

【表紙】

【提出書類】 有価証券報告書

【根拠条文】 金融商品取引法第24条1項

【提出先】 関東財務局長

【提出日】 2023年5月12日

【事業年度】 自 2022年1月1日 至 2022年12月31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92100
ジェネラル・ルクレール・アベニュー 122-122bis
(122-122 bis avenue du Général Leclerc, 92100 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 JP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 石 井 将 太

【連絡場所】 東京都千代田区丸の内二丁目7番2号 JP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、本文中の「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、ルノー及びすべての完全連結子会社を含む。
- 注(2) 別段の表示がない限り、本書中の「ユーロ」、「€」及び「EUR」の表示はすべて欧州連合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2023年2月16日現在の対顧客電信直物売相場は1ユーロ = 144.87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】

1【会社制度等の概要】

(1)【提出会社の属する国・州等における会社制度】

大規模の会社が最も頻繁に用いる有限責任会社の形態は株式会社 (Société Anonyme) 及び単純型株式会社 (Société par actions simplifiée) であり、小規模の会社は一般に有限会社 (Société à Responsabilité Limitée) の形態をとっている。これらの会社に適用ある法的枠組は、フランス商法である。

以下は、とりわけ、2001年5月15日の法律N.R.E. (Nouvelles Régulations Economiques)、2003年8月1日の「金融安全性に関する法律」(Loi de Sécurité Financière)、2004年6月24日の法令2004-604号、2005年7月26日の「信頼と経済の現代化のための法律」(Loi pour la confiance et la modernisation de l'économie)、2008年8月4日の法律LME (Loi de modernisation de l'économie)、上場会社の株主の権利について欧州指針2007/36を書き換えた2010年12月9日の法令2010-1511号、2012年3月22日の法律「Loi Warsman II」(Loi de simplification du droit et d'allègement des démarches administratives)、実体経済の回復を目的とした2014年3月29日の法律 (Loi Florange)、会社法に関連する2014年7月31日の法令2014-863号、公開会社のコーポレート・ガバナンス及び株式取引に関する2014年8月20日の法令2014-948号、非上場株式会社における株主数を削減する2015年9月10日の法令2015-1127号、経済の簡素化を目指す2015年8月6日の法律2015-990号「マクロン法」(Loi Macron)、契約法の改革を目指す2016年2月10日の法令2016-131号、腐敗行為の防止を目指す2016年12月9日の法律2016-1691号「サパン法」(Loi Sapin II)、2017年4月27日の命令2017-663号、男女の賃金均等に関する新たな規則を規定する2018年9月5日の法律2018-771号、事業成長及び変革のための行動計画に関する2019年5月22日の法律2019-486号並びに会社法を簡素化し、明確化し、改訂することを目的とする2019年7月19日の法律2019-744号により改正されたフランス商法に基づいた株式会社に適用がある主要な規定の概略である。

株式会社の設立には定款を作成し、これに設立時の株主が署名しなければならない。定款は株式会社の本社の予定所在地により、権限のある商事裁判所登記官に提出しなければならない。株式会社の法人格は、商事裁判所登記官から登録証が発行されたときにはじめて取得することができる。

定款は、株式会社の準拠する根本規則を定めた文書である。

株 主

株式会社は、商業目的のために設立された、2人以上の株主 (上場有価証券を発行する株式会社では7人) を有する会社をいう。株式会社の株主は、会社への出資額を限度として会社の債務につき責任を負う。

株主は株式会社において最高の権限を有する。特に、株主は、監事 (membres du conseil de surveillance) 又は場合により、2層構造の会社では業務執行役員 (membres du directoire) 若しくは単一構造の会社では取締役 (administrateurs)、及び独立監査役 (commissaire aux comptes) を選任し、配当を宣言し、財務諸表を承認し、会社の解散を決定し、株式資本の額の変更及びその他定款の変更を承認する。

株式資本

一定の限られた例外を除いて、株式会社の最低株式資本の額は、37,000ユーロである (フランス商法第L.224-2条)。

フランス法上、株式会社の株式資本は株式に分類され、優先株式、投資証券(certificats d'investissement、以下「CI」という。)及び議決権証券(certificats de droit de vote、以下「議決権証券」という。)から構成される。但し、CI及び議決権証券を新たに発行することはもはやできない。

1株あたりの額面金額について法律上の制約はなく、株式の額面金額を定款に記載する必要はなくなった。株式会社の発行する株式は、フランス法又は定款の規定により記名式が強制される場合を除き、記名式又は無記名式である。上場会社が発行する株式であって、フランス法又は定款の規定により記名式としてはならない株式は、無記名式でなければならない。記名式であれ無記名式であれ株式の所有は株券によってではなく、会社(記名式株式の場合)又は金融機関(無記名株式の場合)に開設された株主の口座及び株主名簿への記帳によって表章される。

CIは既存株式の分割又は現金による資本金の増加により生じる譲渡可能証券であり、株式に付与された経済的権利(即ち、配当、剰余金及び清算後の残余財産に対する権利)すべてを有し、その所有者に対し株式所有者と同様の情報を求める権利を与える。CIについての議決権は議決権証券によって表章される。したがって、CIが発行された時は同数の議決権証券も発行された。発行済CIは発行済資本金の25%を超えることができなかつた。CIと議決権証券を同一人に譲渡した場合、当該CIと議決権証券は普通株式1株として取り扱われる。議決権証券(発行済CIがある場合)は記名式しか認められない。なお、会社はもはやCIを発行することはできない(titres en voie d'extinction)。

株式の譲渡を有効に行うためには、株主は実際に会社又は場合により金融機関に、当初の株主から新株主のために株式を譲渡するとの指図を出さなければならない。承認(通常は取締役会又は場合により監事会の承認)を要する旨の定款上の規定がなければ、株式は自由に第三者に譲渡することができる。このような制限規定を上場会社の定款に定めることはできない。

資本出資形態

株式は金銭の払込又は現物出資により発行される。払込金は銀行、公証人又はCaisse des Dépôts et Consignationsに預託しなければならない。会社設立時及び一定の場合において、フランス商法第L.225-11条及び第R.225-12条(サバン法による改正を含む。)は、かかる預託金を引き出すことができると規定している。

会社の設立時に株式が金銭(のみ)を対価として発行される場合、発行株式の額面金額の少なくとも50%を発行時に払い込み、額面金額の残額を設立後5年以内に払い込まなければならない。会社の設立後に、株式が金銭(のみ)を対価として発行される場合、発行株式の額面金額の少なくとも25%を発行時に払い込み、額面金額の残額を資本金の増加後5年以内に払い込まなければならない。例外として、株式がプレミアム付きで発行される場合は、かかるプレミアムは発行時に全額払い込まれることを要する。

株式が金銭を対価として発行される場合、既存の株主は新株を優先的に引き受けることができる。株主は、株主総会の決議により、又は各株主において、当該優先権を放棄することができる。

株式が現物出資(有形又は無形資産)を対価として発行される場合は、一定の場合を除き、現物出資の価額について商事裁判所の選任する独立鑑定人(commisnaire aux apports)による報告が必要となる。かかる報告は、もしあれば、権限のある商事裁判所登記官に提出しなければならない。

増資及び減資

株式会社の資本金は、新株式の発行又は発行済株式の額面金額の引上げ又は会社の資本に参加することができる証券に付帯している権利の行使のいずれかにより、増加することができる。資本金の増加は、取締役会又は場合により業務執行体に当該権限及び権能を委任することができる特別株主総会における株主の議決の範囲でのみ行うことができる。株式は一般的に、現金の払込、現物出資又は準備金、利益若しくは発行プレミアムの資本組入れにより発行することができる。

株式会社は、取締役会又は場合により業務執行体に当該権限及び権能を委任することができる特別株主総会が承認した上で、株式の額面金額の切下げ又は発行済株式数の減少により減資することができる。株主間の平等については厳格に遵守しなければならない。同様に、会社は、資本金の減少によって、会社の債権者に不利益を与えてはならない。

増資又は減資は商事裁判所登記官に届け出なければならない。

社債又は複合証券の発行

取締役会は単独で^(*)普通社債(会社の資本金への参加を認めるものを除く。)の発行を決めることができる。但し、かかる権限が定款によって株主総会に留保されている場合、或いは株主総会がかかる権限を特に使った場合はこの限りではない。

取締役会は特別株主総会からの権限の付与に基づき、その所持人に対し転換、交換、償還、ワラント呈示又はその他の方法で会社の資本の一部を表章する株式の引受権を一定の期間又は特定の日付に付与する証券を発行することができる。

(*) 2017年3月10日の法令2017-970号により、取締役会から社債発行の権限を付与され得る者の範囲が拡大された。

経 営

株式会社の経営は、取締役会及び会長(Président)兼最高経営責任者(Directeur Général)、又は監事会(conseil de surveillance)の監督下にある業務執行体(directoire)に委ねられている。

ルノーの経営は、下記の通り取締役会及び会長兼最高経営責任者に委ねられている。下記(2)提出会社の定款等に規定する制度、「経営」を参照のこと。

特別株主総会の決議により、経営機構の提案に基づいて、経営形態を変更することができる。

(イ) 取締役会及び会長兼最高経営責任者

会社の代表権は()同一人物である会長兼最高経営責任者又は() (「非業務執行」会長とは別人の)最高経営責任者のいずれかに付与される。法律では、会長と最高経営責任者の職務は区別されているが、一人に両方の職務を与えることができる。

() 会長兼最高経営責任者に経営権を付与する場合

経営権は、会長兼最高経営責任者(Président-Directeur Général)を務める者一人に付与される。法律により株主総会に明示的に授与された権限及び法律により特に取締役会に授与された権限に従い、会長兼最高経営責任者は、あらゆる状況において会社のために行動する最も広範な権限を有する。会長兼最高経営責任者は第三者との関係で会社を代表し、会社の経営全般について責任を負う。

() 最高経営責任者に経営権を付与する場合

法律により株主総会に明示的に授与された権限及び法律により取締役会に特に授与された権限に従い、最高経営責任者は、あらゆる状況において会社のために行動する最も広範な権限を有する。最高経営責任者は会社の経営全般について責任を負い、第三者との関係において会社を代表する。取締役会は、かかる最高経営責任者を任命又は解任することができる。

かかる場合には、会長は取締役会の業務を指示し、その決定を執行し、最高経営責任者は会社を代表する。

いずれの場合においても、最高経営責任者の発議により取締役会は、1名又は複数(5名まで)のジェネラル・マネジャー(Directeurs Généraux Délégués)を任命又は解任することができる。ジェネラル・マネジャーは、フランス商法第L.225-56条に従い、会社を代表する権限を有する。

取締役会は3名以上18名以内の取締役(membres du Conseil d'Administration)からなる。取締役会長の死亡、辞任又は解任の場合で、且つ取締役会がそのメンバーの1名を後任とすることができない場合、フランス商法第L.225-24条の規定に従い、会長の役割を果たす追加の取締役を指名することができる。従業員を代表する取締役及び従業員株主を代表する取締役(もしあれば)は、取締役の数の上限を計算する際に考慮されない。吸収ないし新設合併の場合は取締役の数を3年間に限り最高24名まで増加することができる。取締役はフランス人若しくは外国人又は個人若しくは法人でもよいが、法人の場合はその常任代表者として個人を指定しなければならない。一個人が取締役として所属することのできる取締役会は原則として最大で5社である。定款で他の年齢制限を定める場合を除き、70歳を超える取締役の数は、取締役会の3分の1を上回ることはいできない。

定款では、取締役が一定数の株式を所有していることを求めることができる。取締役は最長任期6年で株主総会において選任される。株主は、事前の通知、理由又は補償なくして取締役を解任することができる。但し、解任手続を乱用してはならない。

フランス法は、会長兼最高経営責任者又は最高経営責任者に付与されている会社の経営権と、取締役会に付与されている会社を管理する権限を明確に区別している。

権限は会社の目的及び株主総会に法律上認められた権限によってのみ制約を受ける。最高経営責任者の権限に課される制限は、社内では拘束力を有するが、第三者に対して主張されることはできない。取締役会の決議は、自ら又は代理人により出席している取締役の多数決により決められる。可決同数の場合は定款に別段の定めがない限り会長が決定権を有する。定足数は取締役の総数の半数である。

(ロ) 業務執行体及び監事会

フランス商法上、株式会社の経営は監事会 (conseil de surveillance) の監督下にある業務執行体 (directoire) により行うことができる。

監事会は3名以上18名以内 (吸収ないし新設合併の場合は3年間に限り24名以内) の監事から構成される。定款に別段の定めがない限り監事にはフランス人若しくは外国人 (EU非居住者について定款に別段の定めがない限り) 又は個人若しくは法人がなることができる。監事は最長で6年を任期として株主により選任され、通常株主総会で理由なく解任できる。但し、解任手続を乱用してはならない。法人が監事会の構成員である場合は、その法人は個人をその常任代表者として定めなければならない。一個人が監事として所属することのできる監事会は定款に別段の定めがない限り最大で5社である。70歳を超える監事の数、監事会の3分の1又は定款に定めるその他の年齢制限を上回ることはできない。監事会に関係する規定の大部分は、取締役会に適用されるものと同様であるが、監事会は業務執行体を単に監督し、経営権を持たないのに対して、取締役会は経営機能を有する。

業務執行体は1名以上5名以内 (上場会社の場合は7名以内) の構成員からなり、その構成員 (業務執行役員) は個人であることを要し、監事会により選任される。業務執行役員は株主である必要はない。例外として、株式会社の資本金が150,000ユーロ未満の場合は、業務執行体を、単独業務執行役員 (directeur général unique) と称する1名のみの業務執行役員で構成することができる。業務執行体の構成員の任期は定款に定めなければ4年で、定めがあるときは2年から6年である。業務執行体は幅広い権限を有し、かかる権限は、会社の目的並びに監事会及び株主総会に認められた権限による制約を受けるのみである。業務執行体の権限に加えられた制限は会社内部では拘束力を有するが、第三者に対してその制限をもって対抗することはできない。業務執行体によりなされる経営上の決定に関する規則は定款に定められる。業務執行体は合議制の経営機関である。各構成員の行為については、業務執行体が共同して行ったものとみなされる。業務執行体の構成員は、監事会の承認により、且つ定款に別段の定めがない限り、各自の担当業務を分担することができる。一般に、業務執行体の構成員1名が監事会により会社の代表者に選任される。このように選任された者は業務執行体会長 (Président du Directoire) の肩書を有する。業務執行体会長は1名ないし数名の業務執行役員 (Directeurs Généraux) により補佐される。

業務執行体は、少なくとも四半期毎に営業報告書を監事会に提出する。各事業年度終了後3ヶ月以内に、業務執行体は、年間の会社の計算書類及び、もしあれば、連結の計算書類を作成、決定し、営業報告書とともに当該計算書類を監事会に提出する。かかる計算書類は、これを承認する年次株主総会に提出される。業務執行体の構成員は同じ会社の監事会の構成員を兼ねることができない。業務執行体の構成員を解任するには、通常株主総会、又は定款で定める場合、監事会でこれが承認されなければならない。業務執行体の構成員が理由なく解任された場合には、損害賠償請求権が認められている。

