,165)	(1,527)	(1)	(1)	-	-	(1,166)	(1,528)	(511)	(670)	500	655	(1,177)	(1,543)
自動車部門に係る金融負債の純増減	1,180	1,547	(49)	(64)	-	-	1,131	1,482	-	-	(207)	(271)	924	1,211
<b>財務活動によるキャッシュ・フロー</b>	<b>15</b>	<b>20</b>	<b>(50)</b>	<b>(66)</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>(35)</b>	<b>(46)</b>	<b>(511)</b>	<b>(670)</b>	<b>293</b>	<b>384</b>	<b>(253)</b>	<b>(332)</b>
<b>現金及び現金同等物の増加(減少)</b>	<b>587</b>	<b>769</b>	<b>(31)</b>	<b>(41)</b>	<b>1</b>	<b>1</b>	<b>557</b>	<b>730</b>	<b>(329)</b>	<b>(431)</b>	<b>11</b>	<b>14</b>	<b>239</b>	<b>313</b>

<b>現金及び現金同等物の期首残高</b>	<b>11,691</b>	<b>15,322</b>	<b>89</b>	<b>117</b>	<b>(3)</b>	<b>(4)</b>	<b>11,777</b>	<b>15,435</b>	<b>3,094</b>	<b>4,055</b>	<b>(94)</b>	<b>(123)</b>	<b>14,777</b>	<b>19,367</b>
現金及び現金同等物の増加(減少)	587	769	(31)	(41)	1	1	557	730	(329)	(431)	11	14	239	313
為替相場変動等の影響額	(47)	(62)	12	16	(1)	(1)	(36)	(47)	(3)	(4)	5	7	(34)	(45)
<b>現金及び現金同等物の期末残高</b>	<b>12,231</b>	<b>16,030</b>	<b>70</b>	<b>92</b>	<b>(3)</b>	<b>(4)</b>	<b>12,298</b>	<b>16,118</b>	<b>2,762</b>	<b>3,620</b>	<b>(78)</b>	<b>(102)</b>	<b>14,982</b>	<b>19,635</b>

- (1) 2019年度において「モビリティサービス」部門は重要ではなかった。
- (2) 販売金融部門から支払われた配当金は、自動車（アフトワズを除く）部門の当期純利益に含まれる。これらは500百万ユーロである。
- (3) 利息・税金調整前キャッシュ・フローには上場会社からの受取配当金を含まない。
- (4) ダイムラー（46百万ユーロ）及び日産（579百万ユーロ）からの受取配当金である。

[次へ](#)

D. 自動車部門に関するその他の情報: ネット・キャッシュ・ポジション又は実質有利子負債及び営業フリー・キャッシュ・フロー

ネット・キャッシュ・ポジション又は実質有利子負債及び営業フリー・キャッシュ・フローは、自動車部門についてのみ表示されている。

ネット・キャッシュ・ポジション又は実質有利子負債とは、すべての非営業利付金融債務と約定債務の総額から、現金及び現金同等物と市場性ある有価証券や事業部門貸付金などのその他の非営業金融資産を差し引いた額である。

ネット・キャッシュ・ポジション（実質有利子負債）

	自動車 (アフトワズを除く)		アフトワズ		自動車部門内取引		自動車部門合計	
	百万 ユーロ	億円	百万 ユーロ	億円	百万 ユーロ	億円	百万 ユーロ	億円
2020年6月30日								
長期金融負債	(6,734)	(8,826)	(845)	(1,107)	-	-	(7,579)	(9,933)
短期金融負債	(6,239)	(8,177)	(501)	(657)	134	176	(6,606)	(8,658)
長期金融資産 - その他有価証券、貸付金 及び金融取引に係るデリバティブ	100	131	-	-	-	-	100	131
短期金融資産	811	1,063	-	-	(6)	(8)	805	1,055
現金及び現金同等物	7,763	10,174	647	848	(128)	(168)	8,282	10,854
<b>自動車部門のネット・キャッシュ・ ポジション（実質有利子負債）</b>	<b>(4,299)</b>	<b>(5,634)</b>	<b>(699)</b>	<b>(916)</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>(4,998)</b>	<b>(6,550)</b>

	自動車 (アフトワズを除く)		アフトワズ		自動車部門内取引		自動車部門合計	
	百万 ユーロ	億円	百万 ユーロ	億円	百万 ユーロ	億円	百万 ユーロ	億円
2019年12月31日								
長期金融負債	(7,106)	(9,313)	(821)	(1,076)	-	-	(7,927)	(10,389)
短期金融負債	(3,785)	(4,961)	(100)	(131)	10	13	(3,875)	(5,079)
長期金融資産 - その他有価証券、貸付金 及び金融取引に係るデリバティブ	64	84	-	-	-	-	64	84

短期金融資産	1,180	1,547	1	1	(7)	(9)	1,174	1,539
現金及び現金同等物	12,231	16,030	70	92	(3)	(4)	12,298	16,118
<b>自動車部門のネット・キャッシュ・ポジション（実質有利子負債）</b>	<b>2,584</b>	<b>3,387</b>	<b>(850)</b>	<b>(1,114)</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>1,734</b>	<b>2,273</b>

営業フリー・キャッシュ・フロー

2020年上半期	自動車 (アフトワズを除く)		アフトワズ		自動車部門内取引		自動車部門合計	
	百万 ユーロ	億円	百万 ユーロ	億円	百万 ユーロ	億円	百万 ユーロ	億円
利息・税金調整前キャッシュ・フロー (上場企業からの受取配当金を除く。)	76	100	29	38	(2)	(3)	103	135
税引前運転資本の増減	(3,829)	(5,018)	221	290	(3)	(4)	(3,611)	(4,733)
自動車部門の利息の受取額	39	51	5	7	-	-	44	58
自動車部門の利息の支払額	(156)	(204)	(40)	(52)	1	1	(195)	(256)
当期税金(支払)/受取額	(65)	(85)	(5)	(7)	-	-	(70)	(92)
有形固定資産及び無形資産の取得(処分との純額)	(2,079)	(2,725)	(106)	(139)	3	4	(2,182)	(2,860)
資産計上したリース用車両及びバッテリー	(464)	(608)	-	-	-	-	(464)	(608)
<b>自動車部門の営業フリー・キャッシュ・フロー</b>	<b>(6,478)</b>	<b>(8,490)</b>	<b>104</b>	<b>136</b>	<b>(1)</b>	<b>(1)</b>	<b>(6,375)</b>	<b>(8,355)</b>
リーストラクチャリング費用に相当する支払を含む	(128)	(168)	(7)	(9)	-	-	(135)	(177)
<b>自動車部門の営業フリー・キャッシュ・フロー(リーストラクチャリング費用を除く。)<sup>(1)</sup></b>	<b>(6,350)</b>	<b>(8,322)</b>	<b>111</b>	<b>145</b>	<b>(1)</b>	<b>(1)</b>	<b>(6,240)</b>	<b>(8,178)</b>

(1) リーストラクチャリングの定義は要約中間連結財務諸表に対する注記に示しており、また該当期間に計上されるリーストラクチャリング費用は、注記6-Aに示している。2020年度の業績指標の目標は2020年2月に発表されたため、上記の表はリーストラクチャリング費用を除く営業フリー・キャッシュ・フローを表している。新型コロナウイルス感染症(COVID-19)の流行により、2020年4月にユニバーサル・レジストレーション・ドキュメントが提出された際に当該目標は停止された。

	自動車 (アフトワズを除く)	アフトワズ	自動車部門内取引	自動車部門合計
--	-------------------	-------	----------	---------

2019年度	百万 ユーロ	億円	百万 ユーロ	億円	百万 ユーロ	億円	百万 ユーロ	億円
利息・税金調整前キャッシュ・フロー (上場企業からの受取配当金を除く。)	4,739	6,211	240	315	(1)	(1)	4,978	6,524
税引前運転資本の増減	1,829	2,397	15	20	-	-	1,844	2,417
自動車部門の利息の受取額	73	96	5	7	-	-	78	102
自動車部門の利息の支払額	(301)	(394)	(87)	(114)	1	1	(387)	(507)
当期税金(支払)/受取額	(367)	(481)	(11)	(14)	-	-	(378)	(495)
有形固定資産及び無形資産の取得(処分との純額)	(4,846)	(6,351)	(135)	(177)	1	1	(4,980)	(6,527)
資産計上したリース用車両及びバッテリー	(1,002)	(1,313)	-	-	-	-	(1,002)	(1,313)
<b>自動車部門の営業フリー・キャッシュ・フロー<sup>(1)</sup></b>	<b>125</b>	<b>164</b>	<b>27</b>	<b>35</b>	<b>1</b>	<b>1</b>	<b>153</b>	<b>201</b>

(1) 営業フリー・キャッシュ・フローの定義は2019年度のものと同じである。

[次へ](#)

## II - 会計方針及び連結範囲

### 注1 - 財務諸表の承認

ルノー・グループの2020年6月30日付要約中間連結財務諸表は2020年7月29日開催の取締役会において審査されたものである。

### 注2 - 会計方針 - 新型コロナウイルス感染症（COVID-19）の流行の影響

2020年6月30日付要約中間連結財務諸表は、IAS第34号「中間財務報告」の規定に基づいて作成されている。要約中間連結財務諸表は年次連結財務諸表に必要な情報をすべて網羅してはいないため、2019年12月31日付の財務諸表と併せて読むことが望ましい。

ルノー・グループの2020年6月30日付要約中間連結財務諸表は、IASB（国際会計基準審議会）が2020年6月30日付で発行し、同日付で欧州連合が採択しているIFRS（国際財務報告基準）に準拠して作成されている。また、下記Aで示す変更を除けば、会計方針は、2019年12月31日付の連結財務諸表における会計方針と同一である。

#### 2-A. 会計方針の変更

##### 2-A1. 2020年1月1日以降における会計方針の変更

ルノー・グループは、EU官報で公表され、2020年1月1日から強制適用される会計基準及び改訂を適用している。

2020年1月1日に適用義務が生じた新たな改訂	
IFRS第9号、IAS第39号及びIFRS第7号の改訂	「金利指標改革 - フェーズ1」
IAS第1号及びIAS第8号の改訂	「『重要性がある』の定義」
IFRS第3号の改訂	「事業の定義」
概念フレームワーク	「IFRS基準における概念フレームワークへの参照の修正」

2020年1月1日に適用義務が生じた基準及び改訂は、ルノー・グループの財務諸表に重大な影響を与えるものではない。

ルノー・グループは、金利指標改革に関連するIFRS第9号、IAS第39号及びIFRS第7号（金融商品）の改訂を、2019年12月31日現在の財務諸表において早期適用した。

#### 2020年1月1日以降にルノー・グループにより適用されるその他の基準

2020年1月1日より、ルノー・グループは、ヘッジ会計に関するIFRS第9号フェーズ3を適用する。これは、ルノー・グループの財務諸表に重要な影響を与えるものではないが、販売金融部門のヘッジ項目として指定されるエクスポージャー及びデリバティブから成る統合的なポジションを可能にするものである。

#### IASBIにより2020年に適用するために発表されているが、EU官報で公表されていない新改訂

2020年5月28日、IASBIは、「COVID-19関連レント・コンセッション」と題するIFRS第16号の改訂を公表し、2020年6月1日を効力発生日としているが、欧州連合はまだ承認していない。この改訂により、貸手との合意により付与されたリース料減少額を損益に計上することが可能となり、借手の任意適用除外が可能となる。これは、2021年6月30日までの期間に最初に発生するリース料に適用される。借手は、改訂前のIFRS第16号を適用することを選択することができる。すなわち、レント・コンセッション契約の詳細な分析を行い、必要に応

じて、これらをリースの修正として扱うことができる。ルノー・グループは、2020年6月30日現在の財務諸表において、このIFRS第16号の改訂を適用しておらず、2020年に適用する予定もない。ルノー・グループが恩恵を受けてきたコンセッションは、重大な影響を与えるものではない。

## 2-A2. 超インフレ経済下の子会社の財務諸表の物価指数に基づく修正再表示及び換算の影響の分類に関するIFRICの解釈

超インフレ経済下の子会社の財務諸表の物価指数に基づく修正再表示及び換算の影響の分類に関する2020年3月のIFRICのアジェンダ決定を踏まえ、ルノー・グループは、物価指数に基づく修正再表示と換算の複合的影響は、物価指数に基づく修正再表示がアルゼンチン・ペソ及びユーロ間の為替レートの変動と相関があり、ペソの下落の影響を緩和することから、IAS第21号（外国為替レートの変動の影響）における換算差として適格であると判断している。これに伴い、アルゼンチンに所在する子会社の持分の修正再表示及び換算の影響は、2018年度及び2019年度の財務諸表では物価指数に基づく修正再表示の影響をその他の剰余金に含めていたが、現在はその他の包括利益項目の為替換算調整勘定で報告されている。この変更により、376百万ユーロの為替換算調整勘定が再分類された。

## 2-B. 中間財務報告時における状況 - 新型コロナウイルス感染症（COVID-19）の流行、固定費削減計画案及び中国市場における新事業戦略

2020年第1四半期に顕在化した新型コロナウイルス感染症（COVID-19）の流行に関連して、自動車世界市場は2019年上半期と比べて28.3%の下降となった。ルノー・グループは、従業員の保護のために、また各国政府の政策に従い、3月中にほとんどの国で商業及び生産活動を停止し、上半期の販売台数は前年同期比34.9%減の1,256,658台となった。ロックダウン期間中は、製造や販売に従事していないほぼすべての従業員が自宅勤務となり、一時帰休させる措置がとられた。ルノー・グループが事業活動を行っている国の政府により課せられたロックダウン措置が終了したことを尊重し、主に2020年5月から製造及び販売を再開した。

業務のために十分な流動性水準を維持するため、ルノー・グループは、フランス政府が保証する50億ユーロの融資枠を準備した。この融資枠の特徴は注18に記載されている。当中間連結財務諸表の公表日において、ルノー・グループは今後12ヶ月間の事業の継続性を確保するのに十分な現金及び資金調達源を有している。

新型コロナウイルス感染症（COVID-19）が2020年度の年次財務諸表に与える総合的な影響は、この流行の展開の仕方、その持続期間、自動車市場、顧客行動、ディーラー及びサプライヤーへの影響、そしてこの世界的流行により困難になった経済状況の中で我々のセクターが通常の市場状況に戻ることができるかどうかにかかっている。

2020年上半期に計上された費用及び収益のうち、新型コロナウイルス感染症（COVID-19）の流行により全部又は一部が発生したと確認される費用及び収益は、有形固定資産及び無形資産の減損など、その性質上常にその区分に含まれる費用を除き「その他の営業利益及び営業費用」とはみなされない。

ルノーが受領した政府補助金を控除した人件費、追加の物流コスト、新たな医療プロトコルの導入費用、及びロックダウン規則のために期中に使用されなかった又は一部のみ使用された資産に関する減価償却費は、関連する機能（製品及びサービス売上原価、研究開発費、販売費及び一般管理費）に配分される。新型コロナウイルス感染症（COVID-19）の流行のみに起因する金額を確実に特定することができないため、当該金額は報告されていない。

2020年6月30日現在の中間連結財務諸表には、この流行に関連して行われた一部の資産及び負債の修正再表示が含まれている。主な影響は、特定の有形固定資産及び無形資産に関する減損445百万ユーロ（注10参照）、繰延税金資産の非認識に関連する268百万ユーロ（注8参照）、及びESMAの勧告に従った販売金融債権の予想信用損失に対する減損152百万ユーロの増加（注13参照）である。本章に記載したこれら中間財務諸表に対する新型コロナウイルス感染症（COVID-19）の流行の影響の見積りは特に複雑であり、関連する注記で説明されているような判断を必要とする。

2020年4月14日、ルノー・グループは、中国での新事業戦略及び、ルノーが合弁会社である東風雷諾汽車有限公司(Dongfeng Renault Automotive Company Ltd.、以下「DRAC」という。)の株式を東風汽車集団有限公司(Dongfeng Motor Corporation)に譲渡するという東風汽車集団有限公司との暫定合意の締結を発表した。DRACは、2020年4月1日にルノー・ブランドに関する事業を停止した(注3及び6-B参照)。ルノー・グループは、中国における事業活動を商用車(華晨雷諾金杯汽車有限公司(Renault Brilliance Jinbei Automotive Co., Ltd.、以下「RBJAC」という。))を通じて - 注12参照)と電気自動車(易捷特新能源汽车有限公司(New Energy Automobile Co., Ltd.、以下「eGT」という。))及び江西江鈴集團新能源汽车有限公司(Jiangxi Jiangling Group Electric Vehicle Co. Ltd.、以下「JMEV」という。))を通じて - 注3参照)に再注力している。

また、2020年5月29日、ルノー・グループは、工業資産の最適化と資源配分の改善に向けた活動の再集中を柱とする固定費削減計画案を発表した。フランスを中心とした従業員代表団体との協議プロセスが現在進行中であるため、2020年6月30日現在、引当金の認識に関するIFRS基準は満たしていない。

より一般的には、新型コロナウイルス感染症(COVID-19)の流行、中国での新戦略及び固定費削減計画の状況を踏まえ、見積り及び判断に依拠し、特に注意を払ってきたルノー・グループの中間連結財務諸表の主な項目は以下のとおりである。

- ・ 固定資産の減損の可能性、特に自動車専用資産の減損(注10-C参照)及びアフトワズののれん(注10-E参照)
- ・ 有形固定資産又は棚卸資産に分類されたリース用車両の回収可能価額
- ・ 関連会社、特に日産及びRBJACに対する投資(注11及び12参照)
- ・ 販売金融債権に係る予想信用損失の減損(注13参照)
- ・ 現状の販売価格へのプレッシャーを考慮した、その他負債に計上されている販売奨励プログラムの算定
- ・ 製品保証引当金、特にこれらの引当金の計算に使用される費用の補外法に基づく情報(注17-B参照)
- ・ リストラクチャリング引当金の算定(注6-A参照)
- ・ サプライヤーの破綻に伴うリスクの算定
- ・ 2020年以降の欧州CAFE(企業平均燃費)規制の潜在的な影響：この規制のもとでは、ヨーロッパで毎暦年に登録されている全車両の平均CO<sub>2</sub>排出量目標を超過した場合、自動車メーカーは罰金を科されることになる(注21-A2参照)。

新型コロナウイルス感染症(COVID-19)の状況が刻々と変化し、それが世界経済の財務健全性に影響を及ぼすため、このリストは網羅的なものではなく、流行によるルノー・グループの事業への経済的影響の大きさと期間を予測することは依然として非常に困難である。

### 注3 - 連結範囲の変更

- ・ 2020年1月、ルノー・グループは、Les Éditions Croque Futur(雑誌タイトル)に対する投資の35.11%を5百万ユーロの価格で売却した。この会社は、従来、連結財務諸表において持分法により計上された。
- ・ 2020年4月14日、ルノー・グループは中国における新たな事業戦略を発表した。ガソリン及びディーゼル乗用車について、ルノーSAは、中国の合弁会社DRACにおける49%の持分の売却、ルノー・ブランドのガソリン及びディーゼル車の生産中止、並びにDRACによって売却されたルノー車のアフターサービス事業の買収(2020年3月31日までは持分法により計上)に関する契約を2020年4月に締結した。東風汽車集団股份有限公司への売却が確定するまでは、当該株式は2020年6月30日現在、その運用条件を考慮した価額で計上されている。この契約に関連する費用は「その他の営業利益及び営業費用」に分類される。
- ・ ルノー・グループは、2019年7月よりルノーの独占的支配下にあるJMEV江西江鈴集團新能源汽车有限公司について、中国パートナーとの交渉を終え増資を進めている。この増資は総額380百万人民元、すなわち48百万

ユーロで、JMEVにおける50%の持分に相当する。取得資産及び譲受債務の公正価値の算定は、2020年12月31日現在の財務諸表で確定する。

- ・ GM-AVTO（現在はラーダ・ザパドに名称変更）の買収に関連する取得価額の配分が2020年上半期に確定され、その結果、2020年6月30日付でのれんが調整された。2019年12月31日現在の19百万ユーロ（1,298百万ロシア・ルーブル）に対して、現在は11百万ユーロ（886百万ロシア・ルーブル）となっている。最終的なのれんは2020年12月に決定される。

## III - 連結損益計算書

## 注4 - 売上高

## 4-A. 売上高の内訳

(単位：百万ユーロ)	2020上半期	2019年上半期	2019年度
製品売上高- 自動車部門	14,150	21,848	43,901
自動車部門のパートナーに対する売上高	1,736	3,535	6,203
リース用資産に係るレンタル収益 <sup>(1)</sup>	309	294	630
その他サービス売上高	621	671	1,398
サービス売上高- 自動車部門	930	965	2,028
製品売上高- 販売金融部門	15	17	36
リース用資産に係るレンタル収益 <sup>(1)</sup>	56	58	116
販売金融債権による利息の受取額	1,043	1,105	2,210
その他サービス売上高 <sup>(2)</sup>	486	522	1,043
サービス売上高-販売金融部門	1,585	1,685	3,369
サービス売上高-モビリティサービス部門	9	-	-
<b>売上高合計</b>	<b>18,425</b>	<b>28,050</b>	<b>55,537</b>