株主の権利

(イ) 株主総会

株主総会 (assemblée générale des actionnaires) は、フランス商法第L.225-38条に従って締結された規制対象の契約を追認し、前事業年度における会社の業務に関する取締役会 (又は業務執行体) 及び監査役の報告書を受領し、かかる事業年度の計算書類を決定するために、少なくとも年1回開催される。他の株主総会は随時招集することができる。株式会社の組織の根本的な変更により定款変更の承認又は資本の変更を行う必要がある場合、特別株主総会 (assemblée générale extraordinaire des

actionnaires)が開かれる。その他の株主総会は通常総会(assemblée générale ordinaire des actionnaires)という。

通常総会における決議は、出席又は代理出席している株主の有する議決権の過半数により行われる。特別株主総会における決議は、出席又は代理出席している株主の有する議決権の3分の2の多数により行われる。

定款により数種の株式が定められている場合は、全株主に適法に通知された特別株主総会の承認がなければ数種の株式の権利内容に変更を加えることができない。さらに関係する種類の株式を有する株主の種類別特別株主集会により当該決議が事前に承認されなければならない。

(ロ) 議決権

一般に1株当たり1票の議決権が認められている。議決権のない株式や二倍議決権が与えられる株式もある。株主間契約、議決権信託、議決権のプール、撤回不能の代理権その他株主の自由な議決権の行使を制限する措置は一般的に禁止されているが、特定の例外に従う。株主は、他の株主、配偶者、若しくはシビルパートナーシップ上のパートナー(son partenaire pacsé)、又は上場会社の場合は自然人若しくは法人に対して、その名義及び勘定で議決権を行使する代理権を付与することができる。かかる委任状は、原則として一回の株主総会にのみ有効である。株主は議決権行使について二つ以上の代理権を受けることができる。株主が誰がどのように議決権を行使するか特定せずに代理権を付与した場合、株主総会の議長がかかる株主のために議決権を行使する権限を有する。但し、この場合、議長は取締役会又は業務執行体によって提案又は支持されている決議に賛成票を投じ、その他すべての決議には反対票を投じなければならない。

統制市場においてその株式が認められている会社について、単独又は共同で所有する株式が株式資本又は議決権数(株式数と議決権数が異なる場合)の5%、10%、15%、20%、25%、30%、1/3、50%、2/3、90%又は95%の閾値を上回るか、又は下回ることになる株主は、会社及びフランス金融市場庁にその旨を通知しなければならない。

フランス商法第L.225-123条第3項では、定款で明示的に不適用とされていない限り、統制市場においてその株式が認められている会社について、同一の株主名義で2年間登録されていることが証明されるすべての全額払込株式に対して、2倍の議決権を付与することを定めている。この登録は中断していないものでなければならず、2014年4月2日より前に2倍の議決権を付与していなかった会社については同日から有効とする。その結果、かかる会社においてかかる登録株式の保有者として認められる者は、2016年4月3日より2倍の議決権が有効となる。

(ハ) 配当

配当は株主総会により承認されなければならない。配当は親会社の配当可能利益(bénéfice distribuable)からのみ支払うことができる。配当可能利益は、課税後の純利益から繰越損失(reports à nouveau déficitaires)又は準備金の積立額(フランス法上の法定準備金である場合も含む。)を控除し、繰越利益(reports à nouveau bénéficiaires)及び定款又は株主総会決議により設けられ、配当の支払に充てられる特別積立金を加えた額に相当する。

配当は、とりわけ、株主総会により前事業年度の会社の計算書類が承認され、配当可能利益の額が決定されてはじめて行われる。かかる手続がとられない唯一の例外として、会社により中間配当(acomptes sur dividendes)が行われる場合がある。中間配当は一定の場合において、随時事業年度の途中に取締役会又は業務執行体により行われる。配当支払の日における株主はすべて、原則として配当を受領することができる。

(ニ) 清算

株式会社は、株主の意思、存続期間の満了、会社の目的の達成、及び定款に定める解散事由の充足等複数の原因により解散する。

会社が唯一の株主により完全所有されている場合を除き、株式会社の解散が決定した場合、すぐに清算手続がとられる。

清算は、株主、又は該当する場合、商事裁判所により選任された一人又は複数の清算人により行われる。清算人は、公示手続を行い、会社の資産を整理し、会社の残債務をすべて支払う。

会社のすべての負債及び優先的な受益権を有するすべての株主に対する支払が行われたときに、清算人は、株主に対し、会社の資産を分配することができる。

清算が終了するときに、清算人は、清算を承認し、且つ会社の清算を完了させるために株主総会を招集する。かかる総会后、会社は法人格を喪失することとなる。

(2) 【提出会社の定款等に規定する制度】

概 要

ルノーは、フランス法のもとでsociété anonyme（株式会社）として設立され、商業活動についてはフランス商法第2巻の規定及び1994年7月25日の法律第94-640従業員利益配分法の規定に従う。ルノーは1955年6月28日に法人として設立され、2088年12月31日に消滅する。但し、早期終了又は更新のある場合は除く。本社は、フランス、ブローニュ・ビヤンクール92100、ジェネラル・ルクレール・アベニュー 122-122bis（122-122bis avenue du Général Leclerc - 92100, Boulogne-Billancourt, FRANCE）に所在する。ルノーは、ナンテールにおいて、登記番号441 639 465（APEコード、6420 Z、Siretコード、441 639 465 00091）で企業登記所に登記されている。定款、年次株主総会の議事録、監査報告書等の法律文書及び法律に従って株主が閲覧可能なその他すべての文書は、ルノーの本社で閲覧することができる。ルノーの企業としての目的は、自動車（商業用自動車、商業用軽自動車及び旅客用自動車、トラクター、農業用機械及び建設用設備）の設計、生産、販売、修理、維持及びリース、さらに自動車の生産及び作動に関連して使用される予備部品並びに附属品の設計及び生産である。かかる目的は、かかる作動に関連するあらゆる種類のサービス、並びにより一般的に、直接又は間接、全体又は一部を問わず、上記目的に関連する一切の工業、商業、金融、投資及び不動産に関する取引（定款第3条を参照のこと。）も含む。ルノーの会計年度は、1月1日から12月31日までの12ヶ月である。

株主の権利

(イ) 株式に関する権利及び義務

全額が払込まれた株式を保有する株主は、所有する株式に比例して、株式資本の増加のため発行される新株式に申し込む優先権を有する。かかる優先権は適用法に定められる条項及び準備期間に従って行使されるものとする。

株主は、個人的にその優先権を放棄することができる。

株式資本の増加を決定する株主総会においては、優先権は撤回されることがある。決定の無効の場合、総会においては、法令の規定に従って作成される取締役会の報告書及び監査人による報告書に基づいて決定がなされる。

議決権に加え、各株式に対してはその表章する株式資本の割合と同等に、社会的資産及び清算に伴う余剰分の所有権の一部が権限として与えられる。

権利の行使に際して複数の株式の保有が要求されるごとに、必要数以下の株式については、その所有者にルノーに対する権利が付与されることはないものとし、かかる場合は、株主は必要数の株式を集めなくてはならない。

株式を保有するときは、自動的にルノーの定款及び株主総会決議を承諾したものとみなす。

株式はルノーに対し分配することはできない。

1株又は複数の株式の共同所有者は、株主総会においてかかる共同所有者の1人又はかかる共同所有者の選任した代理人1人により代表されるものとする。

記名式株式の所有権につき用益権が設定されている場合には、ルノーの帳簿には、用益権者（usufruitier）及び所有権者（nu-proprétaire）の氏名を記載するものとする。1株に付与される議決権は、すべての株主総会において、用益権者に属するものとする。

すべての株主は、法律及び規制条項にある条件に従い、通信による投票又は代理権限の付与を行うことができる。

2014年2月12日、取締役会は、株主が定款に従ってビデオ会議又はその他の遠隔通信手段により当該方法を用いる時に適用される規定にある条件下で株主総会に出席することができることを決定した。

すべての株主総会において、出席する各株主は、定款の規定に従い、また法律における規定によるものを除き制限なしで、所有する又は表章する株式数と同数の議決権を有する。

(ロ) 取締役の指名権

3名から14名の取締役が年次株主総会において任命され(定款第11条)(i)、2014年8月20日の命令2014-948号の第4条に従ってフランス政府を代表する者が指名され(ii)、3名の取締役は、ルノー及びフランス領内に登録事務所を有するその直接又は間接の子会社の、従業員により選出され(iii)、通常株主総会において、通常株主総会に出席及び代理出席している株主の過半数の票により、従業員株主を代表する1名の取締役が任命される(iv)ものとする。

(ハ) 配当請求権

純利益は、現行の法律に従って、充当される。

配当可能な収益は、現年度収益より前年度の損失及び法定準備金に振替えられた額を差し引いて、前年度繰越利益金を加えたもので構成される。取締役会の推薦により、総会においてはその時点で、かかる収益のうち任意の普通積立金及び特別積立金に充当される割合又は繰り越されることとなる割合を決議することができる。もし残存額があれば、払込分及び未償還価値に応じ、株式間で分配される。

法律上の規定に従って、年次総会には株主に、すべて又は一部の配当支払を現金又は株式のどちらで受取るかの選択肢を提供する権限がある。株式配当の支払請求は、年次総会の日付より3ヶ月以内で総会の決定した期間中に提出されなくてはならない。取締役会は、株式資本の増加が行われる場合、3ヶ月までこの期間を延期することを選択することができる。

配当は株主総会(株主総会で決定できない場合は、取締役会)で決定された場所及び時間において支払われる。

支払期日より5年以内に請求されない配当は、法律で規定される条件で失効する。

株式の所有及び譲渡

株式は、法令の規定に従い、自由に譲渡することができる。かかる譲渡は、株主口座及び株主名簿においてなされる。

法令による基準

株式は、法律により定められる規定及び条項に従って口座に登録される。全額払込済の株式は、所有者の裁量により、有効な法律及び定款の条項に従って、記名式又は無記名式となる。但し、金銭を対価として発行される株式及び全額払込済でない株式は記名式でなくてはならない。ルノーには、現在又は将来においてその株主総会において議決権を有している株主であることを確認するために、適切な法令上の規定を利用する権限がある。株式資本のうち特定の割合を有する場合、株主はルノーに通知を要するという法令上の要件に加え、株式資本の2%を超える株式数若しくは議決権、又はこのパーセンテージの倍数で且つ株式資本の5%以下の株式若しくは議決権を単独で又は共同で有する株主又は資産管理会社における譲渡可能な有価証券への共同投資のための資産管理会社には、所有株式数をルノーに申告することが要求される。この情報は、4営業日以内に配達証明付書留郵便により申告されることを要する。上記の強制的開示は株式資本又は議決権の5%を超えた1%毎に適用される。上記の基準を決定する目的上、間接的に所有される株式又はフランス商法第L.233-9条の規定に沿って保有する株式に吸収される株式もまた、考慮される。申告者は、上記の申告には前記の意味において所有又は保有されるすべての株式が含まれることを証明し、また取得日を示さなくてはならない。申告要件は、所有する株式数が上述の基準の、1%又は場合により2%減少した場合も同様に適用される。

上記の条件が遵守されない場合、申告されるべきであった割合を超える株式は、合計で1%以上の株式資本を所有する1人又は複数の株主により総会において要求される限り、要求される申告がなされた後2年間すべての株主総会において議決権を剥奪される。

経 営

前提として、ルノーは2002年4月26日に開催された株主総会から上記(1)「提出会社の属する国・州等における会社制度」において言及及び詳細が記載されている2001年5月15日の法律N.R.E.の規定を実行している。

取締役会メンバー

現在の定款に従って、ルノーは、以下により構成される取締役会により運営されている。

(1) 株主総会により指名される取締役

これらの人数は、最低3人で最高14人とする。取締役は、自然人又は法人のいずれでも可能である。指名に際し、後者の場合は、自身の名義において取締役である場合と同様の義務及び責任を、その代表する法人の連帯責任を侵害することなしに負う永続的な代表者を指名するものとする。

取締役の改選に際し充足されるべき要件に従い、取締役の任期は4年間とする。但し、在任中の他の取締役の後任として取締役が指名される場合、かかる指名された取締役は、前任者の残存する任期内においてのみ、職務を行使するものとする。株主総会により選任された取締役は、法定の規定、とりわけ年齢制限に従って再任資格を有することがある。

取締役の職務は、前事業年度の会計を承認するために招集され上記の取締役の任期が終了する年に開催された通常総会の閉会の時点で終了するものとする。

取締役会において、死亡又は辞任により1人又は複数の空席がある場合、取締役の人数が定款により要求される最低数以上を保っているにもかかわらず、取締役会は、2つの総会の間に経過した期間において、死亡又は辞任した取締役の代わりとして1人又は複数の新取締役を、暫定的に指名することができる。

(2) 場合により、2014年8月20日の命令2014-948号第4条に基づき指名されるフランス政府の代表者

(3) 従業員により選出される取締役

従業員により選出される取締役は3人おり、1人は技術者、幹部社員及びこれらと類似の者を代表する。

かかる取締役は、ルノー及びフランス領内に登録事務所を有するその直接又は間接の子会社の、従業員により選出されるものとする。

2008年4月29日の株主総会より、かかる取締役の任期は、4年間とする（以前は6年間）。但し、これらの代表者が、フランス商法第L.225-28条第1項に規定される適格要件をもはや充足しない場合、又はフランス商法第L.225-32条第1項に従い、雇用契約を終了した場合は、この任期は法律上終了するものとする。

これらの取締役の地位及び選出法は、営利会社に適用されるフランス商法第L.225-27条からL.225-34条、L.22-10-6条及びL.22-10-7条の条項並びに現行の定款に規定される。

従業員を代表する3人の取締役は、それぞれ異なる選挙区域により選出されるものとする。

- 技術者、幹部社員及びその他（1議席）から構成される有権者は、通常、社会経済委員会を選出するための第3の選挙区域（会社は3種類の選挙区域を有する。）において投票を行う。3種類の選挙区域又は社会経済委員会を有しない会社又は組織においては、かかる会社及び組織に適用される団体協約において定義される役員の分類が使用されるものとする。

この議席は、2回投票の多数決により充足されるものとする。各候補者は、自身の氏名及び代替人の氏名により、構成されるものとする。

- その他の従業員は、その他すべての従業員から構成される（2議席）。議席は比例代表の候補者名簿への投票により充足されるものとし、投票数が最大の候補者名簿が当選とするが、1つの候補者名簿に記載される氏名が他の候補者名簿に記載されることはないものとする。各候補者名簿には、充足されることとなる議席数の2倍の候補者が記載されるものとする。

同数票の場合、ルノーにおける勤続期間が最長の候補者が選出されるものとする。

候補者又は候補者名簿は、フランス労働法第L.2314-8条及びL.2122-1条の意味における1つ若しくは複数の代表者組織又は100人の有権者のいずれかによって提示されることがある。

候補者としての資格を有するためには、ルノー又はフランス領内に登録事務所を有するその直接若しくは間接の子会社の1つと雇用契約を締結しなくてはならず、かかる労働契約の期間は選出された取締役の任期が有効となる日までの最低2年間であり、かかる労働契約は有効な労働に対応している。

投票所の数、場所及び構成は、従業員代表者の選挙において有効な通常認められている慣例に従って、関連するルノーの組織及び子会社により決定されるものとする。

フランス商法又は定款により規定されていない投票手続及び従業員により選出される取締役の任期の服する条件は、ルノーにおける代表である組合と協議の後、シニア・マネジメントにより規定されるものとする。