(1) 買戻し約定付自動車販売又は固定資産レンタルにつきルノー・グループが計上したレンタル収益。

(2) 主に、融資契約又はその他に基づく車両の保険、メンテナンス及び買換で構成されるサービスに係る収益。

## 4-B. 地域ごとの売上

連結売上高は顧客の所在地別に表示している。

(単位：百万ユーロ)	2020年上半期	2019年上半期	2019年度
ヨーロッパ	12,295	18,678	36,516
フランスを含む	5,064	6,850	13,581
アメリカ	1,096	2,264	4,435
中国	53	48	127
アフリカ・中東・インド・アジア-太平洋	2,260	3,497	7,038
ユーラシア	2,721	3,563	7,421
アフトワズを含む	1,176	1,644	3,317
<b>売上高合計</b>	<b>18,425</b>	<b>28,050</b>	<b>55,537</b>

各地域は2020年9月15日提出のルノーの半期報告書の「第3 事業の状況 - 3 経営者による財政状態、経営成績及びキャッシュ・フローの状況の分析 - (1) 業績等の概要」において定義される。

## 注5 - 研究開発費

(単位：百万ユーロ)	2020年上半期	2019年上半期	2019年度
------------	----------	----------	--------

研究開発費	(1,399)	(1,840)	(3,697)
資産計上した開発費	692	998	1,985
資産計上した開発費の償却	(603)	(485)	(946)
<b>合計（損益計算書計上額）</b>	<b>(1,310)</b>	<b>(1,327)</b>	<b>(2,658)</b>

2020年上半期の研究開発費の減少は、主に、製品ラインナップのアップグレードの当初サイクルの終了によって説明される。

この減少は、新型コロナウイルス感染症（COVID-19）の流行によりいちだんと強められたが、IAS第38号に定められる規則に基づいて開発費に適用される資産化率に対して重大な影響を及ぼすものではなかった。資産化率の低下は、とりわけ、開発費が資産計上される特定の技術的なマイルストーンの延期に起因している。

2020年上半期の償却は、2019年同期比で大きく増加しており、これは特に、2018年度及び2019年度に適用された資産化率の上昇によるものである。

## 注6 - その他の営業利益及び営業費用

(単位：百万ユーロ)	2020年上半期	2019年上半期	2019年度
リストラクチャリング及び従業員数調整に係る費用	(166)	(117)	(236)
事業又は事業会社の全部又は一部売却損益及び連結範囲の変更に関連するその他の損益	(172)	-	(5)
有形固定資産及び無形資産売却損益（リース用資産の売却を除く）	19	3	(10)
有形固定資産、無形資産及びのれんの減損（関連会社及び共同支配企業ののれんを除く）	(445)	(12)	(229)
イランでの事業に係る減損	-	-	-
その他の非経常的な項目	(40)	(7)	(77)
<b>合計</b>	<b>(804)</b>	<b>(133)</b>	<b>(557)</b>

注2に記載のとおり、2020年上半期に計上された費用及び収益のうち、新型コロナウイルス感染症（COVID-19）の流行により全部又は一部が発生したと確認される費用及び収益は、有形固定資産及び無形資産の減損など、その性質上常にその区分に含まれる費用を除き「その他の営業利益及び営業費用」とはみなされない。

### 6-A. リストラクチャリング及び従業員数調整に係る費用

「要約中間連結財務諸表に対する注記 I - 事業セグメント及び地域に関する情報」の冒頭で記述しているように、2020年より、リストラクチャリング費用には、企業が従事している事業の範囲及び/又は事業を運営している方法を大きく変更させる計画プログラムの費用が含まれている。

2020年度及び2019年度のリストラクチャリング及び従業員数調整に係る費用は、主に、ヨーロッパ地域に係るものである。

2020年上半期のこれらの費用には、2020年4月1日から2021年1月1日までの間に資格を有する従業員が参加できるフランスの新労働免除制度に係るマイナス107百万ユーロが含まれる。2019年度のこれらの費用には、特に、2017年1月13日に締結され、2018年4月16日に改訂された「ルノー・フランスCAP 2020 - Contrat d'Activité pour une Performance durable」（持続可能な業績のための活動契約）という名の当初契約に定める

フランス退職直前労働免除制度に合意する人数が予想数を超えていることに関する前提の見直しに関連する補完的費用マイナス89百万ユーロが含まれた。

2020年5月29日、ルノー・グループは、3年間で20億ユーロ超の固定費削減計画案を発表した。この計画案には、再就職支援、社内での移動及び自発的な人員削減を含む従業員数調整が盛り込まれており、3年間で展開され、フランスの4,600人近くの雇用及び世界のその他の国々の10,000人を超える雇用に関係することになる。

ルノーSAS中央社会経済委員会は、2020年6月16日、従業員代表団体との最初の情報審議会を開催し、2020年5月29日に発表した同計画のフランスでの実施に関する情報及び審議の資料を提示した。2020年6月29日に第2回会議を開催し、資料について協議し従業員代表からの質問に答えた。代表は、当初その会議に予定されていた審議を、6月16日の投票で要請された専門家の評価結果が得られるまで延期することを決定した。一方、2020年5月28日及び6月26日には、グループ作業審議会において、固定費削減計画のプレゼンテーションが行われた。従業員代表の要請により実施される情報審議手続及び専門家による評価は、今後数ヶ月間継続する。2020年6月30日現在、IAS第37号（引当金、偶発負債及び偶発資産）に基づくリストラクチャリング引当金の認識に関する条件が満たされていないため、同日現在、潜在的リストラクチャリング費用に対する重要な引当金は計上されていない。

#### 6-B. 事業又は事業体の処分損益

合弁会社DRACにおけるルノー持分の売却及びアフターサービス事業の買収に関連する費用は、2020年4月に合計マイナス172百万ユーロが計上された。

#### 6-C. 固定資産及びのれんの減損（関連会社及び共同支配企業ののれんを除く）

2020年上半期、マイナス445百万ユーロに上る減損が計上された（2019年度は戻入控除後マイナス229百万ユーロで、うちマイナス12百万ユーロが上半期に計上された）。当上半期に減損の戻入は無かった（2019年度は10百万ユーロの戻入で、うち8百万ユーロが上半期に計上された）。この新たな減損は、無形資産（マイナス260百万ユーロの純増）及び有形固定資産（マイナス185百万ユーロの純増）に係るものである（注10）。新たな減損は、新型コロナウイルス感染症（COVID-19）の流行を背景として、ガソリン及びディーゼル・エンジン車に係る販売台数の減少及び事業予測の下方修正を考慮し、主に、それらの自動車に関する減損テストの結果として計上されたものである（注10）。

#### 6-D. その他の例外的項目

特定の自動車に関する減損テストにより、これらの自動車に関連するパートナー及びサプライヤーに対する前払金及び将来の支払に相当する例外的な費用が認識された。これは、2020年度にマイナス23百万ユーロ、2019年度にマイナス78百万ユーロにのぼる。

#### 注7 - 財務収益（費用）

（単位：百万ユーロ）	2020年上半期	2019年上半期	2019年度
総有利子負債コスト	(167)	(216)	(386)
現金及び金融資産に係る収益	25	36	75
<b>実質有利子負債コスト</b>	<b>(142)</b>	<b>(180)</b>	<b>(311)</b>
支配ないし重要な影響力の下にない企業からの受取配当金	-	54	59
財務運営における為替差損益	20	15	30

超インフレに対するエクスポージャーに係る損益	(16)	15	(34)
退職給付及びその他の長期従業員給付債務に関連する確定給付債務及び資産に係る支払利息、純額	(9)	(16)	(28)
その他 <sup>(1)</sup>	(67)	(72)	(158)
<b>その他の財務収益及び財務費用</b>	<b>(72)</b>	<b>(4)</b>	<b>(131)</b>
<b>財務収益（費用）</b>	<b>(214)</b>	<b>(184)</b>	<b>(442)</b>

(1) その他の項目は、主に、債権の譲渡費用、公正価値の変化（FAA及びPartech Growthへの投資）、銀行手数料、割引手数料並びに遅延利息である。

自動車部門のネット・キャッシュ・ポジション（又は実質有利子負債）は、事業セグメントごとの情報に表示されている（「要約中間連結財務諸表に対する注記」I - 事業セグメント及び地域に関する情報 - D 自動車部門に関するその他の情報: ネット・キャッシュ・ポジション又は実質有利子負債及び営業フリー・キャッシュ・フロー）。

## 注8 - 当期税金及び繰延税金

（単位：百万ユーロ）	2020年上半期	2019年上半期	2019年度
当期税金	(120)	(344)	(626)
繰延税金収益（費用）	(153)	90	(828)
<b>当期税金及び繰延税金</b>	<b>(273)</b>	<b>(254)</b>	<b>(1,454)</b>

2020年上半期において、マイナス105百万ユーロの当期税金費用がアフトワズを含む外国企業から発生した（2019年度はマイナス509百万ユーロで、うち上半期はマイナス287百万ユーロ）。

フランス連結納税グループに含まれる事業体の当期税金費用は、2020年上半期においてマイナス15百万ユーロに達している（2019年度はマイナス117百万ユーロで、うち上半期はマイナス57百万ユーロ）。

### フランス連結納税グループ

フランス連結納税グループにおける実効税率は5%である（2019年上半期は5.5%、2019年12月31日現在は関連がない）。未認識繰延税金資産残高は3,656百万ユーロ（2019年12月31日現在3,422百万ユーロ）である。これらは将来の課税所得と相殺するため（かかる課税所得の50%を上限とする）無期限に繰越可能な税務上の欠損金を含む。そのうち345百万ユーロは資本勘定科目（日産に対する投資の部分的ヘッジ効果）によって、また3,311百万ユーロは損益計算書関連科目によって発生したものである（2019年12月31日現在、それぞれ393百万ユーロ及び3,049百万ユーロであった）。

### フランス連結納税グループに含まれない企業

アフトワズを含む外国企業について、実効税率は参考にならない。それは主に、アフトワズ部門の税務上の欠損金に対する繰延税金資産の認識の中止によるものである。

アフトワズの税務上の繰越欠損金に関連する繰延税金の回収可能性については、新型コロナウイルス感染症（COVID-19）の流行に関連して分析が行われた。ロシア市場の見通しが大幅に悪化し、2020年には税務上の損失が見込まれることから、これらの資産は認識されない。これにより、2020年上半期に追加の繰延税金費用マイナス268百万ユーロ（マイナス20,510百万ロシア・ルーブル）が発生した。

昨年、すべての外国企業（アフトワズを含む）に対する実効税率は、2019年上半期に25.6%、2019年度は19.4%であった。

## 注9 - 基本的1株当たり利益及び希薄化後1株当たり利益

(単位：千株)	2020年上半期	2019年上半期	2019年度
発行済株式	295,722	295,722	295,722
自己株式	(5,362)	(4,825)	(4,700)
日産が保有するルノー株式 × 日産に対するルノーの持分	(19,383)	(19,382)	(19,383)
<b>基本的1株当たり利益計算用株式数</b>	<b>270,977</b>	<b>271,515</b>	<b>271,639</b>

基本的1株当たり利益の計算では、期中における発行済普通株式の加重平均株数、すなわち自己株式及び日産が保有するルノー株式を相殺した上での株数を用いている。

希薄化後の1株当たり利益の計算では、期中に社外流通する可能性のある普通株式の加重平均株数、すなわち基本的1株当たり利益の計算に用いた株数と、希薄化効果を有し、発行が条件付きである場合には報告日に履行条件を満たしている、関連プランに基づき付与されるストック・オプション数及び業績連動株式に対する権利の数の合計数を用いている。

(単位：千株)	2020年上半期	2019年上半期	2019年度
基本的1株当たり利益計算用株式数	270,977	271,515	271,639
潜在的希薄化効果のあるストック・オプション、業績連動株式及び その他株式報酬	1,318	1,546	1,930
<b>希薄化後の1株当たり利益計算用株式数</b>	<b>270,977<sup>(1)</sup></b>	<b>273,061</b>	<b>271,639<sup>(1)</sup></b>

(1) 当期純利益 - 親会社株主持分がマイナスであるため、希薄化効果のあるストック・オプション、業績連動株式及びその他株式報酬は計上されていない。

## IV - 営業資産・負債、資本

## 注10 - 無形資産及び有形固定資産

## 10-A. 無形資産及びのれん

(単位：百万ユーロ)	総額	償却及び減損	純額
<b>2019年12月31日残高</b>	<b>13,924</b>	<b>(6,975)</b>	<b>6,949</b>
取得 / (償却及び減損) <sup>(1)</sup>	752	(920)	(168)
(処分) / 戻入	(10)	10	-
為替換算調整勘定	(182)	26	(156)
連結範囲の変更及びその他	89	(8)	81
<b>2020年6月30日残高</b>	<b>14,573</b>	<b>(7,867)</b>	<b>6,706</b>

(1) 無形資産に関する減損マイナス260百万ユーロを含む。

## 10-B. 有形固定資産

(単位：百万ユーロ)	総額	減価償却及び減損	純額
<b>2019年12月31日残高</b>	<b>47,998</b>	<b>(31,098)</b>	<b>16,900</b>
取得 / (減価償却及び減損) <sup>(1)</sup>	1,882	(1,568)	314
(処分) / 戻入	(561)	254	(307)
為替換算調整勘定	(904)	530	(374)
連結範囲の変更及びその他	49	(22)	27
<b>2020年6月30日残高</b>	<b>48,464</b>	<b>(31,904)</b>	<b>16,560</b>

(1) 有形固定資産の減損マイナス185百万ユーロを含む。

## 10-C. 自動車専用資産（部品を含む）及び事業体に対する減損テスト

自動車（部品を含む）の専用資産及び事業体に対する減損テストの結果、2020年上半期は、マイナス445百万ユーロの減損が計上された（2019年度はマイナス239百万ユーロ）。これは、無形資産についてのマイナス260百万ユーロ（2019年度はマイナス206百万ユーロ）及び有形固定資産についてのマイナス185百万ユーロ（2019年度はマイナス33百万ユーロ）を含む。この減損は主にガソリン及びディーゼル・エンジン車に関係するものである。これは、新型コロナウイルス感染症（COVID-19）の流行を背景として、2020年度の販売台数の減少及び当該資産に係る見通しの下方修正が考慮されたものである。2019年度の減損は、主に中国市場向けに生産された自動車に関連していた。

無形資産及び有形固定資産の減損は、2013年度に電気自動車に関して認識された。2018年度に電気自動車市場が大幅に成長し、2019年度においてその傾向が裏付けられたため、無形資産について5百万ユーロ（上半期中）及び有形固定資産について3百万ユーロ（上半期中）の減損残高が2019年度において戻し入れられた。

2020年上半期に減損戻入は計上されていない。

減損テストは、資金生成単位の減損テストに適用された仮定と整合的な仮定を用いており、注10-Dに記載されている。特に、新型コロナウイルス感染症（COVID-19）の流行による会計上の影響に関するものである。

2020年上半期に減損が認識された自動車について、新型コロナウイルス感染症（COVID-19）の流行が2021年及び2022年にその販売台数にマイナスの影響を与え続けた場合、テストの仮定と比較して、それらの台数が10%減少すると、追加減損がマイナス31百万ユーロ発生することになる。

#### 10-D. 自動車（アフトワズを除く）部門の国別資産又は資金生成単位の減損テスト

##### 中国及びその他の国

2019年に実施した中国市場向けの特定期資産に関するテストにより、上記注10-Cに記載の減損及び、中国市場で事業を展開する合弁会社への投資の減損が認識された（注12参照）。

##### 自動車（アフトワズを除く）部門

自動車（アフトワズを除く）部門の減損テストのために用いられた回収可能価額は、以下の仮定に基づいて割引将来キャッシュ・フロー法により算定された使用価値である。

	2020年6月30日現在	2019年12月31日現在
永久成長率	1.6%	1.7%
税引後割引率	9.2%	8.5%
新型コロナウイルス感染症（COVID-19）流行による2020年度中期計画販売台数の減少	21%	NA
新型コロナウイルス感染症（COVID-19）流行による2020年より後の中期計画販売台数の減少	0%	NA

2020年6月30日現在の減損テストに使用した仮定は、2017年10月に発表された6ヶ年戦略計画「ドライブ・ザ・フューチャー 2017-2022」から取られている。これらの仮定は、2020年5月後半に設定された業績の再予測と、2021年及び2022年の業績の傾向に関するルノーの最善の見積りからのデータを用いて更新されたものであり、これは好ましくない市場の動向と新型コロナウイルス感染症（COVID-19）の流行の影響を受ける。戦略計画の見直しは、期末日現在に依然として進行中であり、2020年下半期に最終決定される予定である。

2019年、自動車（アフトワズを除く）部門に含まれる資産について、減損テストの結果、減損の認識はなかった。使用される主要な仮定の合理的に考え得る変更により、回収可能価額が資産の帳簿価額を下回ることはないと考えられる。

2020年6月30日現在、使用される主要な仮定の合理的に考え得る変更により、回収可能価額がテストが実施された資産の帳簿価額を下回ることはないと考えられる。テストが実施された資産の回収可能価額は、それらの仮定に以下のような変更が生じた場合、帳簿価額を上回る状態を維持することになる。

- ・ 永久成長率0%
- ・ 新型コロナウイルス感染症（COVID-19）の流行による悪影響が2020年以降も継続することによる、2021年及び2022年の販売台数の10%減少
- ・ 10%の税引後割引率

#### 10-E. アフトワズの資金生成単位及びラダ・ブランドに対する減損テスト

##### アフトワズの資金生成単位に対する減損テスト

2019年5月、アフトワズはモスクワ証券取引所から上場廃止となった。従って、その純資産（のれんを含む）の回収可能価額を評価するために株式時価総額への参照は行われなくなった。

会計方針の注記（2019年度連結財務諸表の注2-M）に示している方法により、2019年6月30日及び2019年12月31日に減損テストが行われた。その結果、これらの日現在における減損の認識はなかった。ロシア市場の低迷及び新型コロナウイルス感染症（COVID-19）の流行の影響により、2020年6月30日に追加のテストが行われた。2019年12月31日以降、現在は毎年12月31日に年次減損テストが行われている。

アフトワズの資金生成単位に対する減損テストに関して、使用価値の算定には税引後割引率14.7%（2019年12月31日現在は14%）及び永久成長率（インフレの影響を含む）3.2%（2019年12月31日現在は4%）を適用した。

2020年6月30日現在、テスト結果は減損の認識につながらなかった。

継続価値に含まれる収益性の仮定が33%超減少した場合、のれんの減損が認識される。

### ラーダ・ブランドに対する減損テスト

アフトワズの取得価額の配分のため、ラーダ・ブランドは（2016年度の終わりにおける）支配の獲得日におけるその公正価値で計上された（9,248百万ロシア・ルーブル（2020年6月30日現在の為替レートで116百万ユーロ））。ラーダ・ブランドは耐用年数が確定できない無形資産であるため、2019年12月31日に、14%の割引率及び4%の永久成長率に基づき減損テストが実施された。2019年において、回収可能価額が帳簿価額よりも高かったため、減損は計上されなかった。ロシア市場の低迷及び新型コロナウイルス感染症（COVID-19）の流行の影響により、次の仮定（割引率14.7%及び永久成長率3.2%）を使用して2020年6月30日に追加のテストが行われた。

使用される主要な仮定の合理的に考え得る変更により、回収可能価額が帳簿価額を下回ることはないと考えられる。2019年12月31日以降、現在は毎年12月31日に年次減損テストが行われている。

### 注11 - 日産自動車に対する投資

#### 損益計算書及び財政状態計算書における日産に対するルノーの投資

(単位：百万ユーロ)	2020年上半期 / 2020年6月30日現在	2019年上半期 / 2019年6月30日現在	2019年度 / 2019年12月31日現在
<b>連結損益計算書</b>			
持分法により計上される関連会社の当期純利益（損失）に対する持分	(4,817)	(21)	242
<b>連結財政状態計算書</b>			
持分法により計上される関連会社に対する投資	15,147	20,503	20,622

#### 11-A. ルノーの連結財務諸表上持分法を適用している日産自動車の連結財務諸表

ルノーの財務諸表上、持分法を適用している日産の財務諸表は、日本の会計基準による日産（東京証券取引所上場）の公表済連結財務諸表に、ルノーに連結するための必要な修正を行なったものである。

2020年6月30日現在日産が保有する自己株式は0.7%（2019年12月31日現在も0.7%）である。その結果、ルノーの日産に対する持分割合は43.7%（2019年12月31日現在も43.7%）である。

#### 11-B. ルノーの財政状態計算書に記載の日産自動車に対する投資額の変動

(単位：百万ユーロ)	純資産に対する持分			のれん	合計
	相殺前	ルノーに対する日産の 持分に比例する相殺 <sup>(1)</sup>	純額		
<b>2019年12月31日現在</b>	<b>20,837</b>	<b>(974)</b>	<b>19,863</b>	<b>759</b>	<b>20,622</b>
2020年上半期純利益 <sup>(2)</sup>	(4,817)		(4,817)		(4,817)
配当金分配	-		-		-
為替換算調整勘定	(486)		(486)	8	(478)
その他の変動 <sup>(3)</sup>	(180)		(180)		(180)
<b>2020年6月30日現在</b>	<b>15,354</b>	<b>(974)</b>	<b>14,380</b>	<b>767</b>	<b>15,147</b>

(1) 日産は2002年以降、44,358千株のルノー株式を保有しており、これは約15%の投資に相当する。相殺は日産におけるルノーの保有割合に基づく。

(2) 2020年上半期純利益は、固定資産の減損及びリストラクチャリング費用4,290百万ユーロを含み、そのうち1,934百万ユーロは、日本の会計原則からIFRSへの移行（主にIFRSに基づく場合にのみ資産計上される開発費について）に関するものである。

(3) その他の変動には、年金債務に係る数理計算上の差異の変動、金融商品再評価準備金の変動及び日産の自己株式の変動が含まれる。

#### 11-C. ルノーの連結上修正再表示された日産自動車の資本の増減

(単位：十億円)	2019年 12月31日現在	2020年 上半期純利益	配当金	為替換算 調整勘定	その他の 変動 <sup>(1)</sup>	2020年 6月30日現在
<b>日本の会計基準による資本に 対する親会社株主の持分</b>	<b>5,051</b>	<b>(996)</b>	<b>-</b>	<b>(204)</b>	<b>(144)</b>	<b>3,707</b>
<b>IFRSの準拠による修正：</b>						
退職給付及びその他の 長期従業員給付債務に 対する引当金	(27)	(5)		(5)	77	40
開発費の資産計上	752	(351)		(1)		400
繰延税金及びその他の 修正	(122)	7		(1)	10	(106)
<b>IFRSの準拠による修正後 純資産</b>	<b>5,654</b>	<b>(1,345)</b>	<b>-</b>	<b>(211)</b>	<b>(57)</b>	<b>4,041</b>
ルノー・グループの基準 による修正 <sup>(2)</sup>	161	27		5	6	199
<b>ルノー・グループの基準 による修正後純資産</b>	<b>5,815</b>	<b>(1,318)</b>	<b>-</b>	<b>(206)</b>	<b>(51)</b>	<b>4,240</b>
(単位：百万ユーロ)						
<b>ルノー・グループの基準 による修正後純資産</b>	<b>47,687</b>	<b>(11,023)</b>	<b>-</b>	<b>(1,113)</b>	<b>(412)</b>	<b>35,139</b>
ルノーの持分割合	43.7%					43.7%
ルノーの持分 (下記相殺前)	20,837	(4,817)		(486)	(180)	15,354

ルノーに対する日産の 持分の相殺 <sup>(3)</sup>	(974)				(974)	
<b>日産の純資産に対する ルノーの持分</b>	<b>19,863</b>	<b>(4,817)</b>	<b>-</b>	<b>(486)</b>	<b>(180)</b>	<b>14,380</b>

- (1) その他の変動には、年金債務に係る数理計算上の差異の変動、金融商品再評価準備金の変動及び日産の自己株式の変動が含まれる。
- (2) ルノー・グループの基準による修正は、実質的には、1999年から2002年の間に取得したルノーの固定資産の再評価、及びルノーに対する日産の持分（持分法による）の消去に対応している。
- (3) 日産は2002年以降、ルノーにおける44,358千株のルノー株式を保有しており、所有持分は約15%である。相殺は日産におけるルノーの保有割合に基づく。

#### 11-D. 日本の会計基準に基づく日産自動車の当期純利益

日産の会計年度は3月31日を期末日とするため、2020年上半期のルノーの連結決算に含まれる日産の当期純利益は、日産の2019年度第4四半期と2020年度第1四半期の当期純利益の合計である。

	日産の2019年度 第4四半期 2020年1～3月		日産の2020年度 第1四半期 2020年4～6月		ルノーの2020年上半期 連結財務諸表基準期間 2020年1～6月	
	十億円	百万ユーロ <sup>(1)</sup>	十億円	百万ユーロ <sup>(1)</sup>	十億円	百万ユーロ <sup>(1)</sup>
当期純利益 - 日産株主持分	(711)	(5,916)	(285)	(2,414)	(996)	(8,330)

(1) 各四半期の平均為替レートで換算されている。

#### 11-E. 株式相場におけるルノーの日産に対する投資の評価額

2020年6月30日現在の相場価格（1株399円）に基づき、ルノーの日産に対する投資の価値は6,058百万ユーロである（2019年12月31日現在では1株636円の価格に基づき9,554百万ユーロ）。

#### 11-F. 日産への投資の減損テスト

2020年6月30日現在、日産への投資の価値は、株式市場における価値が、ルノーの財政状態計算書における価値を60%下回っていた（2019年12月31日現在は53.7%）。

会計方針の注記（2019年度連結財務諸表の注2-M）に示している方法により、2019年12月31日に減損テストが行われた。その際、使用価値の算定には税引後割引率6.95%及び永久成長率（インフレの影響を含む）2.25%を適用した。継続価値は日産の過去のデータ及びバランスのとれた中期予測と整合する収益性の仮定の下で算定した。

2019年12月31日現在、テスト結果は、日産への投資における減損の認識につながらなかった。主要な仮定の考え得る変更により、回収可能価額が日産への投資の帳簿価額を下回ることを決定づけることはない結論づけられた。

新型コロナウイルス感染症（COVID-19）の流行状況を考慮して、2020年6月30日に追加の減損テストが行われた。使用価値の算定には税引後割引率5.80%及び永久成長率（インフレの影響を含む）1.99%を適用した。2020年6月30日現在、テスト結果は、日産への投資における減損の認識につながらなかった。また、使用される主要な仮定の合理的に考え得る変更により、回収可能価額が日産への投資の帳簿価額を下回ることはないと考えられる。

#### 11-G. ルノー・グループと日産グループ間の取引

G1- 自動車（アフトワズを除く）部門及び日産グループ

自動車（アフトワズを除く）部門は、以下の2つのレベルで日産との取引に關与している。

- ・工業生産：アライアンス製造工場における車両及び部品のクロスオーバー生産：
  - 2020年上半期における自動車（アフトワズを除く）部門の日産に対する売上の総額及び自動車（アフトワズを除く）部門の日産からの購入総額は、それぞれ8億ユーロ及び6億ユーロであったと見積もられる（2019年度はそれぞれ上半期の18億ユーロ及び10億ユーロを含む34億ユーロ及び12億ユーロ）。
  - 2020年6月30日現在、自動車（アフトワズを除く）部門の日産グループに対する債権残高は、423百万ユーロであり、自動車（アフトワズを除く）部門の日産グループに対する債務残高は、571百万ユーロである（2019年12月31日現在はそれぞれ521百万ユーロ及び738百万ユーロ）。
- ・金融：ルノー・ファイナンスは、ルノーのための活動に加えて、日産グループの金融商品取引のカウンターパーティーとして、為替及び金利のリスクヘッジを行っている。貸借対照表上では、日産グループに対するデリバティブ資産は2020年6月30日現在13百万ユーロであり（2019年12月31日現在は26百万ユーロ）、またデリバティブ債務は2020年6月30日現在8百万ユーロである（2019年12月31日現在は4百万ユーロ）。

ルノーの販売金融部門では、日産ブランドを顧客にアピールしロイヤルティを高めるための一連の金融商品及びサービスを販売政策に組み込み、主にヨーロッパで展開している。2020年上半期にRCIバンクが計上した日産からの受取手数料及び利息の形でのサービス収益は62百万ユーロであった（2019年度は148百万ユーロで、そのうち89百万ユーロが上半期に計上された）。2020年6月30日現在の販売金融部門の日産グループに対する債権残高は50百万ユーロであり（2019年12月31日現在は86百万ユーロ）、2020年6月30日現在の債務残高は121百万ユーロである（2019年12月31日現在は184百万ユーロ）。

ヨーロッパにおける日産との提携契約は2021年12月31日に満了する。新契約の条件を定める交渉が進行中である。

G2- アフトワズと日産グループ間の取引

2020年上半期におけるアフトワズの日産に対する売上の総額及びアフトワズの日産からの購入総額は、それぞれ見積金額であった34百万ユーロ及び9百万ユーロに達した（2019年度は118百万ユーロ及び23百万ユーロで、上半期の56百万ユーロ及び10百万ユーロを含む）。

2020年6月30日現在アフトワズの財政状態におけるアフトワズ及び日産グループ間の取引の残高は主に以下によって構成される。

- 0百万ユーロの共同支配資産に対する固定債権（2019年12月31日現在は25百万ユーロ）
- 6百万ユーロの営業債権及び19百万ユーロの営業債務（2019年12月31日現在は0百万ユーロ及び18百万ユーロ）

## 注12 - その他の関連会社及び共同支配企業に対する投資

ルノー・グループの財務諸表におけるその他の関連会社及び共同支配企業に対する投資の詳細は以下のとおりである。

(単位：百万ユーロ)	2020年上半期 /	2019年上半期 /	2019年度 /
	2020年	2019年	2019年
	6月30日現在	6月30日現在	12月31日現在

## 連結損益計算書

その他の関連会社及び共同支配企業の当期純利益 (損失)に対する持分	(75)	(14)	(432)
持分法が適用される関連会社	15	27	43
持分法が適用される共同支配企業 <sup>(1)</sup>	(90)	(41)	(475)

#### 連結財政状態計算書

その他の関連会社及び共同支配企業に対する投資	599	875	610
持分法が適用される関連会社	454	475	479
持分法が適用される共同支配企業	145	400	131

(1) 2020年6月30日に計上された損失は主に、持分法が適用される共同支配企業であるルノー・プリリアンス・ジンベイ・オートモーティブ・カンパニーに対する投資の減損に対応している。2019年度に計上された損失は主に、持分法が適用される共同支配企業の2社(東風ルノー汽車及びルノー・プリリアンス・ジンベイ・オートモーティブ・カンパニー)に対する投資の減損に対応している。

### 注13 - 販売金融債権

#### 13-A. 販売金融債権の種類別内訳

(単位:百万ユーロ)	2020年6月30日現在	2019年12月31日現在
ディーラー向け債権	8,918	10,901
消費者向け融資	23,030	25,016
リース及び類似取引	10,539	10,305
<b>総額</b>	<b>42,487</b>	<b>46,222</b>
減損 <sup>(1)</sup>	(1,000)	(848)
<b>純額</b>	<b>41,487</b>	<b>45,374</b>

(1) 2020年上半期の減損の152百万ユーロの変動は主に、新型コロナウイルス感染症(COVID-19)の流行における予想信用損失の仮定の見直しに起因している。

#### 13-B. 販売金融債権のリスクのレベル別内訳

新型コロナウイルス感染症(COVID-19)が流行している中で債権の回収が難しいことから、貸倒債権への振替金額が増加したため債権の減損が増加し、算出パラメータが増加した。ESMAの勧告に従い、販売金融部門は、多くの未決済債権に対して計画的に支払日を延長することで、債権が3段階のリスク(健全な債権、当初認識から信用リスクの上昇が見られる債権、及び貸倒債権)の移転をもたらすはずでは必ずしも考えなかった。また、販売金融部門は、将来予想に関する「悪化」シナリオの比重を引き上げる一方、安定性シナリオの比重を引き続き高く維持した。

(単位:百万ユーロ)	最終顧客向け 販売金融	ディーラー 向け販売金融	2020年 6月30日現在
<b>総額</b>	<b>33,569</b>	<b>8,918</b>	<b>42,487</b>
健全な債権	30,031	8,333	38,364
当初認識から信用リスクの上昇が見られる債権	2,867	516	3,383
貸倒債権	671	69	740
貸倒債権合計の割合	2.0%	0.8%	1.7%

<b>減損</b>	<b>(885)</b>	<b>(115)</b>	<b>(1,000)</b>
健全な債権に係る減損	(209)	(65)	(274)
当初認識から信用リスクの上昇が見られる債権に係る減損	(224)	(17)	(241)
貸倒債権に係る減損	(452)	(33)	(485)
<b>総純額</b>	<b>32,684</b>	<b>8,803</b>	<b>41,487</b>

(単位：百万ユーロ)	最終顧客向け 販売金融	ディーラー 向け販売金融	2019年 12月31日現在
<b>総額</b>	<b>35,321</b>	<b>10,901</b>	<b>46,222</b>
健全な債権	31,690	10,527	42,217
当初認識から信用リスクの上昇が見られる債権	3,034	298	3,332
貸倒債権	597	76	673
貸倒債権合計の割合	1.7%	0.7%	1.5%
<b>減損</b>	<b>(747)</b>	<b>(101)</b>	<b>(848)</b>
健全な債権に係る減損	(173)	(57)	(230)
当初認識から信用リスクの上昇が見られる債権に係る減損	(167)	(10)	(177)
貸倒債権に係る減損	(407)	(34)	(441)
<b>総純額</b>	<b>34,574</b>	<b>10,800</b>	<b>45,374</b>

## 注14 - 棚卸資産

(単位：百万ユーロ)	2020年6月30日現在			2019年12月31日現在		
	総額	評価減	純額	総額	評価減	純額
原材料及び貯蔵品	2,123	(305)	1,818	1,724	(290)	1,434
仕掛品	312	(5)	307	330	(7)	323
中古車両	1,332	(137)	1,195	1,465	(141)	1,324
製品及び予備部品	3,307	(177)	3,130	2,842	(143)	2,699
<b>合計</b>	<b>7,074</b>	<b>(624)</b>	<b>6,450</b>	<b>6,361</b>	<b>(581)</b>	<b>5,780</b>

2020年6月30日現在の棚卸資産の価値には、新型コロナウイルス感染症（COVID-19）の流行によって引き起こされた事業活動の低下の影響は含まれない。

## 注15 - 金融資産 現金及び現金同等物

## 15-A. 短期 / 長期別内訳

(単位:百万ユーロ)	2020年6月30日現在			2019年12月31日現在		
	長期	短期	合計	長期	短期	合計
ダイムラー株式	595	-	595	812	-	812
その他の非支配会社への投資	51	-	51	66	-	66
市場性有価証券及び譲渡可能負債証券	-	1,034	1,034	-	1,375	1,375
自動車部門の金融取引に係るデリバティブ	79	169	248	49	216	265
貸付金その他	46	537	583	145	625	770
<b>金融資産合計</b>	<b>771</b>	<b>1,740</b>	<b>2,511</b>	<b>1,072</b>	<b>2,216</b>	<b>3,288</b>
総額	771	1,751	2,522	1,072	2,221	3,293
減損	-	(11)	(11)	-	(5)	(5)
現金同等物	-	3,673	3,673	-	8,375	8,375
現金	-	10,459	10,459	-	6,607	6,607
<b>現金及び現金同等物合計</b>	<b>-</b>	<b>14,132</b>	<b>14,132</b>	<b>-</b>	<b>14,982</b>	<b>14,982</b>

## 15-B. 非支配会社への投資

2020年6月30日現在、非支配会社への投資のうちダイムラー株式への投資が595百万ユーロ（2019年12月31日現在は812百万ユーロ）あり、これは戦略的提携契約の下に購入した株式である。これらの株式は選択によりその他の包括利益項目を通じて公正価値で計上される。ダイムラー株式が売却された場合、売却益は損益に振り替えられない。その公正価値は株式市場価格に基づいて決定される。2020年6月30日現在、株式市場価格（1株当たり36.15ユーロ）が取得価格（1株当たり35.52ユーロ）より高く、保有するダイムラー株式に係る未実現利益は10百万ユーロである。該当期間における公正価値の減少分217百万ユーロ（2019年度は公正価値の増加分57百万ユーロ、うち2019年上半期は50百万ユーロ）は、2020年上半期のその他の包括利益項目に計上している。

## 15-C. ルノー・グループの使用不能現金

当グループは諸外国に流動資産を有しているが、資金の本国送金が制度上又は政治上、煩雑な国もある。そうした国では当グループの資金は、現地において工業用又は販売金融用に使用することが多い。

販売金融証券化ファンドが保有する銀行の当座預金口座の一部は、証券化債権の信用補完に用いられており、その結果、債権の貸倒の場合に担保の機能を果たしている。これら銀行の当座預金口座は、2020年6月30日現在611百万ユーロである（2019年12月31日現在は540百万ユーロ）。

## 注16 - 資本

## 16-A. 資本金

2020年6月30日現在の発行済全額払込済普通株式の総数は295,722千株で、1株の額面金額は3.81ユーロである（2019年12月31日現在と同じ）。

自己株式への配当はない。自己株式は2020年6月30日現在、ルノーの資本金の1.56%を占めている（2019年12月31日現在は1.54%）。

日産グループはその完全子会社である日産ファイナンス株式会社を通じてルノーの株式の約15%を保有している（但し、これらの株式に議決権は付与されていない）。

#### 16-B. 配当

2020年6月19日開催の定時株主総会及び臨時株主総会において配当の分配を行わないことが決議された。2019年度の配当金は1株当たり3.55ユーロで総額1,035百万ユーロであった。

#### 16-C. ストック・オプション制度及び業績連動株式制度並びにその他株式報酬

2020年上半期は、1,369千株（初回総額12百万ユーロ）について、新たな業績連動株式制度が導入された。株式に対する権利の権利確定期間は3年間であるが、最低保有期間を有しない。

各対象者が保有するストック・オプション及び株式にかかる権利の数並びにその他株式報酬の変動

	ストック・オプション			株式に かかる権利
	オプション数	行使価格の 加重平均額 (単位：ユーロ)	付与日及び行使日 における株価の 加重平均額 (単位：ユーロ)	
<b>2020年1月1日現在未行使の オプション及び未確定の権利</b>	<b>102,987</b>	<b>37</b>	<b>-</b>	<b>4,343,329</b>
付与				1,368,615
行使されたオプション又は 権利確定がなされた権利	(471) <sup>(1)</sup>	37	50 <sup>(2)</sup>	(1,211,176) <sup>(3)</sup>
期限切れのオプション及び 権利並びにその他の調整				(65,304)
<b>2020年6月30日現在未行使の オプション及び未確定の権利</b>	<b>102,516</b>	<b>37</b>		<b>4,435,464</b>

(1) 2020年に行使された又は満了したストック・オプションは2012年のプラン20に基づき付与された。

(2) ルノー・グループにより株式が取得された時の価格で、将来のオプションをカバーするものである。

(3) 権利が確定された業績連動株式は非居住者についてプラン23、居住者についてプラン24に基づき付与されたものである。

#### 注17 - 引当金

##### 17-A. 退職給付及びその他の長期従業員給付債務に対する引当金

退職給付及びその他の長期従業員給付債務に対する引当金は、2020年6月30日現在1,651百万ユーロである（2019年12月31日現在は1,700百万ユーロ）。これらの引当金は2020年上半期に49百万ユーロ減少した。2020年6月30日現在、フランスでルノー・グループの債務の評価に最も頻繁に用いられた金融割引率は0.71%で、これ

に対し、2019年12月31日現在は0.79%であった。また、2020年上半期の昇給率は2.20%で、これに対し、2019年12月31日現在は2.50%であった。

## 17-B. 引当金の増減

(単位：百万ユーロ)	リストラク チャリング 引当金	製品保証 引当金 <sup>(3)</sup>	その他の税務 に関する訴訟 及びリスクに 対する引当金	保険業務に対 する引当金 <sup>(1)</sup>	約定及びその 他に対する引 当金	合計
<b>2019年12月31日現在</b>	<b>450</b>	<b>1,016</b>	<b>228</b>	<b>523</b>	<b>305</b>	<b>2,522</b>
繰入	154	224	23	(1)	55	455
目的使用による引当金取崩	(108)	(255)	(9)	(27)	(37)	(436)
引当金未使用部分の戻入	(11)	(5)	(5)	-	(15)	(36)
連結範囲の変更に伴う 増減	-	-	-	-	-	-
為替換算調整勘定及び その他の増減	(2)	(28)	(28)	-	-	(58)
<b>2020年6月30日現在<sup>(2)</sup></b>	<b>483</b>	<b>952</b>	<b>209</b>	<b>495</b>	<b>308</b>	<b>2,447</b>