(4) 従業員である株主を代表する取締役

従業員である株主を代表する取締役及びその補欠は、フランス商法第L.225-102条に定義される従業員株主により下記の条件に基づき指名された常勤取締役の地位に関する候補者2名及び補欠の地位に関する候補者2名の中から、通常総会により選出されるものとする（取締役会が選出のために策定した特別規則により補足される）。

従業員である株主を代表する取締役及びその補欠の任期は、4年間とする。

但し、以下のいずれかの場合、どちらか一方の任期は法的に正当な権利として終了するものとし、従業員株主を代表する取締役又はその補欠は、自動的に辞任したものとみなされる。

- 当社又はフランス商法第L.225-180条に定義される関係会社において失職した場合。
- 当社の株主としての資格を失った場合、又は、監査役会により指名された候補者については、当社の株式に出資するカンパニー・ミューチュアル・インベストメント・ファンドの単位保有者の資格を失った場合で3ヶ月以内にその状況が是正されない場合。
- かかる取締役又はその補欠が従業員である会社が、フランス商法第L.225-180条に定める条件に基づく当社の関係会社でなくなった場合。

死亡又は辞任の場合、かかる空席は、従業員株主により当該常勤取締役と共に指名された補欠取締役によって充足されるものとする。補欠取締役は、その後、常勤取締役の残存する任期について、常勤取締役の後任を務めるものとする。

補欠取締役候補者が不在の場合、かかる空席は、下記に定める従業員株主を代表する取締役の指名及び選出の手續に従い、実務上可能な限り速やかに充足されるものとする。このようにして前任取締役の後任として指名された取締役の任期は、前任者の任期が満了することとなっていた日に満了するものとする。

候補者の指名

従業員株主を代表する取締役の2名の候補者（常勤及び補欠）は、以下の規定に従って指名されるものとする。

各常勤候補者は、その補欠と共に、次の者によって指名されるものとする。

- フランス通貨金融法典第L.214-165条に基づきその資産が当社の株式によって構成され、その単位保有者が当社若しくはフランス商法第L.225-180条に定義される関係会社の現在の従業員又は元従業員であるカンパニー・ミューチュアル・インベストメント・ファンド（FCPE）の監査役会。
- 当社又はフランス商法第L.225-180条に定義される関係会社の従業員で、(i) フランス商法第L.225-197-1条に基づいて無償株式の割当がなされ、2015年8月7日以降に臨時総会の決定により承認された後、(ii) 従業員貯蓄制度の枠組み内で、又は(iii) 株式公開会社の株式資本に影響を及ぼすガバナンス及び取引に関する2014年8月20日の命令2014-948号第31-2条並びに民営化に関する1986年8月6日の法律第86-912号第11条（上記命令の発効前に適用された版において）に基づいて取得された、当社の記名式株式を直接保有する者。

候補者を指名する日時は、取締役会長が決定する。かかる日時は、従業員株主を代表する取締役及びその補欠を選出するために招集される通常株主総会の少なくとも3ヶ月前までにすべての関係する会社において発表しなければならない。

i) カンパニー・ミューチュアル・インベストメント・ファンドの単位を保有する従業員及び元従業員による候補者及びその補欠の指名

常勤候補者及びその補欠は、この目的のために特別に招集されるカンパニー・ミューチュアル・インベストメント・ファンドの監査役会により、その従業員加入者の中から指名されるものとする。

従業員及び単位保有者のみが候補者として指名される資格を有する。

監査役会のメンバーは、会議に出席若しくは代理出席している又は郵送投票を行ったメンバーの過半数の票により、常勤候補者及びその補欠を指名するものとする。但し、各メンバーが、カンパニー・ミューチュアル・インベストメント・ファンドが保有するルノー株式の数を当該ファンドの監

査役会メンバーの数で割った数と等しい数の票を有する。同数票の場合、当グループ内における勤続期間が最長の常勤取締役候補者が指名されるものとする。

監査役会の共同決議により、従業員株主を代表する常勤候補者及び補欠候補者を指名するものとする。

ii) 当社の記名式株式を直接保有する従業員による常勤候補者及びその補欠の指名

取締役会長は、従業員株主を代表する常勤候補者及び補欠候補者を指名することを目的として、関連する従業員株主の調査をしなければならない。

調査に先立ち、申請を求めるものとする。常勤取締役又は補欠取締役の地位を申請することができるのは、上記のカテゴリーの1つに該当する、株式を直接保有する当社又はフランス商法第L.225-180条に定義される関係会社の従業員のみである。常勤取締役の地位に関する各申請書には、補欠取締役の地位に関する申請書を添えて提出しなければならない。

調査は、投票の秘密性に十分配慮して体系的に行うものとする。従業員の保有する議決権の数に応じて、票数を配分するものとする。

最多数の票を得た申請者は、従業員株主代表の地位の常勤及び補欠の候補者として指名されるものとする。同数票の場合、当グループ内における勤続期間が最長の常勤取締役の候補者が指名されるものとする。

調査は、投票の信頼性を確保することができる技術的手段により、また必要な場合は、電子的手段又は郵便により行われる。従業員株主の調査を目的とした申請書の提出条件を含め、調査のための実務上の取り決めは、特別規則に定めるものとする。

調査終了時に、各候補者に投票された投票数を記載して報告書を作成しなければならない。

従業員株主を代表する取締役及びその補欠の選出

従業員株主を代表する常勤取締役及びその補欠は、上記の条件に基づき指名された2名の候補者（常勤及び補欠）を提示のうえ、通常総会の定足数及び過半数の条件に基づき、年次株主総会によって選出されるものとする。

上記の指名手続の終了時に候補者が指名されない場合、1名の候補者を年次株主総会に提出することができる。

取締役会の構成

取締役会は、互選により会長を任命する。かかる会長は自然人とする。会長は再任資格を有する。

会長の任期は、かかる会長の取締役としての在任期間を超えないものとする。会長は72歳未満でなくてはならない。但し、その任期中にかかる年齢制限に達する場合、会長は、かかる任期が終了するまでその職務を継続するものとし、再任資格は有さない。

取締役会は会長が議長を務める。会長が欠席の場合又は障害がある場合、取締役会は、その目的のために会長が指名した取締役が議長を務めるものとする。かかる指名がなされなかった場合は、取締役会が会議の議長を指名する。

取締役会は秘書役を指名し、また秘書役補佐を指名することができる。そのいずれも取締役である必要はない。

取締役会は、会長の発議で、特定の職務を割当てた委員会の設立を決定することができる。

取締役会会議

取締役会は、ルノーの利益のために必要であれば何度でも招集されなければならない。取締役会は、会長による招集、又は2ヶ月以上取締役会が開催されていない場合は、取締役の3分の1の招集により、登録事務所あるいは会議の招集通知に明記されているその他の場所において開催される。

会議の招集通知は、口頭による場合も含み、あらゆる方法によって行うことができる。取締役会は、取締役全員が出席又は代理出席している場合は、会議の招集通知がなくても有効に決議を行うことができる。

決議は、法定定足数及び法律により定められる投票規則に基づき採択される。賛否同数の場合は、取締役会長の指名又は解任の投票でない限り、会議の議長が決定投票権を有する。

取締役は、あらゆる会議においてその代理として投票する代理権をその他の取締役に対し、あらゆる方法で付与することができる。いかなる取締役も二人以上の取締役を代表してはならない。従業員

により選出された取締役の地位が何らかの理由で一つ以上空席となっている場合で、フランス商法第L.225-34条の規定に定められる通り後任を指名できない場合、取締役会は、残る取締役によって有効に構成されるものとみなし、且つ従業員を代表する新取締役が選出されるまで有効に開催され決議を行えるものとする。

会長によって取締役会に招かれて出席した者は、取締役と同じ守秘義務を負う。

定款に付加される内部規則は、法律及び規則に従い、ビデオ会議又は遠隔通信（取締役の効果的な参加を保障するもの）を通じて行われる可能性のある取締役会の会議の構成条件を決定するものとする。

取締役の書面による協議は、法律により定められる場合には認められる。

取締役会の決議は、効力を有する法令に従って又はフランス商法第R.225-22条に従って、電子形式で設定された特別記録に記入された議事録によって証明される。

議事録は、会議の議長及び少なくとも一人の取締役によって署名される。会議の議長が署名できない場合、議事録は決議に参加した少なくとも二人の取締役によって署名される。議事録は、番号と署名が連続的に付されたルーズリーフ用紙に記載され、特別な冊子に製本される。これらすべては法令の規定に従う。

議事録の謄本及び抄本は、証明することを明確に授權された取締役会長、ジェネラル・マネジャー、議長代理又は取締役会の秘書役によって有効に証憑される。

在職取締役の人数及び取締役会への出席（本人又は代理による）は、議事録の謄本又はその抄本により十分に証憑される。

会長の職務

会長の職務は、法令の規定に従い遂行される。

2002年4月26日、ルノーの取締役会は会社の経営の権限を会長及び最高経営責任者として行為する一人の者に付与することを決定した。詳細は上記（1）の「経営」に記載される。

2005年4月29日の取締役会の決定以後、会長と最高経営責任者の職務は区別された。2009年5月6日、取締役会は、再び、会社の経営の権限を会長兼最高経営責任者として行為する一人の者に付与することを決定した。取締役会は、2019年1月24日より、取締役会長と最高経営責任者の職務を分離するガバナンス方法を採用した。

会長は、取締役会の業務を組織及び指揮し、株主総会に対して事業の責任を負い、株主総会の判断を実行する。会長は、会社の意思決定機関が適切に機能すること、及び取締役がその任務を遂行できることを保証する。

会長が何らかの理由によりその職務を遂行できない場合、取締役会はその全部又は一部を取締役に割り当てることができる。但し、更新可能なかかる割り当ては、障害が一時的である場合は期限を制限して、又は死亡の場合は新会長が指名されるまで、行われるものとする。

取締役の報酬 - 費用

株主総会は、取締役に対して、株主総会で決定された報酬を付与することができる。かかる報酬の金額は、新たな決定がなされるまで維持されるものとする。

取締役会は、かかる報酬を適宜及び法律に従って取締役間で分配する。

取締役は、関係書類を提出することで、その職務の遂行にあたり負担した費用についてルノーからの補償を受けることができる。

責任

取締役は、株式会社に適用される法による規定に違反した場合及び定款に違反した場合、ルノー又は第三者に対して、（場合に応じて）個別に又は連帯して責任を負うものとする。

株主総会

株主総会は、以下の条件に基づき、かかる株主総会開催日の遅くとも2営業日以前に自己の名前で登録された株式を有するすべての株主により構成される。

無記名式株式について、株主総会へ参加するための証明は、フランス商法の規定第L.228-1条に従い、株主総会に先立つパリ時間の第2営業日の午前0時に、株主の名前又は株主の代理として登録されている仲介機関の名前の株式の口座記録を当社によって管理されている記名株式の口座あるいは公認の仲介機関により保有されている無記名式株式の口座に登録するという形をとる。公認の仲介機関により管理されている口座に保有されている株式の登録又は口座の記録は、かかる仲介機関により発行される株式保有の証明書に登録される。

どの株主も、他の任命された自然人若しくは法人、株主又はそれ以外の者に、株主総会においてかかる株主を代表する代理権を与えることができる。

株主総会は、法令の規定に従って招集される。

すべての株主総会の議題は招集通知者によって決められる。

但し、一人以上の株主は法律で定められた条件に基づいて、項目又は決議案を議題に入れることを要請することができる。

株主総会は、取締役及び監事の解任（révocation）並びに交代に関する議題を除き、議題として記載されていない事項について決議することはできない。

すべての株主総会はルノーの登録事務所、あるいは招集通知に明記された他の場所で開催される。

決議は法定定足数及び投票規則に基づいて株主総会で採択される。

定足数及び議決権の過半数の計算には、ビデオ会議又は本人としての照合が可能である遠距離通信の方法を通して株主総会に出席する株主を含むものとし、その本質及び条件は、行政法に関するフランス最高責任機関である国務院（Conseil d'État）において施行された命令によって定められるものとする。

すべての株主総会において、取締役会長が議長を務め、会長が欠席又は参加不可能な場合には取締役会でその目的のために委任された取締役がこれに代わる。

株主総会の2名の株主で、最多議決権を有し、その意志のある者が、投票集計係（scrutateur）を務める。

株主総会の議長及び投票集計係は総会の秘書役を任命する。かかる秘書役は株主である必要はない。

出席者リストはすべての株主総会において法に従って保持される。

代理により出席した株主の委任状及び郵便により受領した投票用紙（bulletin de vote）は、出席票に添付する。

株主及び代理機関が正式に加えられた出席者リストは、株主総会の議長及び株主総会の投票集計係によって認証される。

すべての株主は、法律及び規制条項にある条件に従い、通信による投票又は代理権限の付与を行うことができる。

2014年2月12日、取締役会は、株主が定款に従ってインターネットにより当該方法を用いる時に適用される規定にある条件下で株主総会に出席することができることを決定した。定められた期限内に、この目的のためにサイトに提示された電子投票フォームを使用するそれらの株主は、本人又は代理人により出席した株主と同様に扱われる。

したがって株主総会前に当該電子的方法により示される代理権限又は投票権、及び送付される受信確認は、すべての当事者に対して信頼される、取消不可能な文書とみなされ、株主総会の2営業日前の0時00分（パリ時間）より前に株式の売買が行われる場合、ルノーは、その結果として、場合により、その日時より前に示された代理権限若しくは投票を無効とするか又は修正することが定められている。

すべての株主総会において、出席する各株主は、法律における規定によるものを除き制限なしで且つ定款の規定に従い、所有又は表章する株式数と同数の議決権を有する。

株主の決定は、すべて法令の規定に従い、番号と署名が連続して付され、特別な帳簿に綴じられたルーズリーフ用紙に記載された議事録によって証憑される。

議事録の謄本又は抄本は株主総会の議長及び投票集計係によって有効に認証されるものとする。

通常総会は特別総会で取り扱われないすべての決定を下すために招集される総会である。

取締役会の会社の業務に関する報告は通常総会で報告される。監査人の報告もまた通常総会に提出される。

通常総会は貸借対照表及び会計を承認又は否認する。

通常総会は、定款第34条に従って利益を配分し、配当を宣言する。

通常総会は監査人を任命する。

通常総会は、取締役間で分配される報酬の限度額を決定する。

通常総会は、法に従って取締役会によって承認された年次総会に関する特別監査人報告書について決定する。

通常総会は、すべての社債又は他の同様の証券の発行を承認することができる。

特別総会は、法に従って、定款をあらゆる点で修正することができる。

監査人 (Commissaires aux Comptes)

年次株主総会は、適用される法令によって求められる監査を行う責任を有する少なくとも2名の法定監査人を選任するものとする。

上述の法定監査人は法律によって求められる資格条件を満たしていなければならない。法定監査人は6会計年度の任期で選任され、再選の資格も有するものとする。

会 計

事業年度は、暦年である。毎暦年の1月1日に始まり、12月31日に終了する。

2【外国為替管理制度】

フランスに対する外国投資

フランスに対する海外からの投資（以下「FDI」という。）は、フランス法（特に、通貨・金融法典（以下「CMF」という。）第L.151条第1項から第L.152条第6項、第R.151条第1項から第R.152条第11項及び第R.165条第1項、2003年3月7日のアレテ並びに2019年12月31日のアレテ（以下「アレテ」という。））に従い、（A）フランス銀行（Banque de France）に対し統計のための申告を行い、かつ/又は（B）フランス経済省の事前承認を受けなければならない場合がある。