(1) 販売金融部門の保険会社による技術的準備金である。

(2) 短期引当金は1,105百万ユーロ、長期引当金は1,342百万ユーロ。

(3) 製品保証引当金の減少は主に、新型コロナウイルス感染症（COVID-19）の流行に伴う2020年上半期の販売台数の減少によるものである。ロックダウン期間中の製品保証費用の減少は、引当金額に重大な影響を及ぼしていない。これは、法的な製品保証期間が一般的に1ヶ月から5ヶ月延長され（特にフランスでは3ヶ月から5ヶ月の延長を適用）、この上半期中に認識されなかった費用が翌期以降に認識されるためである。

2020年5月29日に発表された固定費削減計画に関連して、2020年6月30日現在、重大な引当金は認識されていない（注6-A参照）。

ルノー又はグループ会社が関与している既知の訴訟についてはすべて毎年度末に調査を行い、法律顧問の意見を参考に、予想されるリスクに対して必要とみなされる引当金を設定している。2020年上半期において、ルノー・グループが引当金を計上した新たな重大な訴訟はなかった。偶発債務に関する情報は注21-Aで報告する。

## 注18 - 金融負債及び販売金融負債

## 18-A. 流動/固定別の内訳

(単位：百万ユーロ)	2020年6月30日現在			2019年12月31日現在		
	固定	流動	合計	固定	流動	合計
ルノーSAの永久劣後証券	292	-	292	281	-	281
社債	5,182	1,050	6,232	5,671	613	6,284
その他の証書による債務	-	1,838	1,838	-	648	648
金融機関からの借入	1,352	1,772	3,124	1,170	690	1,860
- ロシア	833	503	1,336	807	71	878
- ブラジル	179	476	655	23	359	382
- フランス	340	50	390	340	158	498
- トルコ	-	330	330	-	-	-

リース負債	594	123	717	622	117	739
その他の金融負債	80	524	604	134	493	627
<b>自動車部門の金融負債（デリバティブを除く）</b>	<b>7,500</b>	<b>5,307</b>	<b>12,807</b>	<b>7,878</b>	<b>2,561</b>	<b>10,439</b>
自動車部門の金融取引に係るデリバティブ	79	124	203	49	219	268
<b>自動車部門の金融負債</b>	<b>7,579</b>	<b>5,431</b>	<b>13,010</b>	<b>7,927</b>	<b>2,780</b>	<b>10,707</b>
<b>モビリティサービス部門の金融負債</b>	<b>12</b>	<b>2</b>	<b>14</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>-</b>
ディアックの永久劣後証券及び劣後ローン <sup>(1)</sup>	871	-	871	867	-	867
社債	-	18,846	18,846	-	18,825	18,825
その他の証書による債務	-	3,945	3,945	-	5,114	5,114
金融機関からの借入	-	4,786	4,786	-	5,480	5,480
その他の有利子負債（リース負債を含む） <sup>(2)</sup>	-	18,846	18,846	-	17,954	17,954
<b>販売金融部門の債務（デリバティブを除く）</b>	<b>871</b>	<b>46,423</b>	<b>47,294</b>	<b>867</b>	<b>47,373</b>	<b>48,240</b>
販売金融部門の金融取引に係るデリバティブ	-	104	104	-	92	92
<b>販売金融部門の債務</b>	<b>871</b>	<b>46,527</b>	<b>47,398</b>	<b>867</b>	<b>47,465</b>	<b>48,332</b>
金融負債及び販売金融負債の合計	8,462	51,960	60,422	8,794	50,245	59,039

(1) 2020年6月30日現在の850百万ユーロのRCIバンクの劣後ローンを含む。

(2) 2020年6月30日現在、48百万ユーロにおよぶ販売金融部門のリース負債を含む（2019年12月31日は53百万ユーロ）。

#### 18-B. 金融取引に係る自動車部門の金融負債及びデリバティブ資産の変動

(単位：百万ユーロ)	2019年 12月31日 現在	キャッシュ・ フローにおけ る変動	子会社及びその 他の事業ユニッ トに対する支配 の獲得又は喪失 から生じる変動	キャッシュ・ フローに影響 のない為替の 変動	キャッシュ・ フローに影響 のないその他 の変動	2020年 6月30日 現在
ルノーSAの永久劣後証券	281	-	-	-	11	292
社債	6,284	(63)	-	13	(2)	6,232
その他の証書による債務	648	1,193	-	(3)	-	1,838
金融機関からの借入	1,860	1,442	-	(292)	114	3,124
リース負債	739	(49)	5	(20)	42	717
その他の金融負債	627	(172)	(11)	131	29	604
<b>自動車部門の金融負債 （デリバティブを除く）</b>	<b>10,439</b>	<b>2,351</b>	<b>(6)</b>	<b>(171)</b>	<b>194</b>	<b>12,807</b>
自動車部門の金融取引に係 るデリバティブ	268	61	-	(145)	19	203
<b>自動車部門の金融負債 総計(A)</b>	<b>10,707</b>	<b>2,412</b>	<b>(6)</b>	<b>(316)</b>	<b>213</b>	<b>13,010</b>
自動車部門の金融取引に係 るデリバティブ資産(B)	265	(48)	-	(9)	40	248
<b>連結キャッシュ・フロー計 算書における自動車部門の 金融負債の純増減（部門 別）(A) - (B)</b>		<b>2,460</b>				

モビリティサービス部門の 金融負債	-	-	-	(2)	16	14
連結キャッシュフロー計算 書における自動車部門の金 融負債の純増減		2,460				

#### 18-C. 金融負債及び販売金融負債の変動

##### ルノーSAの永久劣後証券の変動

ルノーSAが1983年10月及び1984年4月に発行した永久劣後証券は、パリ証券取引所に上場される永久劣後株式である。これらの証券に係る最低の年分配率は9%で、固定部分6.75%と、同一の連結体制及び方法により計算された連結売上高に基づく変動部分からなる。

永久劣後証券は、償却原価で計上されている。永久劣後証券は、2020年6月30日現在は362ユーロ、2019年12月31日現在は557ユーロで取引されている。2020年6月30日現在の永久劣後証券の株式市場価格に基づく金融負債は、289百万ユーロであった（2019年12月31日現在は444百万ユーロ）。

##### 自動車（アフトワズを除く）部門の社債の変動

2020年上半期、ルノーSA及びルノー・ド・ブラジルSAは、それぞれ合計58百万ユーロ及び5百万ユーロの社債を償還した。その結果、ルノー・ド・ブラジルSAの社債はすべて償還された。

##### アフトワズ部門の金融負債の増減

2020年上半期中、アフトワズ・グループは合計30百万ユーロの金融負債を返済し、合計534百万ユーロの新たな金融負債の契約を行った。

##### 販売金融部門の負債の増減

2020年上半期中、RCIバンク・グループは、新たに2021年から2025年の間に満期となる合計1,151百万ユーロの社債を発行し、総額898百万ユーロの社債を償還した。

2020年上半期中、集められた新規預金は848百万ユーロ（要求払預金92百万ユーロ及び定期預金756百万ユーロ）増加して18,559百万ユーロに達し（要求払預金13,095百万ユーロ及び定期預金5,464百万ユーロ）、「その他の有利子負債」に分類されている。これらの預金はドイツ、オーストリア、ブラジル、フランス及び英国で集められた。

##### 与信枠及び政府保証付き融資枠契約

2020年6月30日現在、ルノーSAの銀行との間で設定された確定与信枠の金額は3,480百万ユーロである（2019年12月31日現在から変更無し）。これらの与信枠は1年を超える満期を有しており、2020年6月30日（及び2019年12月31日）現在、未使用であった。

2020年6月2日、ルノー・グループは、5つの銀行で構成される銀行団に、借入総額の最大90%までのフランス政府による保証付きの50億ユーロを上限とする融資枠を設定した。この融資枠の主な特徴は以下のとおりである。

- 総限度額は50億ユーロで、2020年12月31日まで、全額又は部分的に、1回又は数回に分けて引き出すことができる。

- 各引き出しの当初償還期限は12ヶ月で、ルノーが満期をさらに3年間延長し、毎年3分の1ずつ返済することができるオプション付き
- 各引き出しにかかる利率は、初年度は12ヶ月Euribor、その後の延長については6ヶ月Euriborとする。
- 延長後の期限前返済は、元本金額500百万ユーロ以上について可能である。

2020年6月30日現在、この融資枠は引き出されていない。ルノー・グループは、この融資枠は通常の市場条件のもとで提供されたものであり、その結果、将来、融資枠に対する引き出しが行われたとしても、助成金は計上されないものと考えている。万一そのような場合には、借入れは当初の額面価額で認識されることになる。ルノー・グループが延長オプションを使用せず借入を返済できる立場にあると判断した場合、借入は流動負債に計上され、満期を延長するオプションは確定与信枠として分析される。このような場合、その後の延長オプションの行使は、会計上、新規融資として取り扱われることになる。

また、販売金融部門については、銀行との間で複数の通貨で設定された確定与信枠は2020年6月30日現在4,832百万ユーロ相当である（2019年12月31日現在は4,847百万ユーロ）。これらの与信枠は2020年6月30日現在、13百万ユーロまで引き出された。

2020年6月30日現在、アフトワズ・グループは、銀行との間で1,544百万ユーロの未確定与信枠を有している（2019年12月31日現在は1,347百万ユーロ）。2020年6月30日現在、アフトワズ・グループは、242百万ユーロの使用可能な未使用確定借入枠を有しており（2019年12月31日現在は474百万ユーロ）、かかる借入枠は営業活動のために使用可能である。

#### **リバースファクタリング・プログラムによる資金調達**

自動車部門は、リバースファクタリング・プログラムに参加している。このプログラムは、サプライヤーを支援するために、又は、支払期限を延長することによりルノー・グループに利益をもたらすために、使用することができる。後者の場合において、契約の当事者である金融機関に対し、サプライヤーに対する当初債務を支払うルノー・グループによる無条件のコミットメントが契約に含まれている場合、当該金額は金融負債として再分類される（これは、再分類日現在、キャッシュ・フロー計算書に影響を与えていない）。そうではない場合、支払われるべき金額は営業債務に残る。2020年6月30日現在、リバースファクタリング・プログラムは145百万ユーロの金融負債に関するものであった。

#### **販売金融部門による流動性準備金管理の保証としての担保資産の変動**

販売金融部門は、流動性準備金管理について、2020年6月30日現在、フランス中央銀行に対し、フランスの中央担保管理システムである3G（Gestion Globale des Garanties、保証のグローバル管理）システムに基づき、帳簿価額6,511百万ユーロの資産の形で担保を差し入れている（2019年12月31日現在は5,882百万ユーロ）。かかる資産の内訳は、証券化商品発行ピークルの株式で5,682百万ユーロ、ユーロ債で117百万ユーロ及び販売金融債権で712百万ユーロである（2019年12月31日現在は、証券化商品発行ピークルの株式で5,325百万ユーロ、ユーロ債で151百万ユーロ及び販売金融債権で406百万ユーロ）。これらの担保に対してフランス中央銀行により提供された資金は、2020年6月30日現在2,250百万ユーロである（2019年12月31日現在は2,700百万ユーロ）。

#### **18-D. 債権譲渡による資金調達**

自動車部門の外部資金調達の一部は、ルノー・グループ外の金融機関に対するコマーシャル債権の譲渡によるものである。

コマーシャル債権の譲渡による資金調達の詳細は以下のとおりである。

(単位：百万ユーロ)	2020年6月30日		2019年12月31日	
	ルノー・グループ外企業に対して譲渡され認識が中止された債権	譲渡され認識の中止はなされていない債権	ルノー・グループ外企業に対して譲渡され認識が中止された債権	譲渡され認識の中止はなされていない債権
自動車部門（アフトワズ以外）	1,074	-	1,805	-
アフトワズ	-	-	5	-
<b>譲渡合計</b>	<b>1,074</b>	<b>-</b>	<b>1,810</b>	<b>-</b>

2020年上半期に譲渡され認識が中止された未収税金の総額は219百万ユーロであり、その内訳はCIR債権165百万ユーロ及びVAT債権54百万ユーロである（2019年度はCIR債権324百万ユーロ、CICE債権54百万ユーロ及びVAT債権60百万ユーロ）。

ルノー・グループ外に譲渡されたフランスの未収税金（「CIR」：研究税控除、及び「CICE」：競争及び雇用のための税控除）で、当該債権の所有にかかわる実質的にすべてのリスク及び便益が移転されているものについては、希薄化リスクが存在しないとみなされる場合に限って認識が中止される。これは、特に譲渡債権が既に税務調査又は予備監査を受けている場合である。2020年6月30日現在貸借対照表に残っている譲渡された未収税金の総額はゼロとなった。

譲渡された債権は、2019年度連結財務諸表の注2-Pに記載のとおり、関連するリスク及び便益が実質的に移転された場合に認識が中止される。

## V - キャッシュ・フロー及びその他の情報

## 注19 - キャッシュ・フロー

## 19-A. その他の非資金的収益及び費用（利息・税金調整前）

（単位：百万ユーロ）	2020年上半期	2019年上半期	2019年度
引当金の繰入、純額	(18)	(7)	(115)
販売金融債権の貸倒による影響、純額	190	43	67
資産処分による（益）損、純額	126	(3)	23
その他の金融商品の公正価値の変動	20	-	33
実質有利子負債	142	180	311
繰延税金	154	(90)	828
当期税金	119	344	626
その他	37	57	164
<b>その他の非資金的収益及び費用（利息・税金調整前）</b>	<b>770</b>	<b>524</b>	<b>1,937</b>

## 19-B. 税引前運転資本の増減

（単位：百万ユーロ）	2020年上半期	2019年上半期	2019年度
棚卸資産純額の（増）減	(872)	(982)	165
自動車顧客債権の（増）減、純額	(144)	(250)	390
その他の資産の（増）減	90	(276)	155
営業債務の増（減）	(2,428)	326	(161)
その他の負債の増（減）	(149)	594	665
<b>税引前運転資本の増（減）</b>	<b>(3,503)</b>	<b>(588)</b>	<b>1,214</b>

## 19-C. 資本的支出

（単位：百万ユーロ）	2020年上半期	2019年上半期	2019年度
無形資産の購入	(752)	(1,015)	(2,086)
有形固定資産の購入（顧客にリースされる資産以外）	(909)	(1,171)	(3,035)
<b>当期中資産購入合計</b>	<b>(1,661)</b>	<b>(2,186)</b>	<b>(5,121)</b>
支払繰延	(564)	(295)	99
<b>資本的支出合計</b>	<b>(2,225)</b>	<b>(2,481)</b>	<b>(5,022)</b>

## 注20 - 関連当事者

## 20-A. 取締役、幹部社員及びエグゼクティブ・コミッティ・メンバーの報酬

2020年6月26日提出のルノーの有価証券報告書、「第一部 企業情報、第5 提出会社の状況、3 コーポレート・ガバナンスの状況等、(2) 役員状況」に記載の点を除き、取締役、幹部社員及びエグゼクティブ・コミッティ・メンバーの報酬及び関連給付に係る基準に関して重要な変更は行われていない。

## 20-B. ルノーの関連会社への資本参加

ルノーの日産及び持分法により計上されるその他の会社への資本参加の詳細は注11に記載。

## 20-C. フランス政府及び公的企業との取引

ルノー・グループは、その事業活動の一環として、フランス政府並びにUGAP、EDF及びLa Posteのような公的企業との取引を行っている。これらの取引は、通常の市場価格で行われており、2020年6月30日現在、2020年上半年期について93百万ユーロの売上高、50百万ユーロの自動車顧客債権、298百万ユーロの販売金融債権及び50百万ユーロの与信枠となっている。

## 注21 - オフバランス約定債務並びに偶発資産及び偶発債務

ルノーは、その事業活動の一環として一定数の約定債務を有しており、また、訴訟に関与しているか又は競争及び自動車規制当局の調査を受けている。これらの状況に起因するいかなる債務も（年金債務及びその他の従業員給付、訴訟費用等に係る債務など）引当金によりカバーされている。オフバランス約定債務及び偶発債務を構成するその他の約定債務の内訳は以下に示すとおりである（注21-A）。

ルノーは顧客からの約定（預託金、担保等）も取得しており、さらに金融機関の与信枠も利用可能である（注21-B）。

## 21-A. オフバランス約定債務及び偶発債務

### A1. 通常取引

ルノー・グループは以下の金額について約定債務を負っている。

(単位：百万ユーロ)	2020年6月30日現在	2019年12月31日現在
顧客に供与した与信枠 <sup>(1)</sup>	3,105	2,583
投資の確定注文	1,633	1,572
担保資産、保証として提供された資産、又は抵当資産	2	2
抵当、裏書、保証及びその他の約定 <sup>(2)</sup>	981	696

(1) 販売金融部門が顧客に供与した与信枠により、決算日後3ヶ月間に最大2,984百万ユーロ（2020年6月30日現在）の流動資産が流出する（2019年12月31日現在は2,488百万ユーロ）。

(2) その他の約定は、行政に付与された保証、株式引受約定及びリース取引に係る約定債務を含む。

販売金融部門による流動性準備金管理の保証としての担保資産については注18-Cに記すとおりである。

### A2. 偶発債務

ルノー・グループ各社は、事業を行う各国で定期的に税務調査を受けている。税調整額として認められた金額は引当金として財務諸表に計上される。異議申立中の税調整額についても、手続又は上訴につき有利に決着しない場合のリスクを考慮の上で状況に応じて計上している。税金負債は、税金の算定に関する不確実性が存在する場合、引当金として計上している。

ルノー・グループによる子会社や事業の売却には、通常、売却先企業に対する表明保証が伴う。2020年6月30日現在、ルノー・グループはこれらの取引に関連する重要なリスクを認識していない。

ルノー・グループ各社は、事業を行う各国で定期的に当局による調査を受けている。その財務上の帰結を受け入れる場合、それらは引当金として財務諸表において認識される。異議申立がなされている場合、手続又は上訴につき有利に決着しない場合のリスクを考慮した見積額に基づき状況に応じて認識される。

2020年6月30日現在、競争及び自動車規制当局により進められている主な調査は、違法な契約及びヨーロッパにおける自動車排出ガスレベルに関係するものである。

2019年1月9日、イタリアの競争当局（Autorità Garante della Concorrenza e del Mercato）はRCIバンクに125百万ユーロの罰金を科したが、ルノーSAはかかる罰金の支払に関して連帯して責任を負う。ルノー・グループは、この罰金の根拠に異議を唱えており、かかる決定に対して上訴した。ルノーは、かかる決定が裁判所により取消される又は根本的に修正される可能性は高いと考えている。罰金額に影響を与える多くの変数のため、決定が維持された場合、手続終了時に支払義務を有する可能性がある金額を確実に見積もることは不可能である。2020年6月30日現在、本件に関する引当金は計上されていない。2019年4月3日、銀行保証の取決めを伴い、支払の停止に関するルノーの申請が認められた。口頭審問は当初2020年2月26日に予定されていたが、2020年10月21日に延期された。

別の自動車メーカーに関する予備判決の請求に関する手続きにおいて、欧州連合司法裁判所（Court of Justice of the European Union、以下「CJEU」という。）の法務官は、2020年4月30日に意見書を公表した。CJEUの解釈上の判決は、2020年最終四半期中に出される可能性が高い。この判決では、「排出ガス」問題に関連する欧州法がどのように解釈されるかが明らかになり、各国の裁判所を拘束することになる。

2016年3月より、ルノーは、自動車製造のための新たな工場の指標を適用することによって、ルノーのユーロ6 b対応の自動車による窒素酸化物（NOx）の排出を削減する計画を公表することを決定し、この決定以前に製造された自動車について、対応する20百万ユーロの引当金が計上された。2017年10月にこの計画の強化が決定され、さらに24百万ユーロの引当金が計上されることになった。2020年6月30日現在、引当金の残高は6百万ユーロである（2019年12月31日現在は8百万ユーロ）。

ルノー・グループ各社は、欧州連合を中心に、中国、スイス、韓国その他の国々でCO<sub>2</sub>排出量に関する適用法規の対象となっている。ルノー・グループの売上高の約70%がこの種の規制の対象となっている。当グループのシミュレーションで2020年度に閾値を超えないことが示されているため、2020年1月1日から6月30日までに登録された車両の平均CO<sub>2</sub>排出量が95gの閾値を上回っているにもかかわらず、2020年6月30日現在、欧州CAFE（企業平均燃費）の2020年の目標である95g CO<sub>2</sub>/kmを達成できないリスクはないと考えている。

また、ルノー・グループ各社は、主に土壌及び地下水の汚染に関して適用される規制に従う。これらの規制は所在国によって様々である。関連する環境負債の一部は潜在的であり、活動が停止されるか事業所が閉鎖された場合にのみ会計上認識される。時として、債務の額を確度をもって決定することもまた難しい。引当金は期末における法的又はみなし債務に相当する負債にのみ計上され、合理的な確実性をもって見積もられる。

#### 21-B. ルノー・グループが取得しているオフバランス約定及び偶発資産

（単位：百万ユーロ）	2020年6月30日現在	2019年12月31日現在
抵当、裏書及び保証	2,868	2,671
担保又は抵当資産 <sup>(1)</sup>	2,794	3,790
買戻し約定 <sup>(2)</sup>	5,178	4,832

- (1) 販売金融部門は新車や中古車の販売金融に対し顧客から担保を取得しており、顧客から取得した担保金額は2020年6月30日現在で合計2,750百万ユーロ（2019年12月31日現在は合計3,727百万ユーロ）である。また、アフトワズは貸付の担保としての不動産の財産権及び所有権15百万ユーロ並びに顧客債権の担保としての自動車に対する権利28百万ユーロを受け取った（2019年12月31日現在はそれぞれ13百万ユーロ及び49百万ユーロ）。
- (2) レンタル契約が終了した車両を第三者に販売できるよう販売金融部門が取得する約定。

確定与信枠に関して取得しているオフバランス約定については注18に記すとおりである。

## 注22 - 後発事象

2020年7月1日、ルカ・デメオがルノーSAの最高経営責任者の職を引き継いだ。

[次へ](#)

( 翻訳 )

KPMGオーディット  
( KPMG S.A.の一部門 )  
法定監査人  
ヴェルサイユ地域会及び中央メンバー  
92066 パリ・ラ・デファンス・セデックス  
CS 60055 ガンベッタ通り2

マザー  
法定監査人  
ヴェルサイユ地域会及び中央メンバー  
92075 パリ・ラ・デファンス  
アンリ・ルニョー通り61

ルノー、ソシエテ・アノニム ( 「ルノー」 )

## 2021年中間財務情報に関する法定監査人によるレビュー報告書

2021年6月30日に終了する6ヶ月の期間  
ルノー、ソシエテ・アノニム ( 「ルノー」 )  
ブローニュ・ピヤンクール92100  
ケ・ル・ガロ 13 - 15

本報告書はフランス語で発行された中間財務情報に関する法定監査人によるレビュー報告書の日本語への翻訳であり、日本語圏の利用者の便宜だけを目的に提供されるものである。

本報告書には、ルノー・グループの半期経営者報告書に記載されている情報の特定の検証に関する情報も記載されている。

本報告書は、フランス法及びフランスで適用される専門的基準と併せて読み、またそれらに従って解釈されるものとする。

## ルノー、ソシエテ・アノニム（「ルノー」） 中間財務情報に関する法定監査人によるレビュー報告書

2021年6月30日に終了する6ヶ月の期間

株主各位

貴社株主総会での私どもの選任により、また、フランス通貨金融法典（*Code monétaire et financier*）L.451条1-2 の要件に従い、以下の報告を行うものである。

- ・ 添付の、2021年1月1日から6月30日までの期間に関するルノーの要約中間連結財務諸表のレビュー
- ・ 半期経営者報告書に記載された情報の検証

新型コロナウイルス感染症（COVID-19）の流行に関連した世界的な危機により、当期の要約中間連結財務諸表は特有の状況下で作成され、レビューされている。実際に、かかる危機及び公衆衛生上の緊急事態の状況で講じられた例外的な措置は、企業や特にその事業及び資金調達に多数の影響をもたらし、企業の将来の見通しにより大きな不確実性をもたらした。出張制限や在宅勤務等の対策は、企業の内部組織や私どもの手続の実施にも影響を及ぼしている。

この要約中間連結財務諸表は、貴社取締役会の責任によるものであり、2021年7月29日に貴社取締役会によって承認されたものである。私どもの役割は、私どものレビューを基にこれらの財務諸表について結論を表明することにある。

### I. 財務諸表についての結論

私どもはフランスにおいて適用される専門的基準に準拠してレビューを実施した。中間財務情報のレビューでは、財務及び会計の責任者を中心とした質問、分析的手続及びその他のレビュー手続を実施する。レビューは、フランスで適用される専門的基準に基づいて実施する監査よりもはるかに範囲が狭く、したがって監査で指摘されるべき重要な事項のすべてに私どもが気づき得るという確信を私どもに与え得るものではない。それゆえ、私どもは監査意見の表明を行うものではない。

私どものレビューにおいて、添付の要約中間連結財務諸表が、中間財務情報に適用され、欧州連合が採択しているIFRSの基準であるIAS第34号に準拠して作成されていないと信じさせる事項がすべての重要な点において認められなかった。

### II. 特定の検証

私どもはレビューの中で、2021年7月29日に作成された半期経営者報告書に記載された情報についても、要約中間連結財務諸表との関連で検証を行った。

その結果、表示の適正性及び要約中間連結財務諸表との整合性について、私どもが特記すべき事項はない。

パリ・ラ・デファンス、2021年7月30日

法定監査人  
フランス語原本における署名人

KPMGオーディット  
(KPMG S.A.の一部門)  
バートランド・プリュボ

マザー  
ロイック・ワラート

[次へ](#)

**KPMG Audit**

***Département de KPMG S.A.***

Commissaire aux comptes

Membre de la compagnie régionale de

Versailles et du Centre

2 avenue Gambetta - CS 60055

92066 Paris La Défense Cedex

**Mazars**

Commissaire aux comptes

Membre de la compagnie régionale de

Versailles et du Centre

61 rue Henri Regnault

92075 Paris La Défense

**Renault, Société anonyme (“Renault”)**

**Rapport des commissaires aux comptes sur  
l’information financière semestrielle 2021**

Période du 1er janvier au 30 juin 2021  
Renault, Société anonyme (“Renault”)  
13-15 quai le Gallo - 92100 Boulogne-Billancourt

**Renault, Société anonyme (“Renault”)**

**Rapport des commissaires aux comptes sur l’information financière semestrielle 2021**

Période du 1er janvier au 30 juin 2021

Mesdames, Messieurs les Actionnaires,

En exécution de la mission qui nous a été confiée par votre assemblée générale et en application de l’article L.451-1-2 III du code monétaire et financier, nous avons procédé à :

- l’examen limité des comptes semestriels consolidés résumés de la société Renault, relatifs à la période du 1er janvier au 30 juin 2021, tels qu’ils sont joints au présent rapport ;
- la vérification des informations données dans le rapport semestriel d’activité.

La crise mondiale liée à la pandémie de Covid-19 crée des conditions particulières pour la préparation et l’examen limité des comptes semestriels consolidés résumés. En effet, cette crise et les mesures exceptionnelles prises dans le cadre de l’état d’urgence sanitaire induisent de multiples conséquences pour les entreprises, particulièrement sur leur activité et leur financement, ainsi que des incertitudes accrues sur leurs perspectives d’avenir. Certaines de ces mesures, telles que les restrictions de déplacement et le travail à distance, ont également eu une incidence sur l’organisation interne des entreprises et sur les modalités de mise en œuvre de nos travaux.

Ces comptes semestriels consolidés résumés ont été établis sous la responsabilité du conseil d’administration et arrêtés le 29 juillet 2021. Il nous appartient, sur la base de notre examen limité, d’exprimer notre conclusion sur ces comptes.

**I - Conclusion sur les comptes**

Nous avons effectué notre examen limité selon les normes d’exercice professionnel applicables en France.

Un examen limité consiste essentiellement à s’entretenir avec les membres de la direction en charge des aspects comptables et financiers et à mettre en œuvre des procédures analytiques. Ces travaux sont moins étendus que ceux requis pour un audit effectué selon les normes d’exercice professionnel applicables en France. En conséquence, l’assurance que les comptes, pris dans leur ensemble, ne comportent pas d’anomalies significatives obtenue dans le cadre d’un examen limité est une assurance modérée, moins élevée que celle obtenue dans le cadre d’un audit.

Sur la base de notre examen limité, nous n’avons pas relevé d’anomalies significatives de nature à remettre en cause la conformité des comptes semestriels consolidés résumés avec la norme IAS 34, norme du référentiel IFRS tel qu’adopté dans l’Union européenne relative à l’information financière intermédiaire.

*Renault, Société anonyme ("Renault")*  
*Rapport des commissaires aux comptes sur l'information financière semestrielle 2021*

## II - Vérification spécifique

Nous avons également procédé à la vérification des informations données dans le rapport semestriel d'activité, établi le 29 juillet 2021, commentant les comptes consolidés semestriels résumés sur lesquels a porté notre examen limité.

Nous n'avons pas d'observation à formuler sur leur sincérité et leur concordance avec les comptes semestriels consolidés résumés.

Paris La Défense, le 30 juillet 2021

Les commissaires aux comptes

KPMG Audit

MAZARS

Département de KPMG S.A.

Bertrand Pruvost

Loic Wallaert

上記は、独立監査人の監査レビュー報告書の原本に記載された事項を電子化したものであり、その原本は半期報告書提出会社が別途保管しております。

[次へ](#)

( 翻訳 )

**KPMG S.A.**  
法定監査人  
ヴェルサイユ地域会メンバー  
92066 パリ・ラ・デファンス・セデックス  
CS 60055 ガンベッタ通り2

**マザー**  
法定監査人  
ヴェルサイユ地域会メンバー  
92075 パリ・ラ・デファンス  
アンリ・ルニョー通り61

**ルノー、ソシエテ・アノニム ( 「ルノー」 )**

**中間財務情報に関する法定監査人によるレビュー報告書**

2020年6月30日に終了する6ヶ月の期間  
ルノー、ソシエテ・アノニム ( 「ルノー」 )  
ブローニュ・ピヤンクール92100  
ケ・ル・ガロ 13 - 15

本報告書はフランス語で発行された中間財務情報に関する法定監査人によるレビュー報告書の日本語への翻訳であり、日本語圏の利用者の便宜だけを目的に提供されるものである。

本報告書には、ルノー・グループの半期経営者報告書に記載されている情報の特定の検証に関する情報も記載されている。

本報告書は、フランス法及びフランスで適用される専門的基準と併せて読み、またそれらに従って解釈されるものとする。

## ルノー、ソシエテ・アノニム（「ルノー」） 中間財務情報に関する法定監査人によるレビュー報告書

2020年6月30日に終了する6ヶ月の期間

株主各位

貴社株主総会での私どもの選任により、また、フランス通貨金融法典（*Code monétaire et financier*）L.451条1-2 の要件に従い、以下の報告を行うものである。

- ・ 添付の、2020年1月1日から6月30日までの期間に関するルノーの要約中間連結財務諸表のレビュー
- ・ 半期経営者報告書に記載された情報の検証

この要約中間連結財務諸表は、2020年7月29日に、新型コロナウイルス感染症（COVID-19）の状況が刻々と変化し、その影響と将来の見通しを把握することが困難な状況にある中で、同日までに入手可能な情報に基づき、貴社取締役会によって承認されたものである。私どもの役割は、私どものレビューを基にこれらの財務諸表について結論を表明することにある。

### I. 財務諸表についての結論

私どもはフランスにおいて適用される専門的基準に準拠してレビューを実施した。中間財務情報のレビューでは、財務及び会計の責任者を中心とした質問、分析的手続及びその他のレビュー手続を実施する。レビューは、フランスで適用される専門的基準に基づいて実施する監査よりもはるかに範囲が狭く、したがって監査で指摘されるべき重要な事項のすべてに私どもが気づき得るという確信を私どもに与えるものではない。それゆえ、私どもは監査意見の表明を行うものではない。

私どものレビューにおいて、添付の中間連結財務諸表が、欧州連合が採択しているIFRSに準拠して、2020年6月30日現在のルノー・グループの資産及び負債並びに財政状態及び同日をもって終了する期間の経営成績について、適正に表示していないと信じさせる事項が全ての重要な点において認められなかった。

### II. 特定の検証

私どもはレビューの中で、2020年7月29日に作成された半期経営者報告書に記載された情報についても、要約中間連結財務諸表との関連で検証を行った。

その結果、表示の適正性及び要約中間連結財務諸表との整合性について、私どもが特記すべき事項はない。

パリ・ラ・デファンス、2020年7月30日

法定監査人

フランス語原本における署名人

KPMG S.A.

バートランド・プリュボ

マザー

ロイック・ワラート

[次へ](#)

**KPMG S.A.**

Commissaire aux comptes

Membre de la compagnie régionale de Versailles

2 avenue Gambetta - CS 60055

92066 Paris La Défense Cedex

**Mazars**

Commissaire aux comptes

Membre de la compagnie régionale de Versailles

61 rue Henri Regnault

92075 Paris La Défense

**Renault, Société anonyme (“Renault”)**

**Rapport des commissaires aux comptes sur  
l’information financière semestrielle 2020**

Période du 1er janvier au 30 juin 2020  
Renault, Société anonyme (“Renault”)  
13-15 quai le Gallo - 92100 Boulogne-Billancourt

**Renault, Société anonyme (“Renault”)**

**Rapport des commissaires aux comptes sur l’information financière semestrielle 2020**

Période du 1er janvier au 30 juin 2020

Mesdames, Messieurs les Actionnaires,

En exécution de la mission qui nous a été confiée par votre assemblée générale et en application de l’article L.451-1-2 III du Code monétaire et financier, nous avons procédé à :

- l'examen limité des comptes consolidés semestriels résumés de la société Renault, relatifs à la période du 1er janvier au 30 juin 2020, tels qu'ils sont joints au présent rapport ;
- la vérification des informations données dans le rapport semestriel d'activité.

Ces comptes consolidés semestriels résumés ont été établis sous la responsabilité du conseil d’administration le 29 juillet 2020 sur la base des éléments disponibles à cette date dans un contexte évolutif de crise liée au Covid-19 et de difficultés à appréhender ses incidences et les perspectives d’avenir. Il nous appartient, sur la base de notre examen limité, d’exprimer notre conclusion sur ces comptes.

**I - Conclusion sur les comptes**

Nous avons effectué notre examen limité selon les normes d'exercice professionnel applicables en France. Un examen limité consiste essentiellement à s'entretenir avec les membres de la direction en charge des aspects comptables et financiers et à mettre en œuvre des procédures analytiques. Ces travaux sont moins étendus que ceux requis pour un audit effectué selon les normes d'exercice professionnel applicables en France. En conséquence, l’assurance que les comptes, pris dans leur ensemble, ne comportent pas d’anomalies significatives obtenue dans le cadre d’un examen limité est une assurance modérée, moins élevée que celle obtenue dans le cadre d’un audit.

Sur la base de notre examen limité, nous n'avons pas relevé d'anomalies significatives de nature à remettre en cause, au regard du référentiel IFRS tel qu’adopté dans l’Union européenne, la régularité et la sincérité des comptes semestriels consolidés et l’image fidèle qu'ils donnent du patrimoine et de la situation financière à la fin du semestre ainsi que du résultat du semestre écoulé de l'ensemble constitué par les personnes et entités comprises dans la consolidation.

*Renault, Société anonyme (“Renault”)*  
*Rapport des commissaires aux comptes sur l'information financière semestrielle 2020*

**II - Vérification spécifique**

Nous avons également procédé à la vérification des informations données dans le rapport semestriel d'activité, établi le 29 juillet 2020, commentant les comptes consolidés semestriels résumés sur lesquels a porté notre examen limité.

Nous n'avons pas d'observation à formuler sur leur sincérité et leur concordance avec les comptes consolidés semestriels résumés.

Paris La Défense, le 30 juillet 2020

Les commissaires aux comptes

KPMG S.A.

MAZARS

Bertrand Pruvost

Loic Wallaert

上記は、独立監査人の監査レビュー報告書の原本に記載された事項を電子化したものであり、その原本は半期報告書提出会社が別途保管しております。

## 2【その他】

### (1) 後発事象

#### 1. 2021年6月9日：ルノー・グループがフランス北部の電気産業の中心である「ルノー・エレクトリシティ」を設立

- ・ ルノー・グループと労働組合の代表は、フランス北部のドゥエー、モーブージュ及びリュイッツの拠点を一つにまとめる新たな法人組織、ルノー・エレクトリシティを設立する契約を締結した。
- ・ 年間400,000台を目標に据え、ルノー・エレクトリシティはヨーロッパで最大かつ最も競争力のある電気自動車の生産拠点となる。
- ・ ルノー・エレクトリシティは、2025年までに、各拠点を跨いで700の直接雇用の創出に貢献し、また、大学とトレーニングセンターに貢献する。

ブローニュ・ビヤンクール、2021年6月9日 - ルノーリユーション戦略プランの一環として、ルノー・グループと労働組合（CFDT、CFE-CGC、CFTC、CGT、FO及びSUD）の代表は、オー＝ド＝フランス地域圏におけるルノーの拠点の将来に向けた契約を締結した。この契約により、ルノーSASの完全子会社であり、ドゥエー、モーブージュ及びリュイッツの生産拠点、合計5,000名近くの従業員を一つにまとめるルノー・エレクトリシティが設立された。

ルノー・グループは、この単一企業を設立することにより、これらの工場を2025年までに、年間400,000台の自動車を生産する、ヨーロッパで最も競争力のある効率的な電気自動車生産ユニットとすることを目指している。この契約に伴い、ルノー・グループは次の3つの主要な目標を設定した。

- ・ 3つの工場すべてに強固で一貫した産業プロジェクトの展開を可能にすること。
- ・ 経営モデル、社会モデルそして生産拠点の近代化に依拠した、オペレーショナル・エクセレンスを達成すること。
- ・ 北部の産業拠点群の魅力を開発し、主要な電気自動車構成部品のためのインフラを構築すること。

#### 2025年までに700の雇用を創出し、経済的及び社会的構造にコミットする

この意欲的な産業プロジェクトを支援するため、ルノー・グループは2022年から2024年末までに700の永続的雇用を創出することを計画しており、モーブージュの拠点で350の新規雇用を、ドゥエー及びリュイッツの拠点で350の新規雇用を行う。これらの雇用は、現地の雇用ミッション、ポール・アンプロワ及び同地域のすべてのステークホルダーとの共同アプローチの枠組みで行われる。

オー＝ド＝フランス地域圏は、電気自動車のバリューチェーン全体のノウハウと生産においてヨーロッパの基準となるのに必要な資産を備えている。ルノー・グループは、自らの研究開発部門との連携によって大学とのパートナーシップを組成し、自動車市場の変化に対応したトレーニング・スキームを構築し、研究活動に貢献していく。

ルノー・グループはまた、新興企業や専門企業と提携した革新的イニシアチブに参加し、「インキュベータ」型のイニシアチブに参加することにより、自動車業界における将来の発展を支援する。

最後に、グループのパートナーが近接していることが成功の必須条件であるところ、ルノー・グループは、バッテリー工場や、電気自動車の構成部品を生産する他のパートナー企業を工場の近くに配置したことのメリットを発揮していく。

「私は、ルノーのノウハウや技術革新の象徴であるルノー・エレクトリシティの設立に貢献し、ヨーロッパのオー＝ド＝フランス地域圏の経済的・社会的魅力の向上に関われることを大変誇りに思っている。すべての労働組合と締結した本契約は、従業員のコミットメント、建設的な社会的対話、そして地域における強い存在感が、強固で魅力的な産業モデルを確立するための鍵となることの証明である。」とルノー・エレクトリシティの取締役であるルシアーノ・ピオンドは述べている。

## 主要な要素

### ・ ドゥエー

工場では、2021年より、アライアンスの新しいモジュラーであるCMF-EVプラットフォームにより、最初の電気自動車であるメガヌEビジョンを生産する。

同じプラットフォームで、ドゥエーには新しいCセグメントの自動車が割り当てられる。

Bセグメントの自動車の工業化に特化した新しい電気プラットフォームを導入する。

### ・ モーブージュ

カンゲー・エレクトリックによって10年間ヨーロッパにおける電気自動車のバン・セグメントのパイオニアかつリーダーであったこの拠点では、ルノー並びにそのパートナーであるメルセデス及び日産向けに新型カンゲー、新型カンゲー・バンを製造し、また新型カンゲーをプロデュースする。

2022年のE-Techエレクトリック。

さらに、この工場には新型カンゲーの他の車種も割り当てられる。

### ・ リュイツ

工場が新しい電気構成部品の製造の中心となる。

## 2. 2021年6月16日：ルノー・グループ、ドゥエジ・アグロ及びEPFオー＝ド＝フランスがドゥエー工場の土地を一部譲渡する契約に署名

- ・ ルノーのドゥエー工場は、148ヘクタールの土地をEPFデュ・ノール及びドゥエーのコナーベーションに35百万ユーロで売却する。
- ・ この措置は、競争力を高める計画の一環として、ドゥエー工場の規模を縮小するものである。
- ・ ルノー・グループは、契約に署名したパートナーと合意した上で、将来的な産業用途のために拠点を復旧するすべての行動を取ることを約束する。

ブローニュ・ビヤンクール、2021年6月16日 - ルノー・グループは、本日、ドゥエー工場の148ヘクタールの土地をドゥエジ・アグロ及びエタブリスマン・ピュブリック・フォンシエ・ノール（EPF）に売却することを発表した。この契約は、6月9日に発表された新たな企業であるルノー・エレクトリシティの実施の一環である。