デクレ2019-1590号（いわゆる「ブリューノ・ル・メール・デクレ」）及びアレテ（ともに2019年12月31日付、2020年4月1日より適用）は、2018年11月29日のデクレ及び2019年5月22日の法律（いわゆる「Pacte法」）で始まった改革を完了し、2020年10月11日から適用されている欧州連合への外国直接投資の審査の枠組みを確立する2019年3月19日のEU規則第2019/452号（「FDI規則」）に規定された新たな届出義務と、フランスにおけるFDI法的枠組みを調和させた。

フランス政府はこのほど、新型コロナウイルス感染症（COVID-19）の流行に対応して、さらに2つのマイルストーンを取り上げた。

- 2020年4月27日の新アレテにより、研究開発活動のリストにバイオテクノロジー部門が恒久的に追加された。
- デクレ2021-1758号は、2021年12月22日付で、フランスの戦略的上場企業の株式資本における非欧州の投資家による持分の取得にかかるFDI管理の基準を、2022年12月31日まで一時的に25%から10%に引き下げた。

A- フランス銀行に対する統計のための申告の対象となる取引

定 義

居住者： フランスに主たる利権を有する個人、外国の事務所に駐在するフランスの公務員及びその他公共サービス機関の職員（雇用初日から）、並びにフランスに設立するフランス又は外国の法人（CMF第R.152条第11項2）

非居住者：外国に主たる利権を有する個人、フランスの事務所に駐在する外国の公務員及びその他公共サービス機関の職員（雇用初日から）、並びに外国に設立するフランス又は外国の法人（CMF第R.152条第11項3）

適用規則

金融機関、投資会社及びその他の金融関係の会社は、フランスで行われた居住者と非居住者間の決済で12,500ユーロを超えるものに関し、当該居住者がその金融機関等に開示した要素に基づいて、毎月統計のための申告を行わなければならない（CMF第R.152条第1項 I）。

外国との取引の額が幾つかの業務について1事業年度で30,000,000ユーロを超える会社又は企業集団は、外国と行ったか又はフランスで非居住者と行ったすべての取引を月毎に申告しなければならない（CMF第R.152条第1項 II及び2003年3月7日のアレテ第1条）。

外国で、特に外国で開設した口座から、又は債務の相殺/補償により、直接取引を行う居住者は、当該取引が1,000,000ユーロを超える場合にはフランス銀行に月毎に申告しなければならない（CMF第R.152条第1項 III及び2003年3月7日のアレテ第2条）。

その他の一定の取引は、金額が15,000,000ユーロを超える場合には、取引完了後20営業日 (*jours ouvrables*) 以内にフランス銀行に申告しなければならない（CMF第R.152条第3項及び第R.152条第11項並びに2003年3月7日のアレテ第3条）。

- ・ 非居住者又は居住者が、それぞれ居住又は非居住会社の株式資本若しくは議決権の少なくとも10%を購入する、即ち10%の基準を超える取引を伴うフランスに対する直接外国投資若しくはその売却又は外国におけるフランス投資事業。関連会社間のあらゆる種類の取引（例えば、貸付け、預託等）や不動産投資もこれに含まれる。
- ・ 居住者による非居住会社の取得又は売却
- ・ 居住者による外国での、又は非居住者によるフランスでの不動産の取得又は売却

B- 経済省による事前承認に服する投資

定 義

外国投資家^(*)：外国籍を有する個人、税務上のフランス居住者^(**)ではないフランス人の個人、外国法に準拠する法人、又は1名以上の外国投資家によって支配される（CMF第R.151条第1項 IIIに定義）フランス法に準拠する法人

EEA投資家：フランスの税金詐欺及び脱税の防止に対する行政上の支援に関する協定を締結したEEA（欧州経済領域）の国の投資家

(*) CMF第R.151条第1項 I

(**) フランス税法（CGI）第4条Bに基づく税務上のフランス居住者の定義を参照のこと

適用規則

上記にかかわらず、下記の分野において行われるある特定の外国投資は経済省国庫局 (*Direction Générale du Trésor*) の事前承認に服する（CMF第L.151条第3項及び第R.151条第1項から第R.151条第3項並びにアレテ第1条）。

「外国投資」の定義は、投資家が非欧州（欧州連合（EU）/欧州経済領域（EEA））人であるか又は欧州（欧州連合（EU）/欧州経済領域（EEA））人であるかによって事前承認に服する（CMF第R.151条第2項）。

非欧州（欧州連合（EU）/欧州経済領域（EEA））人の投資家及び欧州（欧州連合（EU）/欧州経済領域（EEA））人の投資家の双方に関して、CMFは「外国投資」を以下のように定義付ける。

- (1) フランス商法第L.233-3条の意味の範囲のフランスに登録事務所を有する企業の支配権の取得。
- (2) フランスに登録事務所を有する企業の支店の活動の全部又は一部の取得。

但し、投資家が非欧州（欧州連合（EU）/欧州経済領域（EEA））人である場合、CMFは「外国投資」を次のようにも定義付ける。

(3) フランスに登録事務所を有する企業の議決権の25%の基準を超える直接又は間接、単独又は共同の保有（CMF第R.151条第2項）。

新型コロナウイルス感染症（COVID-19）の流行に関連して、フランスは、市場流動性への影響を制限し、フランスの戦略的上場企業における少数持分の取得を妨害することを避けるために、株式を規制市場で取引することが認められているフランスの戦略的企業に対する当該外国投資について、2022年12月31日まで一時的に25%の基準を10%に引き下げ、経済省に対する手続きを簡素化した（デクレ2021-1758号、2021年12月22日付）。

外国投資が上記の3つの部類の1つに該当する場合で、以下に記載される戦略的事業領域のうちの1つに対してなされるとき、かかる外国投資は、経済大臣の事前承認に服する（非欧州（欧州連合（EU）/欧州経済領域（EEA））人の投資家であるか、欧州（欧州連合（EU）/欧州経済領域（EEA））人の投資家であるかを問わない。）（以下「戦略的分野」という。）。

- (A) 国防、公権力の行使への関与の利益を害し、又は公の秩序若しくは公共の安全を害するおそれがある活動。すなわち、以下に関連する活動である。
- ・ 国防、武器及び爆薬
 - ・ デュアル・パーパス製品及び技術
 - ・ 暗号作成術、通信妨害及び情報システムセキュリティ
 - ・ ギャンブル（カジノを除く）
 - ・ 情報技術のシステム及び製品の安全性の評価及び証明
 - ・ 病原性物質又は有害物質の違法使用に対抗する機器、装置又はあらゆる手段
 - ・ 漏洩又は開示により、上述の業務及び分野又は下記（B）に挙げる業務及び分野に関連する業務又は利益に影響を与える可能性があるデータホスティング業務
- (B) 国防、公権力の行使への関与の利益を害し、又は公の秩序及び公共の安全を害するおそれがある活動で、これらの活動が以下を保証するインフラ、製品又は重要なサービスに関連する場合。
- ・ 水の供給の完全性、安全性及び継続性
 - ・ 電気、ガス、炭化水素及びその他のエネルギー源の完全性、安全性及び継続性
 - ・ トランスポート・ネットワーク及びサービスの運営の完全性、安全性及び継続性
 - ・ 宇宙事業の完全性、安全性及び継続性
 - ・ 電子通信ネットワーク及びサービスの完全性、安全性及び継続性
 - ・ 国家警察、国家憲兵、民間保安業務の責務又は通関の公安責務の行使に必要な電子及びITシステムの完全性、安全性及び継続性
 - ・ フランスの国防法典第L.1332-1条及び第L.1332-2条の意味における極めて重要な施設、設備又は組織の運営の完全性、安全性及び継続性
 - ・ 公衆衛生の保護
 - ・ 欧州連合の機能に関する条約附属書Iに掲げる農産物の生産、加工又は流通（それらがフランス農村海事漁業法典第L.1条Iの1、17及び19に記載されている国家の食糧安全保障の目的に資する場合）
 - ・ 印刷出版物の出版、印刷、又は配布
- (C) サイバーセキュリティ、人工知能、ロボティクス、付加製造技術、半導体、量子技術、エネルギー貯蔵及びバイオテクノロジー並びにデュアル・パーパス製品及び技術に関連する研究開発業務

ブリュノ・ル・メール・デクレは、承認申請の処理のために2段階の手続きを定めた（CMF第R.151条第6項）。

- ・ フェーズ1。経済省では、投資がFDI規則の範囲内かどうかを判断するために、申請の事前評価を行っている。経済省は、承認申請の受領日から30営業日（*jours ouvrés*）以内に回答しなければならない。
- ・ フェーズ2。このフェーズは、経済省がフェーズ1の終了時に投資がFDI規則の範囲内であると考え、承認に条件を付すことによって国益を維持できるかどうかを判断するためのさらなる審

査を必要とする場合に実施される。経済省は、フェーズ1の終了後45営業日(*jours ouvrés*)以内に却下又は承認の決定(条件が付される可能性がある)を出さなければならない。

フェーズ1の終了時又はフェーズ2の終了時に経済省が回答しない場合、承認申請は自動的に却下されたものとみなされる。

経済省は、外国投資家による誓約を条件として承認を与えることができる(CMF第L.151条第3項II及び第R.151条第8項)。この点について、大臣は戦略的分野の範囲内における一切の活動(すなわち、活動が対象事業又は企業の非常に重要な部分を占めている場合であっても)の売却を命ずることができる。

上述のとおり、新型コロナウイルス感染症(COVID-19)の流行に関連して、デクレ2021-1758号(2021年12月22日付)は、重要な活動を行うフランス上場企業における議決権の10%超を非欧州(欧州連合(EU)/欧州経済領域(EEA))人の投資家が取得するための手続を簡素化した。事前届出(これは標準の申請よりはるかに単純なものである)後、経済省は、以下のいずれかを決定するために10営業日(*jours ouvrés*)を有する。

- ・ 取引に反対すること。この場合、投資家が予定している投資について経済省の承認を得るために通常の制度のもとで標準かつより長期間を要する申請を行わなければならない(経済省による完全な審査は、依然として投資の拒否につながる可能性がある)
- ・ 回答しないこと。この場合、取引が届出後10営業日の期間の終了時に承認されたものとみなされる

事前承認を取得せず、保護された分野への投資を完了する結果を直接又は間接的にもたらす約束、契約又は誓約は、無効である(CMF第L.151条第4項)。

このような承認の要請を怠った場合又はフランス経済省により課せられた誓約を遵守しなかった場合は、経済省による命令及び潜在的な行政処分、刑事制裁又は罰金制裁及び/又は保全措置(関連する議決権の停止、配当若しくは報酬の分配の禁止若しくは制限又は資産の全部若しくは一部の自由処分の停止、制限若しくは一時的禁止など)の対象となる場合もある。

CMF第R.151条第11項及びアレテ第3条に従い、経済省の正式な承認を受けた投資の完了は、投資完了後2ヶ月以内にアレテに定める条件により通知される。

Pacte法は、戦略的分野において業務を行う外国投資家が、要請に基づき、法的に保護された秘密と対立することなく、その任務を果たすために必要なすべての書類及び情報を経済省に伝達する義務を導入した。

どのような場合でも、外国投資家がフランスにおいて経済的に規制されている領域内で事業を行うことを希望する場合、かかる外国投資家は、そのように規制されている領域での慣例が要求する特定の規制に服することになる。

3【課税上の取扱い】

(1) フランスにおける課税

以下は、()日本における課税並びに1995年3月3日付の「所得に対する租税に関する二重課税の回避及び脱税の防止のための日本国政府とフランス共和国政府との間の条約」(以下「租税条約」という。)及び2007年1月11日付の改正議定書の目的上の日本国居住者、()租税条約の利益を享受する権利を有する者及び()社債に基づく支払いを日本で自らの名義で又は自らの利益のために開設した口座において行われる者が社債を取得、保有及び処分した場合の重要なフランス税効果の概要である。

以下の説明は、一般的な概要である。この説明は、特定の状況にある社債権者に関連する可能性のあるフランス税法及び租税条約について網羅的に記載したものではない。

1) 社債の利息に係る税

2010年3月1日以後に発行された社債に関する利息その他の収益の支払いは、フランス一般租税法典(Code Général des Impôts)第125条Aに基づき設定される75%の源泉徴収税が課せられない。但し、当該支払いが、フランス一般租税法典(Code Général des Impôts)第238-0条Aで定められたフランス国外の非協調国又は地域(フランス一般租税法典第238-0条Aの2bisの2に記載の国又は地域を除く)(Etat ou territoire non cooperatif)においてなされる場合を除く。社債に基づく当該

支払いが非協調国（フランス一般租税法典第238-0条Aの2bisの2に記載の国を除く）において（非協調国で社債権者の名義で若しくは社債権者の利益のために開設された口座で）なされる場合、適用される租税条約に規定する一部の例外及びより有利な条項に従い、75%の源泉徴収税が課される。日本は非協調国ではないため、2010年3月1日以後に発行された社債に関する利息その他の収益の日本における支払いは、フランスで控除又は源泉徴収を受けることなくなされる。

2) 譲渡所得税

租税条約に従い、社債権者が保有する社債の売却又は処分から得る利益は、フランスの租税上課税対象とならない。

3) フランス遺産税及び贈与税

フランスと日本が遺産税及び贈与税に関する条約を締結していないため、贈与又は社債権者の死亡による社債の承継は、フランス国内法に従い、フランスの贈与又は相続税に服する。社債権者は、当社の社債保有につき遺産税及び贈与税が課税されるか否かについて自身の税務顧問に相談することを勧める。

4) 社債の譲渡に係る印紙税

フランスにおいて設立された会社によって発行された社債の譲渡は、かかる譲渡に関する契約が締結され、フランスの登録局に自発的に提出された場合にのみ、125ユーロの固定税に服する。

(2) 日本における課税

日本国の居住者及び内国法人

日本国の居住者及び内国法人が支払を受ける当社の社債（以下「本社債」という。）の利息、償還差益（本社債の償還金額が本社債の取得価額を上回る場合の超過額）及び本社債の譲渡によって生ずる所得は、日本国の租税に関する現行法令の定めるところにより原則として課税対象となる。

非居住者及び外国法人

非居住者及び外国法人が支払を受ける本社債の利息、償還差益（本社債の償還金額が本社債の取得価額を上回る場合の超過額）及び本社債の譲渡によって生ずる所得は、当該非居住者及び外国法人が日本国内に恒久的施設を有していない場合は、原則として日本国において課税対象とならない。日本国内に恒久的施設を有する非居住者及び外国法人が支払を受ける本社債の利息、償還差益（本社債の償還金額が本社債の取得価額を上回る場合の超過額）及び本社債の譲渡によって生ずる所得は、かかる利息、償還差益及び所得が日本国内の恒久的施設を通じて行われる事業に帰属する場合その他一定の場合には、日本国の租税に関する現行法令の定めるところにより課税対象となり得る。なお、非居住者又は外国法人の納税義務は、適用される租税条約の規定により、限定され又は免除されることがある。