この土地取引により、ルノー・エレクトリシティがドゥエー工場の小型化を増進し、かつ、新しい企業の構造コスト及び運営コストを最適化できるようになる。ドゥエー工場は、270ヘクタール以上に広がっており、ルノー・グループがフランス最大の土地面積を有する工場である。自動車産業における競争力の新基準では、施設の統合及びそれぞれの区画の最適な使用が求められる。

ルノー・グループは、契約に署名したパートナーと合意した上で、ほぼ50年にわたって自動車生産に使用されてきた土地の復旧コストを全額支払うことを約束する。

契約は、6月15日火曜日、ドゥエジ・アグロの地域協議会会議の終了時に署名された。

### 3 . 2021年6月18日：ルノー・グループは、フランスで新たな複合的な労働組織に関する契約を締結

- ・ ルノー・グループの新たな複合的な労働組織は任意で、現場と在宅勤務を組み合わせたものである。
- ・ 週2～3日程度のテレワークが計画されている。
- ・ 当該組織や施設整備の実施は、2021年9月から開始される。

ブローニュ・ビヤンクール、2021年6月18日 - 建設的な社会的対話と数週間の交渉を経て、経営陣と労働組合（CFDT、CFE-CGC及びF0）の代表は、6月10日にフランスにおける新たな働き方についての合意を締結した。

対面とテレワークを最大限に活用することを目指した、この新たな複合的な労働組織は、任意で組み込まれ、現場と在宅勤務を組み合わせる。週2日程度のテレワーク（マネジャーの合意のもと、テレワークは最大3日まで）が計画されており、業務上テレワークが認められた者は誰でも実施できる。

この新たな組織及び現場との協働を改善するための職場の取決めは、2021年9月から複数の段階に分けて展開される予定である。また、人間工学上の支援及びテレワークの方法に関するトレーニング並びに新たな働き方への移行及び構築の管理を補完する多くのツールも順次提供される。当該システムを改善するため、社内調査を通じた継続的なモニタリングが実施される予定である。

### 4 . 2021年6月28日：ルノー・グループは、フランスを電気自動車向けバッテリーの事業戦略の中心に据える

- ・ ルノー・グループは、電気自動車バッテリーの設計及び生産の分野で2件の大規模なパートナーシップを締結したことを発表した。
  - ルノー・グループは、エンビジョンAESCと戦略的パートナーシップを締結し、ヨーロッパにおける電気モビリティの利用可能性をより高めるため、最新技術のコスト競争力のある低炭素バッテリーの製造を支援すべく、ルノー・エレクトリシティに近いドゥエーにギガファクトリーを設立する。
  - ルノー・グループは、高性能バッテリーを共同で開発及び製造するため、フランスの新興企業であるベルコールと覚書を締結し、ベルコールに対する持分を20%超保有する予定である。
- ・ この2件のパートナーシップとルノー・エレクトリシティの産業拠点群を組み合わせると、2030年までにフランスにおいて4,500名近くの直接雇用が創出され、またヨーロッパの中心部に強力なバッテリー製造のエコシステムが整備されることになる。
- ・ ルノー・グループとそのアライアンス・パートナーが電気自動車市場において競争力と効率性を高めていく中で「ルノーリユーション」戦略計画の軌道に沿った新たな一歩となる。

ブローニュ・ビヤンクール、2021年6月28日 - ルノー・グループは、本日、フランスにおける電気自動車向けバッテリーの設計及び生産に関する戦略を発表した。「ルノーリユーション」ロードマップの大きなマイルストーンであるルノー・グループの「バッテリー戦略」は、エンビジョンAESC（世界をリードするバッテリー技術のグローバル企業であり、スマートでデジタル化された低炭素バッテリー工場を有する、日産の長年にわたるパートナー）及びベルコール（グルノーブルに本拠をおき、電気自動車向けのバッテリーセルの開発に特化した新興企業）との2件の大規模なパートナーシップの締結を通じて具体化される。この戦略は、ルノー・グループがより競争力のある効率的な電気自動車会社となり、産業転換を加速し、エコに向けた移行目標を達成することを助ける。

これら2件の最新のパートナーシップは、ルノー・グループ内の既存のプログラム、特に、現在、ルノーの電気自動車ラインナップと今後のメガヌEのためのバッテリーモジュールを供給しているLG化学との歴史的合意と関連している。これと同時に、2027年にエコシステムに参入する可能性を求めてACCとの間で協議が継続されている。また、ASSBプロジェクト(全固体電池技術)に基づいて、2030年から固体電池技術を展開するため、アライアンス内において研究が継続されている。

「ルノー・グループのバッテリー戦略は、電気モビリティのバリューチェーンにおけるルノー・グループの10年に及ぶ経験と投資に基づいて構築されている。今回のエンビジョンAESC及びベルコールとの戦略的パートナーシップは、2030年までにヨーロッパの拠点において1百万台の電気自動車の生産を確保するというルノー・グループの立場を大きく強化するものである。これは、フランスの産業界の根底にある勢いにルノー・グループを根付かせ、カーボン・ニュートラルに関する目標の達成に取り組むことで、ルノー・グループの競争力を強化する大きなマイルストーンとなっている。このように、ルノー・グループは、フランスにおいて、人気があり、手頃な価格で、コスト効率の良い電気自動車を生産する意向であることを改めて表明する」とルノー・グループの最高経営責任者であるルカ・デメオは述べた。

## エンビジョンAESC：手頃な価格のヨーロッパ製電気自動車モデルのためのドゥエーにおけるギガファクトリー

ルノー・グループは、その電気自動車戦略の一環として、2024年に9GWhの生産能力を有し、2030年までに24GWhに到達することを目標としてドゥエーにギガファクトリーを展開すべく、エンビジョンAESCと提携している。グローバルグリーンテクノロジー企業であるエンビジョングループのバッテリー部門として、エンビジョンAESCは、将来のR5を含む電気モデル向けの、最新技術を用い、コスト競争力のある低炭素で安全なバッテリーを生産するため、最大で20億ユーロの投資を行う。このパートナーシップにより、エンビジョンAESCは2030年までに2,500名の新規雇用を見込んでいる。

エンビジョンAESCのギガファクトリーが、ドゥエー、モーブージュ及びリュイッツのルノー・エレクトリシティの生産拠点に近く、オー・ド・フランス地域に700名の追加雇用を創出する予定であることは、ルノー・グループがその競争力を大きく高め、電気自動車の生産チェーンの効率を大幅に向上させることができることを意味する。

ドゥエーのギガファクトリーは、欧州グリーン・ディールに記載される目標に基づき低炭素バッテリーの生産を可能にするとともに、生産廃棄物及び使用済みバッテリーのためのクローズドループリサイクルソリューションの開発を可能とする。ルノー・グループのコミットメントに従って、2030年までにルノー・ブランドの全販売台数のうち90%を電気自動車の販売が占め、2040年までにヨーロッパ、2050年までに世界でカーボン・ニュートラルを達成するために、このギガファクトリーは大きく貢献することになる。

「エンビジョングループのミッションは、グローバルな企業、政府、都市から選ばれるネット・ゼロ・テクノロジー・パートナーになることである。そのため、ルノー・グループが次世代の電気自動車のためにエンビジョンAESCのバッテリーを選んでくれたことを嬉しく思っている。フランス北部に新たなギガファクトリーを建設するための投資を行い、高性能で航続距離の長いバッテリーと電気自動車を、何百万人もドライバーが手頃な価格で利用できるようにすることで、ネット・ゼロ・カーボンへの移行を支援することを目標としている。この第一フェーズの開発によって、地域のサプライチェーンを成長させるとともに、電力貯蔵、バッテリーの再利用、スマートチャージ及びクローズドループリサイクルを含むバッテリーのライフサイクル機会全体に関わる開発のための将来の大規模投資が開かれた。地域内における徹底的なバッテリーエコシステムの一部として、数千の高い価値を有する新たなグリーン・ジョブを創出する可能性がある」とエンビジョングループの創業者であり、最高経営責任者である張雷（Lei Zhang）は述べた。

## ルノー・グループとベルコール：2022年までに高性能バッテリー向けの試験的な生産ライン、2026年までに最先端のギガファクトリー

ルノー・グループは、エンビジョンAESCとのパートナーシップに加え、20%超の持分を取得してベルコールの株主となる覚書を締結しており、2020年にフランスの新興企業を中心に設立されたコンソーシアムに参加する

予定である。このコンソーシアムは、デジタル化、脱炭素化及び同セクター内のフランス及びヨーロッパの産業強化に関連する課題に取り組むことを目的としている。

ルノー・グループとベルコールは、ルノーのラインナップのうちC以上のセグメント及びアルピーヌ・モデルに適した高性能バッテリーを共同で開発する予定である。両社は、コンソーシアムとともに、200を超える直接雇用の創出を助けることになる。

パートナーシップの最初のフェーズでは、早ければ2022年にフランスにおいてバッテリーセルとモジュールの試作及び生産のための研究開発センター（ベルコール・イノベーション・センター）と試験的なラインの資金調達が行われる予定である。第2フェーズでは、フランスにおける高性能バッテリーのための最初のギガファクトリー（ルノー・グループに関して当初生産能力は2026年以降10GWhであり、2030年までに20GWhまで引き上げられる可能性がある）の設立に向けたベルコールの取り組みが予定されている。

ルノー・グループとベルコールの協力は、バッテリー製造による炭素排出量を従来のプロセスと比較して75%削減し、電気自動車モデルで使用される原材料のトレーサビリティを可能にするとともに、原材料が確実に調達できるサプライチェーンを確立するという共通のロードマップに基づいて行われる。

「当社はルノー・グループとの連携を誇りに思っており、このパートナーシップを通じてeモビリティを広く利用できるようにするという私たちの共通のビジョンが実現されることを期待している。これは、2030年までに最大50GWhのバッテリーセル生産能力を生み出すというロードマップに基づく進捗を示す大規模な取決めであり、ヨーロッパにおいて競争力があり、卓越した持続可能なバッテリーサプライチェーンを展開するにあたって基礎となる」とベルコールの最高経営責任者であるブノワ・ルメニャンは述べた。

ベルコールへの資本投資は、この種の取引（特に労働関係団体の規制に基づく協議）に通常適用される条件に従う。

\*\*\*

エンビジョンAESC及びベルコールとのパートナーシップを含む、ルノー・グループの技術に関するエコシステムについてのプレゼンテーションは、2021年6月30日（水）午前11時00分（CET）に開催されるルノーのeWaysオンライン会議（[https://eways-electropop.renault.com/index\\_press.html](https://eways-electropop.renault.com/index_press.html)）で行われる予定である。イベント中に、ルカ・デメオと同氏のチームは、手頃な価格で費用対効果の高い電気自動車を製造することにより、電動化の最前線に立つというルノー・グループの戦略を紹介する。

## 5. 2021年6月30日：ルノー・eWays・エレクトロポップは、競争力のある持続可能かつ人気の高い電気自動車を提供するためのルノー・グループの電気自動車戦略を歴史的に加速

- ルノー・グループは、大胆な選択をし、競争力のある持続可能かつ人気の高い電気自動車を提供すべく、電気自動車における10年にわたる経験に加えて、その技術及び工業資産を活かして、ルノー・グループの電気自動車戦略を歴史的に加速させている。
- 競争力及び持続可能性：

販売台数の構成割合において65%超が電気・電動化自動車とする、ヨーロッパ市場において2025年には最も環境に優しい構成とし、2030年にはルノー・ブランドの構成において最大90%を電気自動車とする。

ルノー・エレクトリシティ：ノルマンディにあるルノー・グループのeパワートレイン・メガファクトリーを組み合わせた、フランス北部にあるコンパクトで効率的なハイテク電気エコシステム。

2024年から最新技術のコスト競争力のある低炭素バッテリーの製造を支援すべく、ドゥエーにギガファクトリーを設立するためのエンビジョンAESCとの戦略的パートナーシップ。

2022年までに高性能で現地調達され、持続可能なバッテリーを共同開発するためのフランスの新興企業であるベルコールとの共同プロジェクト。

2030年までにパッケレベルで60%のコストを削減するため、全セグメントにわたって将来発売するBEVの100%で採用する標準化されたセル・フットプリント。

コストを - 30%かつ無駄なエネルギーを - 45%削減可能な、電気自動車の航続距離を最大で20km延ばすことのできる非常にコンパクトなeパワートレイン。

・ 人気及び手頃な価格：

新たな電気自動車10車種を有する、よりバランスの取れた、より収益性の高い製品ポートフォリオ。ゾエと比較して33%のコストを削減したルノー5及び復活が実現した不朽の「4ever」の2つの象徴。

2022年の全く新しいメガーヌEなど、強化され、かつすべて電氣化されたCセグメント。

モビライズとの連携によりバッテリーのライフサイクルを通して付加価値を生み出すルノー・グループの専門知識：電気自動車のドライバーに対してV2Gにより年間最大400ユーロ及び1つのバッテリー当たり最大500ユーロの残存価値。

「今日は、ルノー・グループの電気自動車戦略と「メイド・イン・ヨーロッパ」を加速させる歴史的な日である。当社のコンパクトで効率的なハイテク電気エコシステムであるルノー・エレクトリシティをフランス北部に設立することにより、ノルマンディにある当社のeパワートレイン・メガファクトリーとともに、地元において当社の競争力を生み出す環境を創出している。我々は、STマイクロエレクトロニクス、ワイロット、LG化学、エンビジョンAESC及びベルコールなど、各社の分野において、確立された、あるいは新興の、業界内最高の関係者と研修や投資を行い、パートナーとなる。新たな電気自動車モデル10車種が構想されており、2030年までにコスト効率の良い都市型自動車から最高仕様のスポーツカーまで、最高で1百万台の電気自動車が製造される予定である。効率性に加えて、ルノーの特色を電動化にもたらした、つまり電気自動車を人気の高い車にした、人々に愛されているR5のような象徴的なデザインに我々は賭けている。」とルノー・グループの最高経営責任者であるルカ・デメオは述べた。

**バッテリー：2030年までにアライアンス全体で1百万台を生産するためのNMC物質（三元系正極材）への精通**

電気自動車バリューチェーンにおける10年間の経験を活かして、ルノー・グループのバッテリー戦略は、競争力を解き放つためにアライアンス内で大胆な標準化の選択に至った。ルノー・グループは、全セグメントにわたって将来発売されるBEVの100%に対して、NMC基盤の物質（ニッケル、マンガン及びコバルト）と独自のセル・フットプリントを採用する。2030年までにアライアンス全体で、すべてのラインナップにおいて最大1百万台の電気自動車に対して採用する予定である。かかる物質を選択することで、その他の物質によるソリューションと比較して最大20%超航続距離が延び、はるかに優れたリサイクル効果が実現され、キロメートル当たりのコストが非常に競争力の高い比率となる。

セルレベルでは、ルノー・グループは以下を提供する：

- ルノー・グループは、その電気自動車戦略の一環として、2024年に9GWhの生産能力を有し、2030年までに24GWhに到達することを目標としたギガファクトリーをドゥエーに展開すべく、エンビジョンAESCと提携している。ルノー・グループのパートナーは、ルノー・エレクトリシティの近くで、将来のルノー5を含む電気自動車モデル向けに、最新技術を用い、コスト競争力のある低炭素で安全なバッテリーを生産する予定である。

- また、ルノー・グループは、フランスの新興企業であるベルコールの持分を20%超有する株主となるために覚書を締結した。2社のパートナーは、ルノーのラインナップのうちC以上のセグメント及びアルピーヌ・モデルに適合した高性能バッテリーを共同で開発することを目的としている。このパートナーシップには、2022

年からのバッテリーセルやモジュールの試作品製造のための、フランスでの試験的な生産ラインの開発が含まれる。2026年から開始される第2フェーズでは、ベルコールはフランスにおける高性能バッテリーのための最初のギガファクトリーの設立を目指しており、ルノー・グループに関して当初生産能力は10GWhの予定であり、潜在的には2030年までに20GWhまで引き上げることを目指している。

10年以内にルノー・グループは、2025年に100ドル/kWhを下回ることや、さらには2030年にはアライアンス内で全個体電池技術の導入を整備しつつ、80ドル/kWhを下回れることを目標として、コストをパックレベルで段階的に60%削減する予定である。

## パワートレイン：eパワートレインのソーシングから自社製造へ

ルノー・グループは、希土類を含まない（永久磁石なし）、電気励起同期電動機（EESM）技術と独自の減速機を基盤とした自社のeモーターを開発した最初のOEMとなったことにより、競争相手の一歩先を進んでいる。ルノー・グループは、大半の投資を既に行っており、過去10年間でバッテリー価格を2分の1削減することができ、今後10年間でさらに2分の1削減する予定である。ルノー・グループは、自社のEESMについてステータヘアピン、接着モータースタック、ブラシレス及び中空のローターシャフトや、モーターの低コスト化及び効率性改善など、2024年から新たな技術的改善を徐々に取り入れる。

また、ルノー・グループは、フランスの新興企業であるワイロットと革新的な自動車用軸方向磁束型eモーターに関してパートナーシップを締結した。この技術は、まず、（B/Cセグメントの乗用車に対して）WLTP上最大2.5gのCO<sub>2</sub>を削減しつつ、コストを5%削減することを目指すハイブリッド・パワートレインに適用される。ルノー・グループは、2025年から大規模な軸方向磁束型eモーターを製造する初めてのOEMとなるであろう。

パワーエレクトロニクスでは、ルノー・グループは、インバーター、DC-DC及び車載充電器（OBC）を自社製造の独自のボックスに統合することにより、バリューチェーンの管理を拡大する。このワン・ボックス・プロジェクトは、コンパクトなデザインにより800Vに適合し、コスト削減のためにより少ない部品が用いられ、また、更なるスケール効果を得るべく、すべてのプラットフォーム及びパワートレイン（BEV、HEV、PHEV）に使用されることになる。インバーター、DC-DC及びOBC用のパワーモジュールは、STマイクロエレクトロニクスと締結した戦略的パートナーシップにより、炭化ケイ素（SiC）及び窒化ガリウム（GaN）にそれぞれ依拠することになる。

また、これらの新たな技術に加えて、ルノー・グループは、オール・イン・ワン・システムと呼ばれるよりコンパクトなeパワートレインにも取り組んでいる。このeパワートレインは、eモーター、減速機及びパワーエレクトロニクス（ワン・ボックス・プロジェクト）を一体化して統合したものであり、容量が合計で-45%（現世代のクリオの燃料タンク容量と同等）、パワートレイン全体でコストを-30%（この削減はeモーターのコストと同等）かつWLTP上無駄なエネルギーを-45%削減可能となることにより、電気自動車の航続距離が最大で20km延びる。

## 電気自動車ネイティブ・プラットフォーム：競争力の高い価格で効率性の高い最適なラインナップの提供

CMF-EV及びCMF-BEVに関して、ルノー・グループは、電気自動車における10年間の経験を電気自動車専用プラットフォームの開発に活用している。

C及びDセグメントのCMF-EVプラットフォームは、比類のない性能で、より高度な走行の楽しさを提供している。このプラットフォームは、2025年までにアライアンス・レベルで700,000台に相当する。CMF-EVは、エネルギー消費量が非常に低く、WLTP上最大で580kmの航続距離を提供する。この性能は、ルノー・グループ及び日産の技術者が、摩擦の減少、車重の減量及び最先端の熱管理に取り組んできたことによる深い見識の結果である。

このアーキテクチャは、エンジンルーム内のすべての技術的要素により、より広い車内となるよう限界を押し上げ、すべてのクロスケーブルを後部からフロントへ取り除き、軽量化とコスト削減を実現している。暖房換気や空調もエンジンルーム内に配置されており、ダッシュボードのデザインの薄型化を可能にしている。

これらの改良に加え、CMF-EVは、低重心化、理想的な重量配分、車の素早い反応を可能にする非常に低いステアリング比及びマルチリンク式リアサスペンションにより、走行の大きな楽しさを提供している。ドゥエーで生産される全く新しいメガヌEは、CMF-EVプラットフォームが基盤となっている。

BセグメントのCMF-BEVによって、ルノー・グループは、BEVが誰にとっても手頃な価格となるようにしている。この新たなプラットフォームは、現世代のゾエと比較して - 33%の車両コストを削減している。これはバッテリーモジュールの互換性、低価格で適正サイズの100kWパワートレイン及びCMF-Bプラットフォームの車両から引き継いだ、すべての非電気自動車用の構成部品により達成され、2025年までに年間3百万台を目指す。CMF-BEVは、デザイン、音響及び運転行動を妥協することなく、WLTPにおいて最大400kmの優れた機能性を提供し、手頃な価格となるであろう。また、このプラットフォームは、NF-C15118規則に基づくルノー・グループの革新となるプラグ&チャージを備えたものになるであろう。