4【法律意見】

ルノーの最高法務責任者であるキトリー・ド・ペルポールから下記趣旨の法律意見書が提出されている。

1. ルノーはフランス共和国の法律に基づき適式に設立され、且つ有効に存続している法人であること。
2. 知っている限りにおいてフランス共和国の法律に関する本書の記載は、すべての重要な点において真実且つ正確であること。

第2【企業の概況】

1【主要な経営指標等の推移】

下記の表は、本第一部、第6「経理の状況」に記載されている情報と併せて読むこと。

1.1 連結数値

2018年、2019年、2020年、2021年及び2022年の数値はIFRSに基づいて表示されている。

(12月31日に終了した年度)

(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 数値 ⁽¹⁾)	IFRSに基づく数値							
	2018 ⁽²⁾	2018 修正再表示 (2-2)	2019 ⁽³⁾	2019 修正再表示 (3-2)	2020	2021	2021 修正再表示 (13)	2022
売上高	57,419	57,419	55,537	55,537	43,474	46,213	41,659	46,391
営業 総利益 ⁽⁴⁾	3,612	3,612	2,662	2,662	(337)	1,663	1,153	2,595
営業利益	2,987	2,987	2,105	2,105	(1,999)	1,398	900	2,216
グループ税引 前利益 ⁽⁵⁾	4,174	4,174	1,473	1,473	(7,626)	1,563	1,120	2,153
当期純利益	3,451	3,451	19	19	(8,046)	967	967	(700)
当期純利益 - 親会社株主 持分 ^(f)	3,302	3,302	(141)	(141)	(8,008)	888	888	(338)
包括利益	3,388	3,388	159	193 ⁽⁵⁻²⁾	(9,824)	2,630	2,630	1,362
平均社外流通 株式数 ⁽⁶⁾ (千株)(b)	269,850	269,850	271,639	271,639	271,349	272,102	272,102	272,097
12月31日現在 株式数 (株)(g)	295,722,284	295,722,284	295,722,284	295,722,284	295,722,284	295,722,284	295,722,284	295,722,284
資本金	1,127	1,127	1,127	1,127	1,127	1,127	1,127	1,127
資本 ⁽⁷⁾ (a)	36,145	36,088 ⁽⁴⁻²⁾	35,331	35,331	25,338	27,894	27,894	29,539
資産合計(e)	114,996	114,996	122,171	122,171	115,737	113,740	113,740	118,319
資本比率 (%) (a)/ (e) (小数点 以下3桁を四 捨五入)	31.43	31.38	28.92	28.92	21.89	24.52	24.52	24.97
1株当たり 資本 ⁽⁷⁾ (ユーロ) (a)/(g) (小 数点以下3桁 を四捨五 入)	122.23	122.03	119.47	119.47	85.68	94.32	94.32	99.89

1株当たり 配当額(ユー ロ)(c)	3.55 ⁽⁸⁾	3.55 ⁽⁸⁾	0 ⁽⁹⁾	0 ⁽⁹⁾	0 ⁽¹⁰⁾	0 ⁽¹¹⁾	0 ⁽¹¹⁾	0.25 ⁽¹²⁾
1株当たり 利益(ユー ロ)(d) = (f)/(b)(小 数点以下3桁 を四捨五 入)	12.24	12.24	-0.52	-0.52	-29.51	3.26	3.26	-1.24
営業活動によ るキャッ シュ・フ ロー	6,285	6,285	5,599	5,599	5,753	2,409	2,409	-
継続事業の営 業活動によ るキャッ シュ・フ ロー	-	-	-	-	-	-	1,718	3,927
非継続事業の 営業活動に よるキャッ シュ・フ ロー	-	-	-	-	-	-	691	(314)
投資活動によ るキャッ シュ・フ ロー	(4,662)	(4,662)	(5,107)	(5,107)	(4,239)	(1,616)	(1,616)	-
継続事業の投 資活動によ るキャッ シュ・フ ロー	-	-	-	-	-	-	(1,311)	(2,479)
非継続事業の 投資活動に よるキャッ シュ・フ ロー	-	-	-	-	-	-	(305)	(815)
財務活動によ るキャッ シュ・フ ロー	(953)	(953)	(253)	(253)	5,605	(631)	(631)	-
継続事業の財 務活動によ るキャッ シュ・フ ロー	-	-	-	-	-	-	(478)	(800)

非継続事業の 財務活動に よるキャッ シュ・フ ロー	-	-	-	-	-	-	(153)	323
配当性向 (%) (c)/ (d) (小数点 以下3桁を四 捨五入)	29.00	29.00	0	0	0	0	0	(20.16)
12月31日現在 従業員数 (人) (⁺ 早期退職制 度による人 数を除く)	183,002	183,002	179,565	179,565	170,158	156,466	114,489	105,812

- (1) この情報は、参照のためのみのものであり、連結範囲及び/又は会計基準若しくは方法の変更を含んでいるため、必ずしも年度ごとに直接比較できるものではない。
- (2) 2018年度の数値は、IFRS第9号「金融商品」及びIFRS第15号「顧客との契約から生じる収益」を適用して算定している。これらの新たな基準の適用に関連する変更については、2018年度連結財務諸表注2-Aに示す。
- (2-2) 2019年度連結財務諸表において、2018年12月31日現在の資本は、アメリカにおける取引に関する誤りの訂正により、その他の引当金における対応する数値との間でマイナス57百万ユーロの調整がなされている。
- (3) 2019年度の数値は、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号の適用による影響は2019年度連結財務諸表注2-A2に示す。
- (3-2) 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。
- (4) 「その他の営業利益及び営業費用」控除前の営業利益に相当する。
- (5) グループ税引前利益には、持分法により計上されている会社の当期純損益に対する持分が含まれている。
- (6) 期中における社外流通株式の加重平均数、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。
- (7) IFRSの下では、非支配持分は資本に含まれる。
- (8) 2019年6月12日の合同株主総会による配当案。当配当は2019年6月20日に支払われた。
- (9) 取締役会は、2020年2月13日の取締役会会議において、2019年度に関して1株当たり1.10ユーロの配当金を支払う旨を提案した。2020年4月9日の取締役会会議において、ルノー取締役会は、かかる配当金支払の提案を撤回することを決定した。2020年6月19日に開催された年次株主総会において、2019年に関する配当金を支払わない旨が承認された。
- (10) 取締役会は、2021年4月23日に開催された年次株主総会において、2020年に関する配当金を支払わない旨を提案した。2021年4月23日に開催された年次株主総会において、2020年に関する配当金を支払わない旨が承認された。
- (11) 取締役会は、2022年5月25日に開催された年次株主総会において、2021年に関する配当金を支払わない旨を提案した。2022年5月25日に開催された年次株主総会において、2021年に関する配当金を支払わない旨が承認された。
- (12) 2022会計年度の提案された配当金は1株当たり0.25ユーロである。当該配当金は全額現金で支払われ、2023年5月11日の年次株主総会に承認のため付議される予定である。配当落ち日は2023年5月17日であり、支払日は2023年5月19日である。
- (13) ロシア連邦での事業が廃止されたため、2021年の財務諸表は、IFRS第5号を適用して調整された。

1.2 単体数値

単体数値は、フランスにおいて一般に認められた会計原則に準拠して作成されている。

ルノー及び日産のアライアンスを強化し、戦略的経営をルノー・日産b.v.に委譲するために、ルノーを再編成する必要が生じた。これに伴い、ルノーS.A.の完全所有会社であり、簡易型株式会社であるルノーs.a.s.が設立された。

ルノーS.A.は、2002年2月22日付の拠出契約に従い、ルノーs.a.s.にその営業資産を譲渡した。この資産の譲渡は、2002年3月28日に開催されたルノーの臨時株主総会において承認され、ルノーs.a.s.の唯一の株主にも承認された。かかる譲渡は2002年4月1日に有効となり、会計及び税金上の目的のため、2002年1月1日に遡って有効となった。

譲渡後、ルノーS.A.の資産は、ルノーs.a.s.及びその子会社に対する持分の他、主に日産に対するエクイティ持分から構成されている。一方、負債は、主に永久劣後証券、金融負債及び銀行借入から構成されている。

ルノーs.a.s.はルノーS.A.のCEO及びルノーS.A.の取締役会と同じメンバーから構成される取締役会により運営されている。この組織再編によるルノー従業員若しくは株主又は連結財務諸表に対する影響はない。

(12月31日に終了した年度)

(単位：百万ユーロ。但し、別途表示されている場合を除く。)

単体	2018	2019	2020	2021	2022
売上高	0	0	0	0	0
営業利益/(費用)	(48)	(58)	(54)	(65)	(68)
税引前経常利益	1,646	302	167	(143)	216
税引前(当期)利益	1,635	303	(239)	415	216
当期純利益(f)	1,726	383	(139)	538	364
12月31日現在株式数 (株)(g)	295,722,284	295,722,284	295,722,284	295,722,284	295,722,284
資本金	1,127	1,127	1,127	1,127	1,127
株主資本(a)	21,822	20,789	16,798	17,934	18,236
資産合計(e)	31,965	31,924	33,002	34,400	34,535
株主資本比率(%) (a)/(e) (小数点以下3桁を 四捨五入)	68.27	65.12	50.90	52.13	52.80
1株当たり株主資本 (ユーロ)(a)/(g) (小数点以下3桁を 四捨五入)	73.79	70.30	56.80	60.64	61.67
1株当たり配当額 (ユーロ)(c)	3.55 ⁽¹⁾	0 ⁽²⁾	0 ⁽³⁾	0 ⁽⁴⁾	0.25 ⁽⁵⁾
従業員数(人)	0	0	0	0	0

(1) 2019年6月12日の合同株主総会による配当案。当配当は2019年6月20日に支払われた。

(2) 取締役会は、2020年2月13日の取締役会会議において、2019年度に関して1株当たり1.10ユーロの配当金を支払う旨を提案した。2020年4月9日の取締役会会議において、ルノー取締役会は、かかる配当金支払の提案を撤回することを決定した。2020年6月19日に開催された年次株主総会において、2019年に関する配当金を支払わない旨が承認された。

(3) 取締役会は、2021年4月23日に開催された年次株主総会において、2020年に関する配当金を支払わない旨を提案した。2021年4月23日に開催された年次株主総会において、2020年に関する配当金を支払わない旨が承認された。

(4) 取締役会は、2022年5月25日に開催された年次株主総会において、2021年に関する配当金を支払わない旨を提案した。2022年5月25日に開催された年次株主総会において、2021年に関する配当金を支払わない旨が承認された。

(5) 2022会計年度の提案された配当金は1株当たり0.25ユーロである。当該配当金は全額現金で支払われ、2023年5月11日の年次株主総会に承認のため付議される予定である。配当落ち日は2023年5月17日であり、支払日は2023年5月19日である。

2【沿革】

1898年

- ルノー・フレール社(Renault Frères)の設立。

1945年

- ルノー・フレール社は国有化され、ルノー国立公社(Régie Nationale des Usines Renault)となり、4CVの生産に集中する。



1972年

- 「ルノー5」発売：ルノー・グループ史上最も売れたモデルの1つである。



1984年

- 「ルノー・エスパス」発売：当社史上初のクロスオーバーバンである。

1994年11月

- フランス政府は、ルノーを外部資本に解放し、これが1996年7月の民営化への第一歩となる。

1998年

- ルノーの100周年に合わせて、フランスのギユヤンクールにテクノセンターを開設。このエンジニアリングセンターは、ブランドの新モデルの設計に従事するすべての関係者を結集させることを目的とする。

1999年

- ルノー及び日産は、株式の持ち合いと産業提携を組み合わせた協力の基礎となる契約を締結する。ルノーが日産の36.8%の持分を取得し、ルノー・日産アライアンスが誕生する。

2000年

- ルノーはダチアに続き、三星自動車の70.1%の持分を取得し、ルノー・サムスン・モーターズを設立し、同社は韓国において自動車を生産・販売する。

2003年

- メガーヌ の年であった。2002年に発売された2つのモデルに5種類のボディー・タイプが追加される。17ヶ月の間に7モデルが発売され、メガーヌはヨーロッパでベストセラーとなる。



2005 - 2006年

- 2年間にわたり、フェルナンド・アロンソがルノーの自動車で世界のタイトルを獲得する。この連勝により、ルノーF1チームはワールド・コンストラクターズ・チャンピオンの称号を得る。

2010年

- パリ・モーターショーで発表されたコンセプトカー「デジール」は、ローレンス・バン・デン・アッカー氏が先導したデザインに関するルノーの戦略の復活を示した。ライフサイクルにおいて初めてヒナギクの花びら（愛）を表現しており、これは当該戦略に基づくものであった。



- ルノー・日産アライアンス及びダイムラーAGは、長期戦略的協力協定を締結した。ダイムラーがルノー株式及び日産株式の3.1%を、ルノー及び日産が各々ダイムラー株式の1.55%を持ち合った。

2013年

- 100%電気自動車である「ゾエ」が発売される。



2015年

- アルピーヌは、ル・マンレースのために特別に開発された新型のショーカー「アルピーヌ・セレブレーション」を発表し、モータースポーツに情熱を捧げた60周年を祝う。

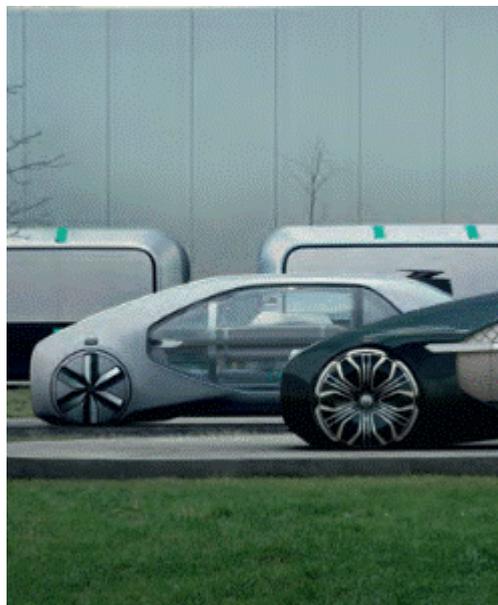


2016年

- 2010年のデジール後、ルノーは新たなコンセプトカー「トレゾア」を発表。
- 日本の自動車メーカー、三菱自動車工業株式会社が、ルノー・日産アライアンスに加わる。

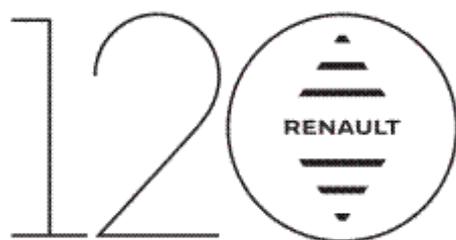
2017年

- ルノー・グループは「シンピオズ」を発表。このコンセプトカーは、現在から2030年までの社会における自動車及びその社会的地位に関するルノー・グループのビジョンを示すものである。



2018年

- 3つのロボット・ビークル・コンセプト「EZ-GO」「EZ-PRO」「EZ-ULTIMO」は、未来の都市共有モビリティに関するルノー・グループのビジョンを示すものである。
- モビリティ120周年を祝う：乗り物の世界における新しい時代の夜明けを迎えている。しかし、当社のビジョンは変わることなく、現在と明日のすべての人々に持続可能なモビリティを提供する。