### 事業：フランス製の競争力ある電気自動車の製造

2021年6月9日、ルノー・グループは「フランス製」の自動車を提供すべく、ルノー・エレクトリシティの設立を発表した。フランス北部のこの新たな法人組織は、ドゥエー、モーブージュ及びリュイットのルノーの3工場と、サプライヤー設備の強力なエコシステムを結集する。早ければ2024年には、ドゥエーにあるエンビジョンAESCのギガファクトリーによって、コスト競争力の高いバッテリーが供給される予定である。2025年にはフランス、英国、ドイツ、イタリア及びスペインがヨーロッパのBEV需要全体の約3分の2を占めることから、ヨーロッパのBEV需要の中心に位置しており、理想的な拠点である。

伝統的な内燃エンジンから電気パワートレインへの移行が成功することが具体化すると、この産業エコシステムは2024年末までに700の新たな雇用を創出する。ルノー・グループは、エンビジョンAESC及びベルコールとともに、2030年までにフランスにおいて4,500の直接雇用を創出する予定である。

この単一企業は、ヨーロッパにおける電気自動車専門の最大の生産拠点となり、これにより、ルノー・グループは、これらの工場を2025年までに、年間400,000台の自動車を生産し、生産コストを車両価値の3%以下まで削減する、ヨーロッパで最も競争力のある効率的な電気自動車生産ユニットとすることが可能になる。

### バッテリーのライフサイクル:ライフサイクル全体を通じた付加価値の創出

ルノー・グループは、バッテリーのライフサイクル全体に取り組む初めての自動車メーカーである。ルノー・グループは確固たる専門知識を開発し、さらに、バッテリーの耐久性を高め、その用途を拡大し、ライフサイクルの各段階での付加価値を生み出すため、モビライズと協力を深めている。

- 自動車におけるバッテリーの最初のライフサイクルについて、ルノー・グループは電気自動車のバッテリーから送電網にエネルギーを戻すことができるVehicle to Grid (V2Gとも呼ばれる)のソリューションを開発している。配電管理者は、自動車バッテリーによりもたらされる、常に配電負荷を均衡させられるこれらの蓄電ソリューションに非常に大きな関心を持っている。この方法により、自動車1台を1日当たり8時間接続することで、V2Gを通じ潜在的には年間最大400ユーロの価値が生み出され、電気自動車のドライバーは年間のリース費用の一部を相殺することが可能となり、ルノーは自動車フリートに関連した経常利益を取り込むことができる。

- 自動車での最初のライフサイクルの終わりでは、バッテリーは性能の約3分の2を維持している可能性があり、セカンド・ライフに再利用できる可能性がある。モビライズは定時的な電力需要に応える定置式バッテリー保管、可動式蓄電や、他の産業向けの発電機器を中心とした新しい用途を開発している。ルノーはこの市場を開拓しており、ヨーロッパでこの市場をリードするための独自の産業体制を確立している。すなわち、

ディーラーのネットワークの支援による使用済みバッテリーの回収、リアルタイムの技術監視によるバッテリーの公正な価値の評価、そして競争力のある価格でバッテリーを改修し、将来的に250,000ユニットのゾエのリース済みバッテリーを再パッケージできる工業生産能力である。

バリューチェーンの拡大にあたっては、ルノー・グループは、中古車市場の取引においてバッテリーの残存価値を最大で1台当たり500ユーロまで考慮できるよう、自動車格付会社との連携を進めていく予定である。中古電気自動車の所有者が安心できるように、モビライズは「バッテリー健康証明書」（バッテリー健康状態監視用）、バッテリー保証期間延長契約、そして、コネクティッド・カーによって可能となる下取りオファーを提供する。

- 使用済みバッテリー：子会社であるインドラと、ヴェオリアとの長年のパートナーシップを通じて、ルノー・グループは電気自動車バッテリーの回収及びリサイクルに関する確固たるノウハウから利益を得ることができる。ルノー・グループは既に累積の容量で75MWh相当のバッテリーをリサイクルしているが、その半分は2020年のみのものである。さらに、フランスでのRe-Factoryプロジェクトを通じて、ルノー・グループは改修、バッテリー再利用、解体及びリサイクルの施設を展開しており、2030年までに使用済みバッテリーとリサイクル業務から10億ユーロ超の売上を生み出すことを目標としている。リサイクルをさらに進め、最近発表されたソルベイ及びヴェオリアとのコンソーシアムにより、コバルト、ニッケル及びリチウムなどの戦略的バッテリー材料を、非常に高い効率とバッテリー品質で回収し、新車バッテリーの製造に再利用できるようにした。バッテリーの回収及びリサイクルのプロセス全体の進化により、ルノー・グループは、2030年までにリサイクルにかかる正味コストを3分の1にし、天然資源を保全しつつ、ルノー・グループのニーズの一部を賄うバッテリー材料の代替的かつ持続可能な調達を競争力のある価格で確保できるようになる。

## ラインナップ：エレクトロポップ・カー

ルノー・グループは、専用の電気自動車プラットフォームを最大限に活用し、2025年までに新型バッテリー電気自動車10車種を発売し、そのうち7車種がルノー・ブランド向けとなる。モダンな電動化という新味を加えられた、ブランドの象徴であるルノー5は、フランス北部で製造され、バッテリーからeパワートレイン、そして組立までを、ルノー・エレクトリシティの新型CMF-BEVプラットフォームで行う。

またルノー・グループは、現在「4ever」と名づけられている、魔法のような象徴的モデルも復活させ、同モデルを不朽のクラシック・モデルとする意思を示している。ルノー・グループはまた、来年の全く新しいメガースEを皮切りに、全て電気化されたCセグメントを強化する。アバンギャルドなラインナップについては、1月に発表されたアルピーヌの「ドリームガレージ」が現実のものとなりつつあり、2024年に発売される。

ルノー・ブランドは、2025年にはヨーロッパ市場で最も環境に優しい構成を達成することを目指しており、2030年には販売台数の構成では電気自動車及び電動化自動車を65%以上、バッテリー電気自動車の構成を最大90%とすることを目標としている。

より本格的な電気自動車の体験やイベント後の追加のニュースを知るには当社のデジタル・プラットフォームを参照のこと：<https://renaulteways.com>

<ルノー・eWays・エレクトロポップ>のイベントの写真は2021年6月30日午後12時（CET）のルノー・グループのメディア・ウェブサイトからダウンロード可能。

## 6．2021年7月16日：世界における2021年上半期の販売実績

- ・ 2021年上半期のルノー・グループの世界における販売台数は、2020年と比べて18.7%増加している。
- ・ ルノー・グループは、収益性の高い販売台数の増加を支持する選別的な販売方針の継続を確認している。

- ・ ルノー・ブランドは18.5%の増加を記録した。E-TECHラインナップは、ヨーロッパで販売されるルノーの乗用車の4分の1を占めるなど、大きな成果をあげている。アルカナは販売台数の2分の1がE-TECHバージョンである。
- ・ ダチア・ブランドは、ヨーロッパの小売市場で最も売れた車である新型サンデロに後押しされ、ラインナップをリニューアルしたことにより24.5%の伸びを記録した。
- ・ ラーダ・ブランドの販売台数は世界において41.1%増加し、ロシアでは51%の増加となり、過去10年間で最高の業績である23%の市場シェアとなり、第1位を強固にした。
- ・ 2021年6月末時点のヨーロッパにおけるルノー・グループの受注残は、ルノーのE-TECHの提供、小型商用車、新型ダチア・サンデロ及びダチア・スプリングの100%電気自動車の魅力に支えられて、2.5ヶ月分の販売台数に達している。
- ・ ルノー・グループは、順調に2021年のCAFE目標の達成に向かっている。

ブローニュ、2021年7月16日

新型コロナウイルス感染症（COVID-19）の流行により依然として混乱した環境の中、ルノー・グループは、2021年上半期において、2020年と比べて18.7%増の1,422,600台の自動車を販売したが、2019年上半期と比べると24.2%の減少であった。

当年上半期を通じて、ルノー・グループは、様々な市場において収益性の高い販売台数の増加を支持する選別的な販売方針を引き続き展開した。

## ルノー・ブランド

ルノー・ブランドは、世界で901,500台の自動車を販売し、2020年上半期と比べて18.5%増加した。すべての主要国で成長が回復した。ヨーロッパにおける販売シェアは59%であった。

ヨーロッパの主要5ヶ国（フランス、ドイツ、スペイン、イタリア及び英国）では、小売客への販売シェアは今や40%となり、危機的状況以前の2019年と比べて2ポイント近く上昇した。

ヨーロッパでは、ルノー・ブランドは532,161台（+13.2%）の自動車を販売し、市場シェアは7%であった。この業績は、E-TECHエレクトリックや電動化乗用車の販売台数の堅調な伸び（91,869台、149%増）によるものである。また、販売から3ヶ月で20,000件近くの受注があったアルカナは、Cセグメントへの復帰を成功させた。42.3%増の小型商用車市場では、ルノーはその市場シェアを0.4ポイント増加させ14.4%であった。

ヨーロッパ以外の主要国では、ルノー・ブランドは、インドのキガー（86.6%増）、ロシアのダスター（36%増）及びブラジルを含む中南米のダスター（15.9%増）などの発売が成功したことにより、成長へと回復した。

## ダチア及びラーダ・ブランド

ダチア・ブランドは、ヨーロッパの小売客に対して最も売れた車となった新型サンデロの成功に後押しされ、262,814台（+24.5%）の自動車を販売した。手頃な価格の電気自動車であるダチア・スプリングは好調な滑り出しを見せており、既に15,000件超の今秋納品が予定されている発注を受けている。ダチアは全ラインナップの一新を継続しており、2020年末の新型サンデロやロガンに続き、2021年6月に新型ダスターが発売され、9

月にはミュンヘン・モーターショーで全く新しい7シートのファミリー・多目的モデルを発表する予定である。

ロシアでは、ラーダ・ブランドが200,219台(+51%)の自動車を販売し、市場シェア23%でナンバーワンの地位を強化したが、これは過去10年間で最高の業績であった。ロシアの販売台数において、グランタは1位(72,787台)、ベスタは2位(57,031台)、新型トラベルモデルを含むニーヴァや3月に発売した新型ラルガスなど、ラーダの4モデルが上位10位に入った。

年初から6月まで



ルノー

	2020年	2021年	変動(%)
乗用車	623,956	704,089	+12.8
小型商用車	136,523	197,377	+44.6
<b>乗用車+小型商用車</b>	<b>760,479</b>	<b>901,466</b>	<b>+18.5</b>



ルノー・サムスン・モーターズ

乗用車	53,142	26,908	-49.4
-----	--------	--------	-------



ダチア

乗用車	195,924	239,112	+22.0
小型商用車	15,096	23,702	+57.0
<b>乗用車+小型商用車</b>	<b>211,020</b>	<b>262,814</b>	<b>+24.5</b>



ラーダ

乗用車	147,858	208,094	+40.7
小型商用車	4,885	7,354	+50.5
<b>乗用車+小型商用車</b>	<b>152,743</b>	<b>215,448</b>	<b>+41.1</b>

アフトワズ

乗用車	8,520	182	-97.9
-----	-------	-----	-------



アルピーヌ

乗用車	699	1,001	+43.2
-----	-----	-------	-------



JINBEI及びHUASONG

乗用車	1,206	22	-98.2
小型商用車	10,929	13,387	+22.5
<b>乗用車+小型商用車</b>	<b>12,135</b>	<b>13,409</b>	<b>+10.5</b>



EVEASY

乗用車	0	1,335	+ + +
-----	---	-------	-------

Renault  
Group

ルノー・グループ合計

乗用車	1,031,305	1,180,743	+ 14.5
小型商用車	167,433	241,820	+ 44.4
乗用車 + 小型商用車	1,198,738	1,422,563	+ 18.7

## ルノー・グループ上位15市場

売上	2021年上半期 販売台数(台)	2021年上半期 乗用車 / 小型商用車 市場シェア(%)	2020年上半期からの 市場シェアの変動 (ポイント)
1 フランス	287,602	24.7	- 2.5
2 ロシア	270,285	31.0	+ 0.8
3 ドイツ	87,029	5.7	- 0.4
4 イタリア	82,951	8.5	- 1.4
5 ブラジル	69,465	6.9	- 1.0
6 スペイン	59,874	11.0	- 1.0
7 トルコ	58,631	14.9	- 4.5
8 インド	48,970	2.7	- 0.1
9 モロッコ	39,164	41.7	- 1.4
10 英国	33,592	3.0	- 0.5
11 ベルギー及びルクセンブルク	29,892	9.8	- 1.5
12 韓国	28,840	3.3	- 2.8
13 ポーランド	26,139	9.3	- 1.4
14 コロンビア	22,765	22.3	+ 0.2
15 アルゼンチン	20,207	10.2	- 3.4

## 7. 2021年7月28日：ルノー・グループの2021年度第2四半期収益に対する日産の寄与は173百万ユーロ

日産は本日、2021/2022会計年度（2021年4月1日から2022年3月31日まで）の第1四半期決算を発表した。

日本の会計基準に基づき発表された日産の2021/2022会計年度の第1四半期決算（2021年4月1日から同年6月30日）は、IFRSの修正再表示後に、ルノー・グループの2021年第2四半期の純利益に対して173百万ユーロ

(<sup>1</sup>)のプラスの寄与をもたらすことになると見積もられる。

(1) 1ユーロ = 131.9円の当該第1四半期平均為替レートによる。

## 8 . 2021年7月30日：2021年上半期の業績

ルノー・グループは、「ルノーリユーション」計画を進めている。

- ・ ルノー・グループは、20億ユーロの現金固定費の削減目標を予定より1年前倒して達成する必要がある。2019年と比べて、18億ユーロは既に達成されており、そのうち6億ユーロは当上半期中に達成された。
- ・ 「ルノーリユーション」の一環として、新たな販売方針の実施を反映した正味価格効果は大きなプラスであった（自動車（アフトワズを除く）部門の売上高において+8.7ポイント）。
- ・ ルノー・グループの営業総利益は2020年上半期の - 6.5%に対し、2.8%であった。
- ・ 自動車（アフトワズを含む）部門の営業総利益のプラスは、新型コロナウイルス感染症（COVID-19）の流行や構成部品に関する危機にもかかわらず、2020年上半期と比べ17億ユーロ超の改善であった。
- ・ 2021年上半期における世界の販売台数は、2020年上半期と比べて18.7%増加したが、2019年上半期と比べると依然として、- 24.2%の減少である。
- ・ ルノー・グループの売上高は26.8%増加し、234億ユーロであった。
- ・ 純利益は368百万ユーロのプラスとなった。
- ・ 自動車部門の営業フリー・キャッシュ・フローは損益分岐点（- 70百万ユーロ）付近である。
- ・ 2021年6月30日現在、自動車部門の純負債は8億ユーロの削減となり、自動車部門の流動性ポジションは167億ユーロとなった。
- ・ 需要の不確定性はあるものの、年間約200,000台の生産量の減少や原材料価格の上昇をもたらす構成部品に関する危機によるマイナスの影響は継続しており、ルノー・グループは、上半期と同程度の年間営業総利益率を目指している。
- ・ 環境に関する課題に沿って、ルノー・グループの目標は2040年までにヨーロッパでカーボン・ニュートラルを達成することであり、また順調に2021年のCAFE目標の達成に向かっていることを確認している。

ルノー・グループの最高経営責任者であるルカ・デメオは、「これらの業績は、収益性を重視する当社の戦略的ルノーリユーション計画の成果である。これらは、当社の再生の第一段階を示しているにすぎず、現在準備中の新車の発売により加速するはずである。このような業績を献身的に達成した当社の全従業員に感謝申し上げる。」と述べた。

ルノー・グループの最高財務責任者であるクロチルド・デルボスは、「特に今期の当社のフリー・キャッシュ・フローが損益分岐点付近まで回復したことにより、当社の主要財務指標の回復に向けて、我々は重要な第一歩を踏み出している。当社の堅調な流動性ポジションにより、当社は安定した回復を追求することができる。」と述べた。

ブローニュ・ピヤンクール、2021年7月30日 - **ルノー・グループの売上高**は、2020年上半期と比べ26.8%増加し、23,357百万ユーロに達した。同一の為替レート及び範囲を適用した場合<sup>(1)</sup>、ルノー・グループの売上高は、31.8%の増加となっていたであろう。

(1) 同一の為替レートにおける連結売上高における変動を分析するため、ルノー・グループは、前期の平均為替レートを適用し、当期の売上高を再計算する。

**自動車（アフトワズを除く）部門の売上高**は、2020年上半期と比べ29.3%増加し、20,339百万ユーロであった。自動車市場の回復は、+ 23.7ポイントの貢献であった。収益性の高い販売台数に重点を置いた新たな販売方針の実施により、正味価格効果は8.7ポイントのプラスとなり、「販売台数の業績」は - 8.7ポイントのマイナスとなった。

為替効果は - 3.9ポイントのマイナスで、主に、アルゼンチン・ペソ、ロシア・ルーブル、トルコ・リラ及びブラジル・レアルの下落に関連するものであった。

製品の構成効果は、Cセグメントにおけるブランドの回復を示した「アルカナ」の販売成功や小型商用車の業績により + 2.9ポイントのプラスである。

「その他」の影響は + 6.8ポイントのプラスであったが、これは、部品及びアクセサリーによる貢献の増加並びに2020年上半期の外出制限に大きく影響を受けたネットワーク事業の回復によるものである。

当グループはプラスの**営業総利益**となる654百万ユーロを記録し、売上高の2.8%を示した。これに対し、2020年上半期は - 1,203百万ユーロであった。

**自動車（アフトワズを除く）部門の営業総利益**は、 + 16億ユーロ増加して - 41百万ユーロとなった。

パートナーに対する台数効果及び売上は、487百万ユーロのプラスの影響であった。

構成 / 価格 / 製品強化効果は、ヨーロッパでの新たな販売方針の影響や、そもそも外国為替の影響を補填するために新興国で価格が上昇したことにより、599百万ユーロのプラスであった。

「生産性」効果（購買、保証、研究開発、生産及び物流、一般管理費）は、特に購買の業績（143百万ユーロ）により、219百万ユーロのプラスであった。

通貨と原材料はそれぞれ - 70百万ユーロと - 76百万ユーロであった。

「その他」の影響は + 454百万ユーロに達したが、これは特にディーラー向け業務やアフターサービス業務の回復による影響により説明される。

**アフトワズの営業総利益**は、主に販売台数の増加や価格の上昇を反映して、2020年上半期と比べて + 120百万ユーロ増加し、118百万ユーロに達した。

**販売金融部門**は、当グループの営業総利益に593百万ユーロの貢献をした（2020年上半期は469百万ユーロ）。この増加は主にリスク費用の改善によるものである。リスクの総費用は、2021年6月末の通常市場条件への回復や引当金設定の有利な更新を反映して、平均稼働資産の0.16%に達した（2020年上半期は0.99%）。営業費用は、平均稼働資産の1.35%を示した（2020年上半期は1.29%）。この増加は、車両の在庫を最適化する戦略に関連して、平均ネットワーク稼働資産が急激に下落したことによって説明される。

**その他の営業利益及び営業費用**は、 - 83百万ユーロとなった（2020年上半期は - 804百万ユーロ）が、これは主にリストラクチャリング費用に対する引当金によって説明される。

その他の営業利益及び営業費用を考慮した結果、**当グループの営業利益**は、2020年上半期に - 2,007百万ユーロであったのに対し、571百万ユーロとなった。

2020年上半期の - 214百万ユーロに対し、**財務収益及び財務費用純額**は - 163百万ユーロに達した。

**関連会社の寄与**は、160百万ユーロに達した（2020年上半期は - 4,892百万ユーロ）。2020年上半期の日産の寄与が、 - 4,290百万ユーロの減損及びリストラクチャリング費用（IFRSの修正再表示に対する - 1,934百万ユーロを含む。）を含むことは注目に値する。

当期税金及び繰延税金は - 200百万ユーロの費用であった（2020年上半期は - 273百万ユーロの費用）。

当期純利益は368百万ユーロ、また、当期純利益、**グループ持分**は合計354百万ユーロに達した（2020年上半期は一株当たり - 26.91ユーロであったのに対し、一株当たり1.30ユーロ）。

自動車部門の営業フリー・キャッシュ・フローは、リストラクチャリング費用 - 302百万ユーロ、アフトワズに対するプラスのフリー・キャッシュ・フロー294百万ユーロ及び - 410百万ユーロの必要運転資本の変動によるマイナスの影響を考慮後で、 - 70百万ユーロでマイナスであった。アフトワズ及びリストラクチャリング費用を除くキャッシュ・フローは、18億ユーロにのぼった（2020年上半期は22百万ユーロ）。2021年上半期の投資は、15億ユーロであった（2020年上半期は25億ユーロ）。