2019年

- ヨーロッパでのベストセラーである電動シティカーの第3世代「新型ゾエ」を発売。航続距離を延伸した（最大395km）。
- インドにて広々としたウルトラモジュラー型最新モデル「トライバー」を発売。長さ4メートル未満の中に大人7人を収容可能であり、世界で初めてインド市場向けに特化してデザインされた。
- 「クリオEハイブリッド」及び「キャプチャーE-TECHプラグイン・ハイブリッド」におけるE-TECHハイブリッドテクノロジーの到来。



2020年

- アライアンスの新しい共同事業モデル。
- 「トゥインゴ・エレクトリック」（100%電気）並びに「クリオ」（ハイブリッド）、「キャプチャー」及び「メガーヌ」（充電可能なハイブリッド）のE-TECHハイブリッドエンジンによって、航続距離の電動化を推進。
- 市販の100%電気小型シティカーの中で最も安価な「ダチア・スプリング」を発表。
- ルノー・グループは、アライアンスのCMF-EVプラットフォームをベースとしたショーカー「メガーヌeピジョン」を発表。
- ルノーは、あらゆる用途に対応するモジュラー型電気自動車「モルフォズ」を発表。
- ルノー・グループは、Refactoryプロジェクトを立ち上げ、フラン工場を欧州初のモビリティ専用循環型経済工場に転換。

2021年

- ルノー・グループは、意欲的な変革ロードマップであり、台数の追及から価値の創造を目指す戦略プラン「ルノーリユーション」を発表。
- ルノーリユーションを製品として具現化する「ルノー5プロトタイプ」を発表。
- F1世界選手権におけるアルピーヌの最初のシーズン：ハンガリーではエステバン・オコンが優勝。カタルーニャではフェルナンド・アロンソが表彰台に上がる。アルピーヌは、コンストラクターズ・チャンピオンシップの2021年シーズンを5位で終了した。
- 「ルノー・アルカナ」、「ルノー・カンゲー・バン」、「ダチア・サンデロ」、「ダチア・スプリング」及び「アルピーヌA110S」を盛大に発売。
- ルノーは、ダイムラーAGの持分のすべてを売却。
- アトス、ダッソー・システムズ、STマイクロエレクトロニクス及びタレスとのパートナーシップにおいて、インテリジェント・サステナブル・モビリティのための新たなオープン・エコシステム「ソフトウェア・レピュブリック」を創設。
- ルノー・グループとプラグ・パワーは、水素モビリティ専門の合併会社Hyviaを設立。
- 中古車のリコンディショニングに産業規模で特化した初の工場であるフランのUV工場の操業開始。
- ルノー・グループは、ドゥエーにバッテリーギガファクトリーを建設するためにエンビジョンAESCと戦略的パートナーシップを締結し、また、高性能バッテリーを共同開発・生産するためにフランスのスタートアップであるベルコールと覚書を締結した。ルノー・グループは、エレクトリシティのハブによって、フランスをバッテリー産業戦略の心臓部と位置付ける。



3【事業の内容】

ルノー・グループの事業は、135ヶ国の国々において、以下の2種類の事業分野に分かれている。

- ・ 自動車の設計、製造及び販売ネットワーク（ルノー・リテール・グループ子会社を含む。）を通じた販売に係る事業：
 - 4つのブランド（ルノー、ダチア、アルピーヌ及びモビライズ）のもとで販売される数種類（乗用車（PC）及び小型商用車（LCV））の新車
 - 中古車及び予備部品
 - ルノー・パワートレインのラインナップ（企業間取引）
- ・ RCIバンクS.A.及びその子会社が「モビライズ・ファイナンシャル・サービシーズ」の商号で運営する販売金融として、販売金融、リース、メンテナンス及びサービス契約並びにモビリティサービス（モビライズ・ブランド）として、電気自動車ユーザーのためのフレキシブルで持続可能、革新的なモビリティ及びエネルギー・ソリューション

また、以下の持分投資にも留意されたい。

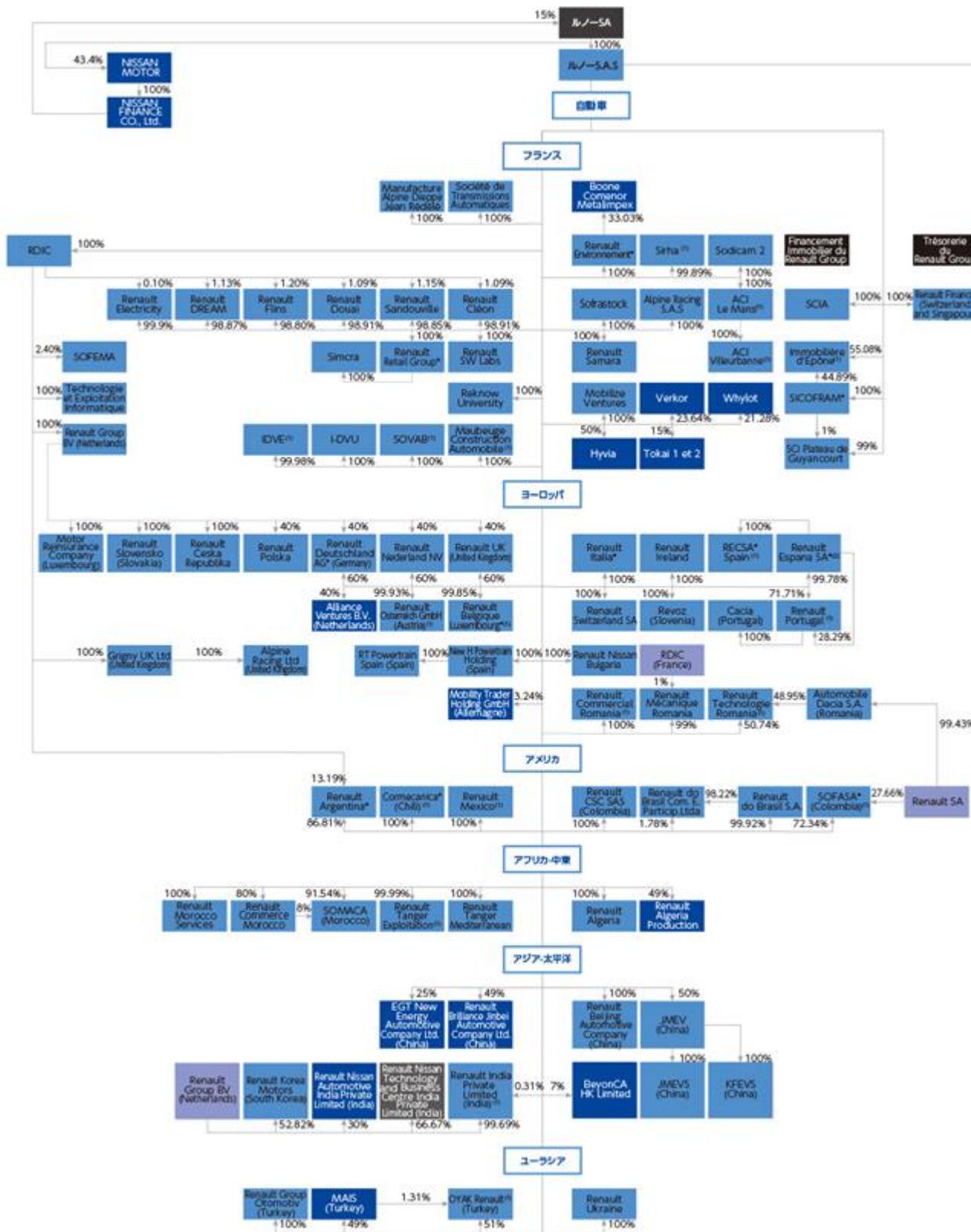
- ・ ルノーによる日産への持分投資

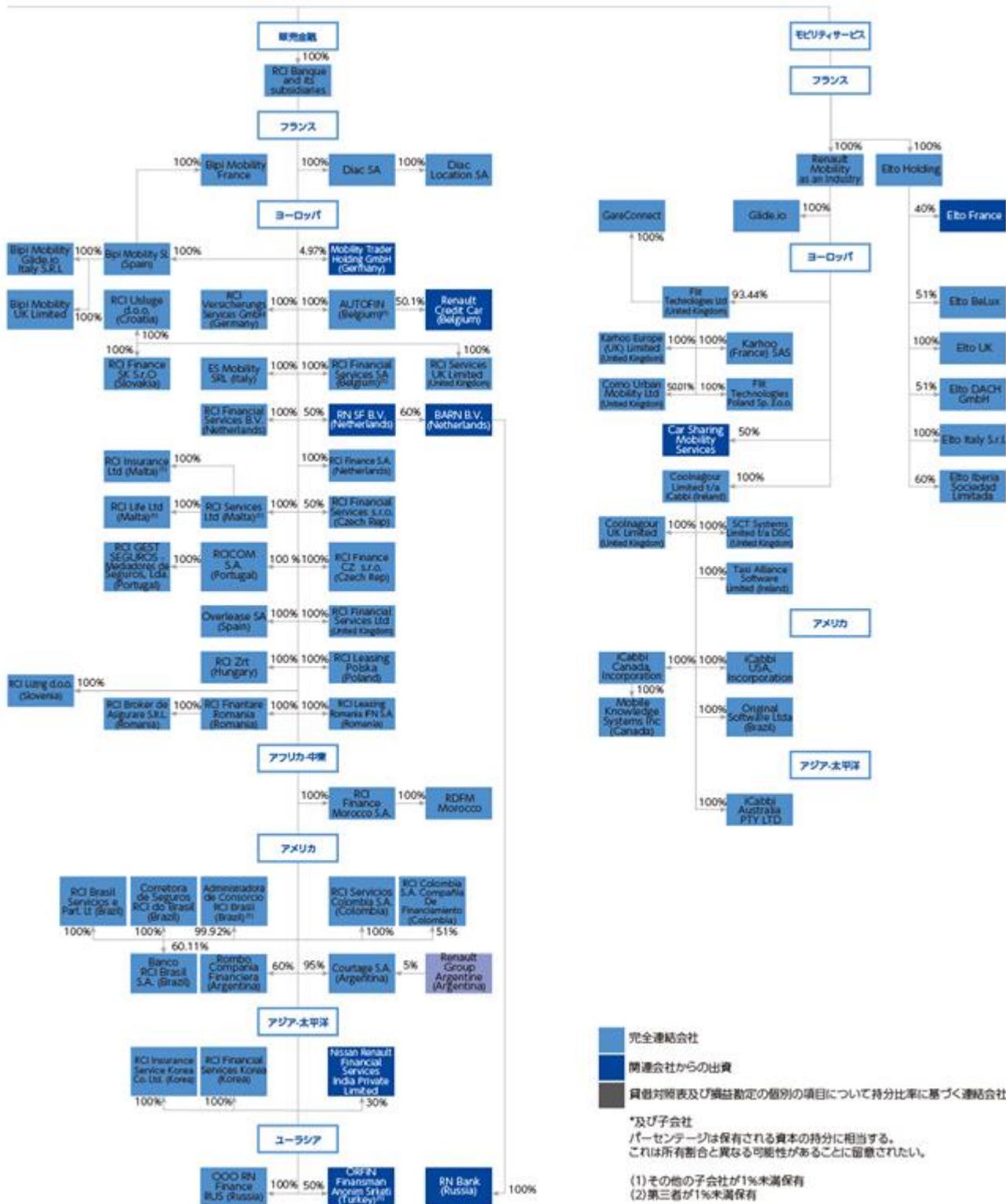
なお、日産への投資は、持分法に基づき、ルノー・グループの財務諸表に連結されている。

2022年5月16日、アフトワズの持分は、NAMI（中央自動車エンジン科学研究所）に売却された。この売却には、今後6年間で状況が変化した場合の買戻しオプション権が付随する。

下記「2022年12月31日付ルノー・グループ連結組織図詳細」は、2023年3月16日に提出されたルノー・グループの2022年12月31日に終了した事業年度のルノーのユニバーサル・レジストレーション・ドキュメントに記載される情報のみを記載している。ルノー・グループの組織の発展の詳細については、下記「4 関係会社の状況」を参照のこと。

2022年12月31日付ルノー・グループ連結組織図詳細





主要な数値

3年間の主な連結数値

(百万ユーロ)	2022年	2021年 ⁽¹⁾	2020年
売上高	46,391	41,659	43,474
営業総利益	2,595	1,153	-337
日産自動車の当期純利益における持分	526	380	-4,970
ルノー当期純利益、グループ持分	-338	888	-8,008
1株当たり利益(ユーロ)	-1.24	3.25	-29.51

資本金	1,127	1,127	1,127
資本	29,539	27,894	25,338
資産合計	118,319	113,740	115,737
配当金（ユーロ）	0.25 ⁽⁴⁾	0.0 ⁽³⁾	0.0 ⁽²⁾
自動車部門のネット・キャッシュ・ポジション	549	-1,100	-3,579
営業フリー・キャッシュ・フロー	2,119	889	-4,551
従業員数合計（人）	105,812	114,489	170,158

(1) ロシア連邦での事業が廃止されたため、2021年の財務諸表は、IFRS第5号を適用して調整された（連結財務諸表の注3を参照のこと。）。

(2) 2021年2月18日の取締役会議は、2021年4月23日の株主総会に対し（第3号議案、承認）2020会計年度の配当金の支払を行わないことを提案した。

(3) 2022年2月17日の取締役会議は、2022年5月25日の株主総会に対し（第3号議案、承認）2021会計年度の配当金の支払を行わないことを提案した。

(4) 2023年5月11日の年次株主総会に対し提案が提出される予定。

事業別営業総利益

（百万ユーロ）	2022年	2021年 ⁽¹⁾	変動
ルノー・グループ営業総利益	2,595	1,153	+1,442
ルノー・グループ売上高における%	5.6%	2.8%	+2.8ポイント
内、自動車	1,402	-3	+1,405
セグメント売上高の%	3.3%	-0.0%	+3.3ポイント
内、販売金融	1,223	1,185	+38
内、モビリティサービス ⁽¹⁾	-30	-29	-1

(1) ロシア連邦での事業が廃止されたため、2021年の財務諸表は、IFRS第5号を適用して調整された（連結財務諸表の注3を参照のこと。）。

事業別売上高

（百万ユーロ）	2022年	2021年 ⁽¹⁾	変動率（%）
全世界における自動車登録台数（百万台）	2,051,174	2,179,562	-5.9%
ルノー・グループ売上高	46,391	41,659	+11.4
内、自動車部門	43,121	38,700	+11.4
内、販売金融部門	3,235	2,935	+10.2
内、モビリティサービス部門 ⁽¹⁾	35	24	+45.8

(1) ロシア連邦での事業が廃止されたため、2021年の財務諸表は、IFRS第5号を適用して調整された（連結財務諸表の注3を参照のこと。）。

ルノー・グループの全世界における総販売台数（ブランド別）

乗用車及び小型商用車の台数

	2022年	2021年 ⁽¹⁾	変動率（%）
ルノー	1,415,646	1,562,162	-9.4

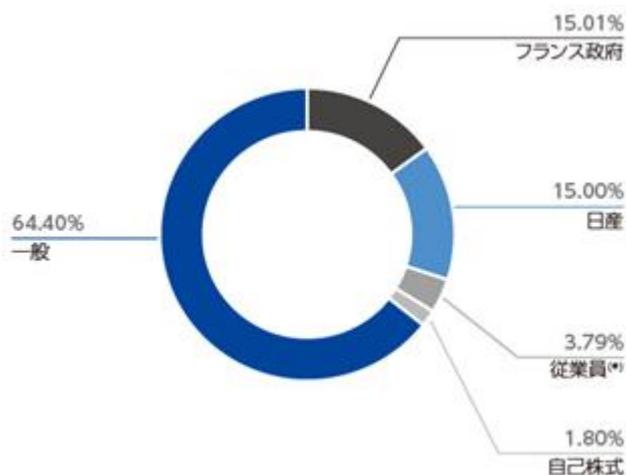
ダチア	573,837	537,093	+6.8
ルノー・コリア自動車	51,083	57,480	-11.1
アルピーヌ	3,546	2,660	+33.3
Jinbei及びHuasong	0	15,999	-100.0
EVeasy	6,987	4,168	+67.6
モビライズ	75	0	+100.0
ルノー・グループ	2,051,174	2,179,562	-5.9
(1) ラーダ/アフトワズ及びルノー・ロシアは、本報告書に含まれていない。			

2022年度のルノー・グループ トップ15市場

乗用車及び小型商用車の台数別及び全ブランドに対する割合（ルノー、ダチア、ルノー・コリア自動車、アルピーヌ、Jinbei及びHuasong並びにEVeasyを含む。）

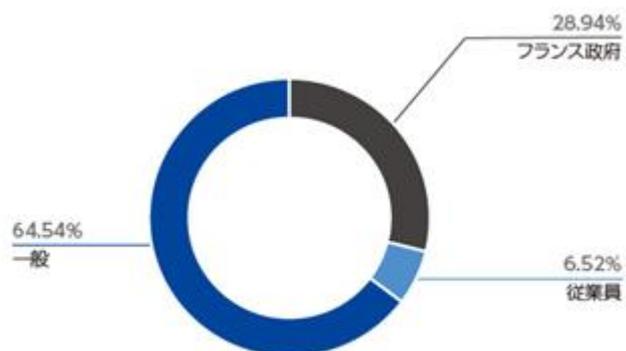
		2022年	乗用車及び小型商用車の 市場シェア（%）
1	フランス	470,280	25.1
2	ドイツ	161,146	5.6
3	イタリア	141,108	9.6
4	ブラジル	135,639	17.3
5	トルコ	126,689	6.5
6	スペイン+カナリア諸島	103,417	11.1
7	インド	87,118	2.0
8	英国	76,329	4.0
9	モロッコ	65,287	40.4
10	韓国	52,621	3.2
11	ルーマニア	51,851	36.1
12	コロンビア	49,521	20.9
13	ポーランド	48,062	10.0
14	ベルギー+ルクセンブルク	47,329	10.0
15	アルゼンチン	44,696	11.8

2022年12月31日現在のルノー株主 資本の内訳（%）



(*) 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、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。

行使可能な議決権⁽¹⁾の内訳(%)



(1) 「(4) 所有者別状況」を参照のこと。

(1) 事業

A. ブランド及びラインナップ

ルノー・グループは、4つの自動車ブランド、すなわちルノー、ダチア、アルピーヌ及びモビライズのもとで、乗用車及び小型商用車並びに革新的なサービスの設計、製造及び販売を行っている。

ルノー：独創的・「テック」で現代的・「ポップ」なブランド

ルノーは、120年超にわたって独創的で人気のある現代的なフランス車ブランドであり、社会の進歩に貢献している。

ルノーは現代的な生活に適応した、クリエイティブな解決策を考え出すことによって、すべての個人及び専門業者のモビリティを向上させるため、たゆまぬイノベーションを行っている。ルノー・ブランドは、その提案の大胆さ、人々への配慮、生き生きとした明るさをもって、モビリティの未来を創造してきた。

ルノーの自動車は、進歩と同義語でありながら、70年代及び80年代から熱狂的な支持を受けているルノー4やルノー5のように、象徴的な存在となっている。

2010年からは、電気自動車のパイオニアとなった。

2022年の特徴は、メガヌE-TECHエレクトリック（100%電気技術）とオーストラル（第2世代フル・ハイブリッドE-TECH技術）の大規模な発売である。

現在、ルノーは、これまで以上に快適で直観的に理解しやすく、温かみのある安全な体験を求めて、自ら考案してきた「命と暮らしのための車」というコンセプトの最新世代のイノベーションを続けている。

ルノー・ブランドは、今日の課題に向き合い、電気自動車エコシステムの発展に尽力している。ルノーは商品の設計段階からその全ライフサイクルにわたるリサイクル可能性に配慮するために、サーキュラービジョンを採用している。

2022年には、中南米のすべての市場でクウィッド・フェーズ2を発売し、ブラジルでクウィッドE-TECHエレクトリックを発売するなど、中南米における国際化も継続した。ブラジルでは新型ダスターにHR13ターボエンジンも搭載され、一般大衆の好評を得た。

インドでは、ルノーのラインナップの販売促進は、クウィッド、トライバー、キガーの「モデル年」プロモーションに基づいて行われた。

2023年の販促活動は、中南米市場におけるクウィッドE-TECHエレクトリックのマーケティングの拡大、インドにおける同ラインナップの販売促進及びその他世界中の新たな市場におけるタリアントの拡大など、ヨーロッパ以外でも続けられる。

ルノーは、電気自動車市場のパイオニアでありリーダーであるルノーE-TECHによって、積極的な商品の投入を続けている

2010年以降、電気自動車のパイオニアであるルノーは、ヨーロッパにおける電気自動車の主要プレイヤーの1つとなっている。

ルノーはフォーミュラ1イノベーション・ラボの助けを得てE-TECHハイブリッド・パワートレインを開発しており、これは150件の特許に守られている。

ルノーE-TECHには、電気トラクションで走行でき、電気モーターを搭載したルノーのすべての自動車が含まれており、ハイブリッド・モデル、プラグイン・ハイブリッド、100%電気自動車がある。

E-TECHの技術はルノー・ブランドのベストセラー車で初めて採用され、現在では新モデルが発売されるとすぐに使用されている。

ブランド全体では、すべての技術を統合した電気動力によるE-TECH自動車は、2022年のヨーロッパにおける個人への販売台数の51%を占めている。

ゾエは発売以来400,000台超を売り上げ、ヨーロッパの電気自動車のベストセラー車の1つとなっている。

現在、電気自動車革命はペースを上げている。その動きは、ルカ・デメオの戦略計画「ルノーリユーション」によって支持されている。ルノー・ブランドのすべての電気自動車が人気を博し、価値を生み出す新しい時代である。

ルノーは、電気自動車革命のストーリーを続けるために、「2.0世代」電気自動車の最初のモデルである新型メガーヌE-TECHエレクトリックを発売した。

新型メガーヌE-TECHエレクトリックは、ルノーの中核的ラインナップにおける情緒的かつ技術的ブレークスルーと言えるものである。新型メガーヌE-TECHエレクトリックがEVのエコシステムとユーザーのデジタル・エコシステムに接続、統合されたことで、ルノーは「命と暮らしのための車」のクリエイターとしての歴史を続けることができる。

ルノーの新しいロゴ「ヌーベルR (Nouvel 'R)」を身に着けた新型メガーヌE-TECHエレクトリックは、ブランドの変革を体現している。

ルノーは、顧客のニーズに応えるため、革新的なコネクティッド・サービスで自動車の性能強化を続けている。

E-TECHハイブリッドの「technical minute」

ハイブリッド車には、以下の通り、5つの主要な構成部品が搭載されている。

- ・ フォーミュラ1の経験から生まれたマルチモードのクラッチレス・スマートギアボックスは、エネルギー損失を低減するために開発されたものであり、電気自動車向け3モード、熱機関自動車向け5モードを含む計15モードがある（連携可能又は不可能）。これは加速能力が高く、ミッドレンジの加速が強く、燃費やCO₂排出量の削減にもつながる。
- ・ 自動車を発進させる主電気モーターであるeエンジンは、100%電気走行を確保し、車輪を駆動し、バッテリーの再充電を可能にする。
- ・ ガソリン・エンジンのスターター及び高電圧発生装置として機能する2次電気モーター。ハイブリッド走行中はバッテリー再生機として、またショックや振動回避のためのギアシフト安定化装置としても機能する。

- ・ 自動車の走行に必要なエネルギーを蓄え、その後電気モードにおける自動車の自律性を確保するバッテリー（第2世代のオーストラルE-TECHフル・ハイブリッドのバッテリー・サイズ=2kWh）。
- ・ 燃費及びCO₂排出量の削減のために特別に設計された燃焼機関。微粒子除去装置を搭載し、経済性、効率性及び性能を兼ね備えている。

これらの機能により、E-TECHのハイブリッド・バージョンは、市街地走行時間の最大80%を100%電気モードで走ることができる。

乗用車（PC）

乗用車（PC） - ヨーロッパ

ルノーのCセグメント再征服戦略：

Cセグメントはルノーリネーション戦略計画の中心である。ルノーは、市場で最も収益性の高いセグメントで再び地位を取り戻すために力を結集してきた。アルカナは攻勢を開始し、2021年3月の発売以来、大成功を収めている。ルノーは新型メガヌE-TECHエレクトリックでこのカテゴリーでの攻勢を続け、オーストラルで、2022年にその地位を強化した。

オーストラル：

ルノーは、特に野心的な商品、オーストラルによって、C-SUVカテゴリーでの商品提供を刷新している。このルノーリネーションのファミリーSUVは、SUVの外見と、ルノーの歴史を形作ってきたファミリーミニバンの快適さを融合したものである。ルノー初の「エスプリ・アルピーヌ」の仕上げが、そのエレガントなデザインに趣を添えている。このバージョンは、アルピーヌ・ブランドの世界に触発され、また特にダイナミックで魅力的な特別なデザインを提供している。

技術的な観点から言えば、オーストラルは、ルノー・日産・三菱アライアンス内で共同開発されたCMF-CD3プラットフォーム上で設計されたルノー初の自動車である。ルノー・オーストラルは、100%電気エンジンのラインナップ（12v又は48vのハイブリッドを搭載した2つのマイルドハイブリッドユニットを含む。）及び新世代のE-TECHハイブリッド・システム（極めて低水準の燃費・CO₂排出量（104g/km及び4.6l/100kmから）を伴う最大200 hpの開発）の恩恵を受けている。

また、オーストラルのたっぴりとした客室スペースは、ハイテク機器のおかげで充実した運転体験を提供する。openR® HMI^(*)は、計器盤からのデータとopenRlink®マルチメディアシステムを、すべて同じユニット内で統合している。対角線の長さが12インチの2つの大型スクリーンは、フロントガラス上のヘッドアップ・ディスプレイ・システムに加えて、これまでにない技術的な車内体験を提供する。openRlink®マルチメディアシステムは、グーグルの各種サービスを提供している。32の運転者支援システムは、ドライバーと乗客に安心と安全を提供する。

最後に、品質と耐久性は、開発から生産に至る過程において、ルノー・オーストラルの技術仕様の中心となっている。

(*) HMI = ヒューマンマシンインターフェース

メガヌE-TECHエレクトリック：

ルノーと電気自動車は、世界中で販売された500,000台を超える自動車の航続距離が既に100億「e-キロメートル」に及んでいることに示されるように、10年にわたる比類のない経験と専門知識を示している。電気自動車のパイオニアであるルノー・グループは、中核市場をターゲットとした商品企画によってそのストーリーを続けている。

この戦略は、メガヌE-TECHエレクトリックによって、ルノーのラインナップにおいて体現されている。これはルノーの100%電気自動車のラインナップを自動車市場最大のセグメントであるCセグメントに拡大することの先触れである。

流線形でエレガントなスタイルのこのセダンは、期待を超えるものとなった。アライアンスが開発したCMF-EVプラットフォームのおかげで、この自動車はルールブックを書き換え、設計、実装面積/広さの比率及び汎用性の点で境界を押し広げる。また、完全に電気自動車専用のプラットフォームは、航続距離（WLTP）が最高で470kmのメガヌE-TECHエレクトリックに、優れた省エネ性をもたらす。

メガヌE-TECHエレクトリックは、中核市場の変革を象徴し、あらゆる面で飛躍を示している。並ぶものない運転の楽しさを提供する。メガヌE-TECHエレクトリックは比類ない運転の楽しさを提供している。

メガヌE-TECHエレクトリックには、全く新しいopenR[®] HMI^(*)が搭載されており、計器盤からのデータとopenRlink[®]マルチメディアシステムを統合している。対角線の長さが12インチの2つの大型スクリーンは、これまでにない技術的な車内体験を提供する。

(*) HMI = ヒューマンマシンインターフェース

メガヌE-TECHエレクトリックは、100%「メイド・イン・エレクトリシティ」となる初めてのモデルである。エレクトリシティはフランス北部に位置するルノー・グループの新工業拠点であり、ヨーロッパの電気自動車のリーダーである。

メガヌE-TECHは2022年7月に商業的デビューを果たし、既にヨーロッパで32,000台を販売しており、ラインナップの最高級仕上げの比率が非常に高く、ルノーのプレミアム部門への復帰を証明している。プレゼンテーションや仕上がりは言うまでもなく、そのダイナミズム、快適性、効率性が、ヨーロッパのプレスから評価されている。

アルカナ：

2021年春にヨーロッパでスポーティなアルカナSUVを発売したルノーは、従来の市場慣行を改革しつつある。ルノーはヨーロッパでSUVクーペ（これまで高級ブランドが優位性を保っていたセグメント）を提供する初めての万能型メーカーとなった。

コンパクトカー・ラインナップのその他のモデルを補完するこの新商品の提供は、非常に急速に成長している世界のSUV市場 - 特にCセグメント - に沿ったものである。これは「ルノーリユーション」計画におけるCセグメントのリニューアルの先駆けとなる。

アルカナは、革新的な145 hp E-TECHハイブリッド・エンジン及びその1.3 TCe 12v マイルド・ハイブリッド・エンジンを140 hp及び160 hp（2021年10月以降）バージョンに統合したマルチハイブリッド・エンジンのラインナップを提供している。Cセグメントで攻勢を開始したアルカナは、2022年のヨーロッパでの販売台数が82,000台を上回り、大きな成功を収めている。

この販売台数は、韓国で既に達成された台数（2022年に約20,000台）にさらに上乗せされたものである。同モデルは韓国においてXM3の名称で販売されている。

メガヌ（Cセダン及びエステートセグメント）：

2021年にはエステートバージョンに加えてメガヌE-TECHプラグイン・ハイブリッド（PHEV）セダンが発売され、2022年にプラグイン・ハイブリッド（セダン及びエステート）がメガヌ・ファミリー全体の販売台数に占める割合は11%に達した。

セニック及びグラン・セニック（C-MPVセグメント）：

7つの座席、容量718 Lのトランク、63Lのストレージ、全座席をワンクリックで折り畳めるモジュラー式レイアウト、また数多くの運転支援がすべて流体式のクロスオーバー・シルエットで統合されているグラン・セニックは、MPVの現代的なビジョンを提供している。