2021年6月30日現在、**棚卸資産合計**（独立系ディーラーを含む。）は427,000台（2020年6月末は547,000台）であった。

自動車部門の2021年6月30日現在の**流動性準備金**は、167億ユーロであった。2021年6月30日現在の**自動車部門の純負債**は、2020年上半期と比べて - 8億ユーロ減少し、27億ユーロとなった。

#### 2021年度の見通し

需要の不確定性はあるものの、年間約200,000台の生産量の減少や原材料価格の上昇をもたらす構成部品に関する危機によるマイナスの影響は継続しており、ルノー・グループは、上半期と同程度の年間営業総利益率を目指している。

#### ルノー・グループの連結業績

（単位：百万ユーロ）	2019年上半期	2020年上半期	2021年上半期	2021年上半期 /2019年上半期 の変動	2021年上半期 /2020年上半期 の変動
ルノー・グループ売上高	28,050	18,425	23,357	-16.7%	+26.8%
営業総利益	1,654	-1,203	654	-1,000	+1,857
売上高における%	5.9%	-6.5%	2.8%	-3.1ポイント	+9.3ポイント
その他の営業利益及び 営業費用	-133	-804	-83	+50	+721
営業利益	1,521	-2,007	571	-950	+2,578
正味財務収益及び費用	-184	-214	-163	+21	+51
関連会社の寄与額	-35	-4,892	160	+195	+5,052
内：日産	-21	-4,817	100	+121	+4,917
当期税金及び繰延税金	-254	-273	-200	+54	+73
当期純利益	1,048	-7,386	368	-680	+7,754
当期純利益、グループ持分	970	-7,292	354	-616	+7,646
自動車部門の営業フリー・ キャッシュ・フロー	-716	-6,375	-70	+646	+6,305

#### 追加情報

2021年6月30日現在のルノー・グループの要約中間連結財務諸表は、2021年7月29日に取締役会により精査された。

ルノー・グループの法定監査人は、これらの財務諸表の限定的な精査を行い、その中間報告書をまもなく発表する予定である。

財務報告書は、2021年上半期の財務成績の完全な分析とともに、www.group.renault.comのファイナンス・セクションで閲覧可能である。

## 9. 2021年8月9日：ジーリー・ホールディング・グループ（浙江吉利控股集团）とルノー・グループ、中国・韓国市場での提携に関する覚書に署名

- ・ ジーリー・ホールディング（吉利控股）及びルノー・グループは、中国と韓国における「ルノーリユーション計画」を加速させるための覚書に署名した。
- ・ 中国では、両パートナーが共同でルノー・ブランドのハイブリッド車を導入する。
- ・ 韓国では、ジーリー・ホールディング及びルノー・グループは、Lynk & Coの省エネプラットフォームに基づく自動車の現地化を模索する。
- ・ ジーリー・ホールディング及びルノー・グループは、テクノロジーと産業システムにおける競争優位性を強化し、先進的なモビリティ体験を生み出す。

2021年8月9日、中国、杭州及びフランス、パリ。フランスに根ざし、自動車産業で120年の歴史を持つ世界的企業であるルノー・グループと、中国最大の民間自動車グループであるジーリー・ホールディング・グループは、本日、革新的な協力を創造する覚書（包括契約）を共同で発表した。

この協力は、当初の主要な中核市場として中国及び韓国に焦点を当てたもので、ルノー・グループとジーリー・ホールディングが資源と技術を共有することを可能にする。成長著しいアジア市場でのハイブリッド車に注力する。

ジーリー・ホールディングのフル・ビークル・アーキテクチャのオープンソース戦略の導入に伴い、ジーリー・ホールディングは中国・韓国市場でルノー・グループと提携する。

中国では、ジーリー・ホールディングの既存の技術及び成熟した生産拠点をベースとして、両パートナーが共同でルノー・ブランドのハイブリッド車を導入する。ルノーは、ブランド戦略、チャネル及びサービス開発に貢献し、適切なカスタマージャーニーを定義する。

ルノー・サムスン・モーターズが20年以上の実績を持つ韓国では、覚書により、ルノー・グループとジーリー・ホールディングはLynk & Coの現地市場向け省エネ自動車用プラットフォームに基づいた車両の現地化を共同で模索することができる。

両パートナーは、オープンで革新的なパートナーシップ方式の精神のもと、さらなる可能性を追求し続ける。

\*\*\*\*\*

### ジーリー・ホールディング・グループ（浙江吉利控股集团）について

ジーリー・ホールディング・グループ（ジーリー・ホールディング）は、国際的に有名な自動車ブランドをいくつか所有している世界的自動車グループであり、その事業は、調査、開発及びデザインから、製造、販売及びサービスに至るまで自動車バリューチェーンに及んでいる。ジーリー・ホールディングは、1986年に同社の会長であるLi Shufu氏により中国浙江省の台州市に設立され、1997年に自動車事業を開始し、現在は中国杭州

に本社を置いている。ジーリー・ホールディング・グループは、Geely Auto グループ、Volvo Car グループ、Geely New Energy Commercial Vehicle グループ、Geely Technology グループ、Mitime グループの5つの主要事業で構成されている。また、Geely Auto、LYNK & CO、Geometry、Volvo Cars、Polestar、London Electric Vehicle Company (LEVC)、Farizon Auto、PROTON、Lotus、Terrafugiaなどのブランドを持つ。ジーリー・ホールディングは2020年に2.1百万台を上回る自動車を販売し、Volvo Carsの販売台数は全世界で661,713台に達し、Geely Auto グループの香港上場企業は販売台数が1,320,217台に達したことを報告した。ジーリー・ホールディングは世界中で120,000人を超える従業員を雇用し、過去10年間、Fortune Global 500のリストに名を連ねている。

<http://www.zgh.com>

## (2) 訴訟

上記「第6 経理の状況、1 中間財務書類、2021年要約中間連結財務諸表、要約中間連結財務諸表に対する注記、21-A2. 偶発債務」を参照のこと。

## 3【日本の会計原則と国際財務報告基準（IFRS）との相違】

添付の財務書類は、欧州連合が採択したIFRSに準拠して作成されている。これらは日本において一般に公正妥当と認められた会計原則（以下「日本の会計原則」という。）とは、いくつかの点で異なる。直近の財務書類に関する主な相違点は以下のとおりである。

### (1) 連結財務諸表

#### 外国の会計基準

IFRSでは、連結財務諸表は統一された会計方針に基づいて作成される。

日本の会計原則では、連結財務諸表の作成において、親会社及び子会社が採用する会計方針及び手続は、同一環境下で行われた同一の性質の取引等について原則として統一されなければならない。一方、連結財務諸表作成における在外子会社の会計処理に関する実務対応報告（PITF18）は、在外子会社の財務諸表がIFRS又は米国会計基準に準拠して作成されている場合には、当面の間、それらを連結決算手続上利用することができる。但し、以下の項目については修正しなければならない。

- 1 のれんは20年以内の効果の及ぶ期間にわたって償却される。
- 2 退職給付会計における数理計算上の差異をその他の包括利益で認識し、その後費用処理を行わない場合に、当該金額を平均残存勤務期間以内の一定の年数で定期的に処理する方法により、当期の損益とするよう修正する。
- 3 開発局面から生じた無形資産の資産化及び償却
- 4 投資不動産、有形固定資産及び無形資産の再評価
- 5 資本性金融商品の公正価値の事後的な変動をその他の包括利益に表示する選択をしている場合に、日本の会計原則の下では、当該資本性金融商品の売却時や減損計上時に評価差額を当期の損益へ組替調整される。

また、実務対応報告（PITF24）により、在外持分法適用会社についても連結子会社に準じて取り扱うことができる。

#### 在外子会社の財務諸表の外貨換算

IFRSでは、個社にてそれぞれの機能通貨を決定し、当該通貨を用いてその経営成績及び財政状態を認識しなければならない。かかる機能通貨として、現地通貨、又は、例えば、大部分の取引が他の通貨建で行われている場合は現地通貨以外の通貨を使用する。

日本の会計原則では、規定による明示はないものの、機能通貨は実務的に現地通貨とされている。

## 共同支配の取決め

IFRSでは、共同支配の取決めについて、共同支配企業（joint venture）と共同支配事業（joint operation）に分類する必要がある。共同支配企業の取決めにおいては、パートナーはその権利を共同支配企業の純資産に限定するが、共同支配事業の取決めにおいては、パートナーに関する特定の権利は共同支配企業の資産及び負債にある。結果として、共同支配企業の取決めにおける共同支配企業の連結は持分法によるものとし、共同支配事業の取決めにおける連結は貸借対照表及び損益計算書の個別の項目について持分比率に基づき認識される。

日本の会計原則では、共同支配企業には持分法が適用されており、共同支配事業に関する明示的な規定はない。そのため、日本の会計原則において連結財務諸表作成目的で認められている現地の会計原則で承認されている場合を除き（を参照のこと）、貸借対照表及び損益計算書の個別の項目についての持分比率に基づく共同支配事業の連結方法は、日本の連結財務諸表の作成においては認められていない。

## （2）財政状態計算書及び包括利益計算書の表示

主に以下の項目について違いが存在している。

### 流動・非流動資産及び負債の分類

IFRSでは、IAS第1号60項に基づき、流動性に基づく表示を行う方が信頼性があり目的適合性の高い情報が提供される場合を除き、財政状態計算書上に流動・非流動資産及び流動・非流動負債をそれぞれ区分して表示しなければならない。

日本の会計原則では、原則として、流動性配列法に基づき、資産は流動資産、固定資産及び繰延資産、負債は流動負債及び固定負債に区分して表示する。

### 資産担保証券

資産担保証券の計上方法は、IFRS及び日本の会計原則では異なる場合がある。資本に対する影響はなくとも、流動・非流動資産及び負債の評価を含め、財政状態計算書上の表示に影響がある場合がある。

IFRSでは、金融資産はリスク経済価値アプローチに基づいてその認識を中止する。

日本の会計原則では、金融資産は財務構成要素アプローチ（法的分離が常に要求される）に基づいてその認識を中止する。

### 特別損益項目の分類

IFRSでは、特別損益項目という概念はなく、特別損益項目として表示することは禁止されている。

日本の会計原則では、特別損益項目は、その性質が異常であり巨額の項目として定義されている。かかる項目には、固定資産売却損益、売買目的以外に分類される投資有価証券の売却損益、災害による損失等が含まれるが、これらに限らない。

## （3）減損

### 資産の減損

IFRSでは、資産の回収可能価額（資産又は資金生成単位の売却費用控除後の公正価値と使用価値のいずれか大きい金額）が帳簿価額より低い場合に資産の減損損失として認識される。

IFRSに基づく資産の使用価値は、将来キャッシュ・フローの現在価値に等しい。IFRSに基づく資産の公正価値として最適なものとしては、（ ）拘束力のある売買契約における価格、（ ）市場価格、（ ）取引の知識のある自発的な当事者間での独立第三者間取引条件による資産の売却により企業が獲得できる金額を反映した、貸借対照表日において企業が入手可能な最善の情報などがある。

日本の会計原則では、資産の帳簿価額が当該資産の継続的使用及びその将来的な処分から生じると見込まれる割引前将来キャッシュ・フローの総額を超過する場合に、帳簿価額と回収可能価額（正味売却価額と使用価値の高い方）を比較して測定を行う。なお、日本の会計原則では、当該減損損失の戻入は認められないが、IFRSでは（のれんを除いて）認められている。

### 上場関連会社に関する投資の減損

IFRSでは、関連会社投資の減損の兆候の有無を検討する際には、関連会社投資の公正価値と取得原価との間に著しい下落又は長期にわたる下落があるかを検討することで兆候判定を行う。その結果、兆候があると判断した場合は、帳簿価額と回収可能価額とを比較し、減損損失の認識及び測定を行う。

日本の会計基準では、連結財務諸表上、関連会社投資はその時価にかかわらず持分法により会計処理される。関連会社投資の時価下落に伴い個別財務諸表で評価損を計上したことにより、評価損計上後の簿価が持分法評価額を下回った場合、連結財務諸表上、のれんの未償却額を償却することが要求されている。

#### (4) 金融商品

##### 永久劣後証券

IFRSでは、収益分配額が部分的に売上高に連動する永久劣後証券は、かかる指数が別個に評価できない財務変数とみなされる場合、公正価値で評価される組込デリバティブ付負債とみなされる。収益分配額が部分的に売上高に連動する永久劣後証券は、かかる指数が非財務変数とみなされうる場合、償却原価で計上される。

日本の会計原則では、永久劣後証券は資本として発行額で計上される。それ以後における評価方法について特定の基準は存在しない。

##### ヘッジ

IFRSでは、ヘッジ手段及びヘッジ対象は、それらがヘッジ会計の要件を満たす場合に公正価値で計上される。

日本の会計原則では、デリバティブはすべて公正価値で計上され、かかるデリバティブから生じる未実現損益は、ヘッジ会計の一定の基準が満たされる場合を除き、損益計算書に計上される。ヘッジ会計の一定の基準が満たされた場合、かかる未実現損益は繰延べられ、純資産に含まれる。ヘッジ会計では、金利スワップ又は外国為替先物契約に関する特例処理が認められている。

##### 販売金融債権の減損

IFRSでは、以下のルールに基づき、販売金融債権に係る減損が計上される。

- ・金融商品の当初認識の際には、12ヶ月の予想信用損失に基づき認識される。
- ・当初認識後に信用リスクが大きく悪化した場合、金融商品の全期間の予想損失に基づき減損が計上される。

日本の会計原則では、評価性引当金は、滞留を引き起こすトリガー・イベントが存在しない場合でも、過去の貸倒実績に基づいてポートフォリオ全体に対して計上される。さらに、不良債権に対しては、債務者の財政状態及び担保の公正価値などの個別情報に基づいて特定の引当金が計上される。

##### FVOCIオプションが選択された資本性金融資産

IFRSでは、その他の包括利益項目を通じて公正価値で計上するオプション（FVOCIオプション）が選択された資本性金融資産に係る評価差額は、売却された場合、損益に振り替えられない。日本の会計原則では、その他の包括利益項目を通じて公正価値で計上された金融資産が売却された場合、評価差額は損益に振り替えられない。

#### (5) 棚卸資産の評価

IFRSでは、棚卸資産原価は個別法、先入先出法、加重平均法又は売価還元法で計上される。

日本の会計原則では、個別法、先入先出法、平均原価法（総平均法又は移動平均法）及び売価還元法が適用される。一定の場合には、最終仕入原価法が容認される。

#### (6) のれんの償却

IFRSでは、のれんは償却されず、必要に応じて減損処理される。

日本の会計原則では、のれんは20年を超えない効果の及ぶ期間にわたって定額法により償却することが要求されている。また、必要な場合には減損損失が認識されるが、減損損失の戻入は認められない。

#### (7) 従業員給付制度

##### 退職給付債務の数理計算上の差異

IFRSでは、数理計算上の差異を発生時に債務として即時認識し、資本（その他の包括利益累計額）で計上される。以後の期間に純損益へのリサイクリングはしない。

日本の会計原則では、数理計算上の差異は、発生年度に費用処理する方法の他、費用処理されない部分をその他の包括利益で認識する方法の選択が可能である。その他の包括利益で認識する方法を選択した場合、以後の期間に純損益へリサイクリングする。

#### 退職給付債務の過去勤務費用

IFRSでは、過去勤務費用について、発生時点で即時に費用として認識される。

日本の会計原則では、過去勤務費用は、発生年度に費用処理する方法の他、費用処理されない部分をその他の包括利益で認識する方法の選択が可能である。その他の包括利益で認識する方法を選択した場合、以後、平均残存勤務期間以内の一定の年数で按分する方法により費用処理される。

#### 退職給付債務の利息の算定

IFRSでは、利息費用又は収益の単一の純額を計算するために、確定給付負債（資産）の純額（退職給付債務から年金資産を差し引いた額）に割引率を適用する。

日本の会計原則では、利息費用の計算（退職給付債務に対する割引率の適用に基づく）と期待運用収益の計算（計算資産価値に対する長期期待運用収益率の適用に基づく）は、個別に行われる。長期期待運用収益率は、とりわけ、保有年金資産のポートフォリオ及び過去の運用実績、長期投資政策並びに市場動向等を考慮して決定される。

#### 有給休暇引当金の計上

日本の会計原則では、有給休暇引当金の計上は要求されていないが、IFRSでは、計上が要求されている。

#### (8) 従業員に付与されたストック・オプション

IFRSでは、従業員に付与したストック・オプションの費用は、当該オプションの公正価値に基づいて測定される。費用は、対応する持分の増加とともに、特定のサービス提供期間（権利確定期間）にわたって認識される。

オプションが行使された場合、対象となる新株との価格差は自己資本に計上される。

かかる新株が喪失した場合又はオプションが行使されない場合も、過去に計上した費用の戻入は行われな

い。日本の会計原則では、対象となるストック・オプションのカテゴリーは、持分決済型の株式報酬取引に限定され、現金決済型の株式報酬取引についての明確な規定はない。

IFRSと同様、持分決済型制度に関する日本の会計原則の規則では、従業員に対して付与されたストック・オプション制度の費用は、これらのオプションの公正価値を基礎として評価される。公正価値は、ストック・オプションの付与日に基づいて固定され、権利確定期間にわたって、相当する費用が自己資本の増加と合わせて認識される。オプションが失効した場合、過去に計上した費用は特別利益として戻入れられる。

#### (9) 研究開発費

IFRSでは、計画（生産設備の設置決定を含む）及び量産化のための設計の承認後に発生した開発費については、生産開始までは資産計上され、車両又は部品の見込販売可能期間にわたって、定額法で償却される。

製品化の正式決定前に発生した費用は、研究費と同様に発生した期間に費用として計上される。

日本の会計原則では、すべての研究開発費は発生時に費用として認識される。

#### (10) IFRS初度適用（2005年12月31日に終了した年度）の影響

IFRSの初度適用により、前記記載の会計原則の一般的な相違の他、以下の項目も資本に単発的な重要な差異を生じさせた。

自己株式

金融商品

研究開発費及びIAS第38号の遡及適用

買戻条件付販売

退職給付債務

#### (11) 借入費用の資産化

IFRSでは、適格資産の取得、建設又は生産に直接起因する借入費用は、当該資産の取得原価の一部として資産化される。日本の会計原則では、借入費用は、原則として発生時に費用化される。

#### (12) 収益認識

IFRSでは、以下の5ステップアプローチに基づき、顧客への財又はサービスの移転と交換に、企業が得ると見込む対価を反映した金額で収益は認識される。

ステップ1：顧客との契約を識別する

ステップ2：契約における履行義務を識別する

ステップ3：取引価格を算定する

ステップ4：取引価格を契約における履行義務に配分する

ステップ5：企業が履行義務の充足時に収益を認識する

日本の会計原則では、収益は一般原則に基づき実現主義により認識するとされ、収益認識に関する包括的な会計基準は現在において強制適用されていない。なお、IFRS第15号の基本的な原則を取り込んだ収益認識基準は2021年4月1日以降開始する事業年度から適用され、2018年4月1日以降開始する事業年度から早期適用をすることができる。

#### (13) リース

IFRSでは、借手のリースについてファイナンス・リース又はオペレーティング・リースに分類せず、使用权資産及びリース負債を認識する。

日本の会計原則では、借手のリースについてファイナンス・リースとオペレーティング・リースに分類し、ファイナンス・リースについては通常の売買取引に係る方法に準じた会計処理によりリース資産及びリース債務を認識し、オペレーティング・リースについては通常の賃貸借取引に係る方法に準じた会計処理を行う。

## 第7【外国為替相場の推移】

ルノーの財務書類の表示に用いられた通貨（ユーロ）と本邦通貨との間の為替相場表は、国内において時事に関する事項を掲載する2つ以上の日刊新聞紙に当該半期中において掲載されているため、記載を省略する。

## 第8【提出会社の参考情報】

当社は、当該半期の開始日から本書の提出日までの間に、下記の書類を関東財務局長に提出している。

提出書類	提出年月日
(1) 臨時報告書 (金融商品取引法第24条の5第4項並びに企業内容等の開示に関する内閣府令第19条第1項及び第2項第12号の規定に基づき提出するもの)	2021年4月9日
(2) 2019年5月31日提出発行登録書(1-外1)の訂正発行登録書	2021年4月9日
(3) 有価証券報告書及びその添付書類	2021年5月27日
(4) 発行登録書(3-外1)及びその添付書類	2021年5月27日
(5) 発行登録追補書類(3-外1-1)及びその添付書類	2021年6月29日

## 第二部【提出会社の保証会社等の情報】

### 第1【保証会社情報】

該当事項なし

### 第2【保証会社以外の会社の情報】

該当事項なし

### 第3【指数等の情報】

該当事項なし