2022年、セニック・ファミリーはヨーロッパのC-MPV市場で第5位となり、セグメントシェアは10%となる一方、フランスでは市場のリーダーであった。

Aセグメント

トゥインゴ：

2020年末に発売されたトゥインゴの世界販売台数は、発売2年目の2022年には合計45,579台を超え、電気自動車市場において重要なプレイヤーとなっている。トゥインゴ・エレクトリックにとって最大の市場はフランスとドイツであり、これらを合わせるとトゥインゴ・エレクトリックの世界販売台数の80%超を占めている。2022年には内燃機関エンジンから電気エンジンへの全般的な移行があり、トゥインゴE-TECHはトゥインゴ・モデルの販売総数の60%に上った。

トゥインゴ・エレクトリックは、特に10年にわたってヨーロッパの電気自動車のリーダーであったゾエを通じて、ルノーの電気自動車の専門知識から利益を得ている。電気自動車の販売台数は、一部の国々ではガソリン車を超えるところまで増加している。

トゥインゴ・エレクトリックの販売台数の特徴は、ラインナップの最高位バージョンがかなりの比率を占めていることである。このような販売台数の良好な配分により、このモデルは期待を上回る財務成績を上げることが可能となっている。

新しい「アーバン・ナイト」トリムがラインナップに登場したことで、トゥインゴはより広い消費者のものと届き、ますます高くなるデザインや都市モビリティの要求を満たすことが可能になった。

ルノーは、長年生産してきた内燃機関バージョンを並行して発売し続けており、2022年の登録台数は18,433台に達した。

Bセグメント

ゾエ：

電気自動車市場では、多くの競合他社の参入とともに、2022年を通して引き続き競争が激化した。その中で、ゾエは2022年に40,434台を販売して引き続きリーダーの一つとなり、A・Bセグメントの電気自動車の販売台数で5位につけた。

ゾエは、セグメントの自動運転性能の向上、トップレベルのコネクティビティ、そして比類のない快適性により、自動車の未来を築きたいというルノーの願望を繰り返し示している。また、ゾエは、多くの受動的安全性機能に加え、歩行者及び自転車通行者の検知による自動緊急ブレーキ、車線維持アシスト、スピード防止帯逸脱警報といった、市場規格に合致するADASも提供している。

ゾエの最大の市場は、フランス、ドイツ、英国、イタリアであり、いずれも市場のニーズに完全にマッチする幅広いラインナップの製品を提供している。

ゾエは引き続きルノーの電気自動車のストーリーを書き続けており、ゾエをブランドの戦略的軌道としている。このモデルは多くの専門的、技術的、快適性の向上により10年にわたって成功を収めており、このセグメントで最も魅力的な商品であり続けている。

したがって、ゾエは引き続きルノーのラインナップの重要な柱であり、デザイン要素の更新や設備の付加により、ラインナップの最上位機種が販売台数のかなりの割合を占めることとなった。

クリオ：

2022年全体では、クリオの販売台数は約213,692台に達し、Bセグメントにおける世界販売台数で8位となった。部品不足の中、ルノーは個人顧客への販売を優先しており、そのため、この市場における業績を拡大することができた。

2022年には、9月のE-TECHエンジニアードバージョンの発売によって、十分に装備された汎用コンパクトカーの既に広く認められた品質に、エレガンスと軽快さのタッチがクリオに加わった。黒色で暖かい感じのチタントーン（F1ブレードとホイールリム、ラジエーターグリル）を備えたこのモデルは、フル・ハイブリッドとして販売され、新たなE-TECHエンジニアードのエンブレムでそのエンジンを強調している。シェールグレーの新色も発売され、エレガンスタッチが高まっている。

E-TECHハイブリッドによってクリオは2022年12月末時点で30,000台を上回る販売台数を記録し、2022年のヨーロッパ・ハイブリッドBセグメントにおいて第3位となった。したがって、クリオは、その利用の簡便さや、燃費と運転の楽しさの面での利益によって認められたテクノロジーで、ハイブリッド市場におけるその地位を維持している。

キャプチャー：

2022年、キャプチャーはラインナップを拡大し、新バージョンで感情を刺激する。

E-TECHエンジニアード並びにそのE-TECHハイブリッド145hpエンジン及びE-TECHプラグイン・ハイブリッド160hpエンジンは、9月末に導入された。この新バージョンは、光沢のある黒いグリルとリアエンドパネル、F1ブレードと排気管の温かいチタニウムアクセント、左側のE-TECHラベル、リアに配置したエンブレムによる唯一無二性の付加により、注目を浴びている。内側では、ハンドル上のE-TECHエンブレムと、シートにマッチする温かいチタンタッチで強調された光沢のあるブラックトリムのダッシュボードによって、同じく力強いスタイルが見られる。最後に、ハイブリッド技術とは、ドライバーが市街地の道路における最大80%の電気走行や、電気始動の常時保証を享受することを意味する。また、E-TECHハイブリッド・エンジンは、都市型サイクルICEエンジン相当品と比較して、燃費をハイブリッド・モードで最大40%、プラグイン・ハイブリッド・モードで最大75%節約することができる。

キャブチャーは新たな品揃えの設備も発売しており、2022年9月から、ヨーロッパにおいて、エキリール、エボリューション、テクノ、RSライン、E-TECHエンジニアード及びアイコンックの各バージョンの仕上げを行っている。

このラインナップは、あらゆるニーズに応えるために、市場でもユニークな、幅広い種別のエンジンを提供している。このラインナップには、ガソリン（TCe 90）、マイルドハイブリッド・ガソリン（140、140 EDC、160 EDC）、デュアルフューエル・ガソリン/LPG（TCe 100 LPG）並びにハイブリッド145及びプラグイン・ハイブリッド160といったエンジンの選択肢がある。

技術、快適性、モジュール性及び汎用性により、キャブチャーはクラスのトップに位置している。

業績に影響を与える電子構成部品の不足が顕著な、非常にアグレッシブな競争環境の中で、キャブチャーは、ヨーロッパにおけるその地位を守り、2022年12月末時点でBクロスオーバーセグメントの7.5%のシェアを占めて、第4位にランクされている。

モーブージュ（フランス）で生産されている**カンゲー**は、2021年春にリニューアルされた。カンゲーは内燃機関と電動パワートレインの両方が入手可能となり、エレガントでスポーツ性に富んだデザイン、全面的にデザインを一新した内装、及び数多くの運転者支援システムにより、ヨーロッパのコンビスペースセグメントにおいて3位以内の地位にある。

2023年には、グラン・カンゲーは内燃機関と100%電動パワートレインの両方で入手可能な7人乗り仕様車によってその品揃えを完成させる。

D及びEセグメント

エスパス：

エスパスは、2022年にはヨーロッパのEセグメントMPV市場で7位につけ、引き続きレファレンスとなっている。

コレオス：

80を超える国で販売されているコレオスは、最も国際的な最高級車である。

韓国においてQM6の名称で販売されているコレオスは、2022年には27,000台超を売り上げて、販売台数の66%を占めた。QM6は業績をさらに強化するため、2023年初4カ月間にフェーズ3及びバンを発売する。

ヨーロッパ及び「ヨーロッパ以外」の市場は、コレオスの販売台数の30%を占め、ドイツ、オーストラリア、メキシコでは市場をリードしている。2022年には合計14,000台が販売された。

トラフィック：

トラフィック・コンビは、快適性や利用可能な座席数を損なうことなく、モジュール性を備えた空間を組み合わせることで、最大9名を輸送することができる。

トラフィック・スペースクラス（VIP顧客の輸送用）は、より優れた乗車体験を備えた、本物の移動式ラウンジである。最大6つの座席が向き合い、個別のスライド式、スイベル式かつ取り外し可能な座席と、スライド式テーブルを含む特徴を備えている。

トラフィック・スペースノマドは、ルノーのラインナップ初のレジャー車である。2022年夏からフランス、ベルギー、スイスで販売されており、ルノー・グループとフランスの専門家集団Group Piloteとの提携の成果である。

ラインナップの最上位車種は、ソーラーパネルの標準装備を含むフル装備となっている。

乗用車（PC） - ヨーロッパ以外

Cセグメント

新型ダスター：

ブラジルでは新型ダスターにターボエンジン（1.3T）が導入され、都市用とオフロード用の両方に適した汎用性で認められている。

2022年、新型ダスターは南米において最新化され、利便性を高めるためのWi-Fiレプリケーションと、2つのUSBソケットを組み込んだ新たなマルチメディアを備えている。

メガーヌ・セダン：

2022年、メガーク・セダンは、トルコの現地市場及び輸出先のその他の国々（30ヶ国）において、フェーズ2でそのパフォーマンスを継続した。

メガーク・セダンはトルコで生産され、70%が同市場で販売されている。

販売台数は29,000台で3位となり、トルコでのセグメントシェアは19.7%に達した。

世界では2022年に37,000台超のメガーク・セダンが販売された。

2023年には、新たな市場（アルジェリア、カザフスタン、ベラルーシ、モンゴル、イラン等）の統合による地理的拡大が計画されている。

タンジェ（モロッコ）で製造されている**エクスプレス**も、ヨーロッパ以外の特定の市場におけるルノーのコンピスペースセグメントでの地位を強化している。

A及びBセグメント

小型車セグメントにおいて、ルノーは、クウィッド、ロガン、サンデロ、サンデロ・ステップウェイ、トライバー、キガーという幅広い補完モデルをヨーロッパ以外で提供し続けている。

クウィッドは2015年10月にインド市場、その後2017年に南アフリカ、ブラジルとアルゼンチンで、そして2019年にメキシコとコロンビアの太平洋岸で発売されており、2022年にはリニューアルされ、ブラジルでは58%のセグメントシェアを上げて真の成功を続けている。

2022年にブラジルで発売された**クウィッドE-TECH**は、クウィッドE-TECH 100%エレクトリックが、既に300,000ブラジリアル（54,000ユーロ）以下の都市電気自動車のカテゴリーにおける**最高の電気自動車**として「**カーアワード2023**」に選ばれている。

インド：

キガー： トライバー・プラットフォームにより良質な車内空間を提供するダイナミックな小型SUVである。2022年の「モデル年」には、デザインを活性化させた新色及び新素材でキガーの販促が行われた。

トライバー： トライバーもまた、クラスターやシートの変更だけでなく、エクステリアの展開も含めて、2022年は「モデル年」となった。トライバーは独自のポジショニングを維持して、インドでのルノーの業績に大きく貢献している。

小型商用車（LCV）

ルノー・グループは、ルノー・ブランドだけでなく、日産・三菱、ルノー・トラック及びメルセデス・ベンツ・グループとの製造パートナーシップを通じて、小型商用車の開発を続けている。

2022年、ルノー・グループの商業実績は、構成部品に関する危機により相変わらず複雑な経済環境の中で徐々に進化し、LCVの販売台数は331,439台で、世界市場（北米、中国及びロシアを除く。）に占めるシェアは5.3%となった。

ヨーロッパでは、ルノー・ブランドはLCV市場の14.4%を占めてトップ2にランクインした。ルノーは中南米で最も大きい4市場においても、ピックアップを除くLCVでトップとなった。

ルノーのLCVのラインナップは、1.6~6.5メートルトン及び3~22m³のガソリン、ディーゼル及び電気自動車で構成されている。ルノーは、13.5%のLCV市場シェアを有し、電気LCVの販売台数で、ヨーロッパで3位以内につけている。

小型バンセグメント（重量2メートルトン未満）において、**カンゲー**は、マーケットにおいて明白な指標となる地位を保っている。カンゲーは、その多くのイノベーションにより「**バン・オブ・ザ・イヤー2022**」に選ばれた。

カンゲー・バンの容量は、標準バージョンでは3.3~3.9 m³、ロングバージョンでは4.2~4.9 m³となっており、2023年3月に発売される。

カンゲー・バンE-TECHはヨーロッパのリーダーであり、小型電気自動車バンセグメントの31.2%を占めている。カンゲー・バンとカンゲー・バンE-TECHは、モーブージュ工場（フランス）で組み立てられている。バンセグメント（2~6.5メートルトン）においては、ルノーは、2022年にトラフィック及びマスターを162,300台販売し、攻勢を続けている。

新型トラフィックは、プロフェッショナル顧客の多様な期待に応える仕様変更が容易なことで知られる多目的バンである。

より快適になり、プロフェッショナル向けのモバイルオフィスとして使用できるように設計されたトラフィックは、使用可能な長さ(4.15m)の観点から記録的な寸法を有し、容積は5.2~8.6m³の範囲に及ぶ。トラフィックには、バンからプラットフォームキャブ、クーラキャブ、及びパネルワークや窓、長さや高さの数多くのレイアウトのバリエーションまで、多数のバージョンがある。

トラフィックは、コンパクトLCVセグメントでヨーロッパ第3位となった(セグメントシェアは13.5%)。トラフィックはサンドヴィル工場(フランス)で製造されている。

マスターは大型バン市場のリファレンスである。その内装キャブは乗用車の基準を満たしている。

マスターは、非常に多様なバージョン、4タイプの車長、3タイプの車高、バン、コンビ、プラットフォーム及びシャシーキャブ、前輪駆動及び後輪駆動など、8~22m³の可動範囲を提供する、「オーダーメイド」特性を提供している。

マスターはパティエー工場(フランス)及びクリティバ工場(ブラジル)で製造され、50ヶ国近くで販売されている。ヨーロッパでは、LCV大型バンセグメントでのシェアは16.0%(ルノー・トラックの販売台数を含む。)で、マスターは、3位の地位を確固たるものとした。ヨーロッパ以外では、マスターは、2022年、ブラジル(セグメントシェアは40.3%)とモロッコ(セグメントシェアは23%)を含む戦略的市場でリーダーとなった。

ピックアップ市場は、ヨーロッパ以外でルノー・グループが新たな顧客を勝ち取る潜在力を示している。ルノーの市場攻勢のバックボーンとなっているのは、**アラスカン**及び**オロック**である。

中南米では、アルゼンチンとコロンビアでアラスカンが販売されている。

オロックは2022年初期にリニューアルされ、2022年の販売台数は23,300台であった。オロックは、中南米のほとんどの国で引き続きそのセグメントのリーダーとなるか、上位の成績を維持した(コロンビアでは第1位、メキシコでは第3位、アルゼンチンでは第4位、ブラジルでは第4位)。

本質を絶えず再定義するブランド、ダチア

1968年に設立され、2004年からヨーロッパ及び地中海沿岸で販売されているダチアは、本質を絶えず再定義しつつ、常に、最も金額に見合った価値の車両を提供してきた。革新的なブランドであるダチアは、シンプルで多目的で信頼性が高く、顧客のライフスタイルに合った車をデザインする。ダチア・モデルは、ヨーロッパのベストセラー車「サンデロ」、最も手頃なSUV「ダスター」、5又は7人乗りのファミリー向けモデル「ジョガー」、ヨーロッパでアクセシブル電気自動車のチャンピオンである「スプリング」によって、市場のベンチマークとなった。ダチアは44ヶ国にプレゼンスを持つルノー・グループのブランドである。2004年以降、ダチアの販売台数は8百万台を超えている。

1999年に、ルイ・シュヴァイツァーによって、ダチアはルノー・グループに加わり、新たな野望に向けての道を切り開いた。

このブランド史上のターニング・ポイントは、2004年に、近代的で堅実で、とりわけ手頃な価格のファミリーセダンであるロガンを発売した際に訪れた。当初は新興市場向けに設計され、5,000ユーロという圧倒的な価格で、2005年に販売を開始した西ヨーロッパを含め、素晴らしい商業的成功を収めた。中古価格の新車であり、自動車市場における革命的な出来事だった。

2008年には、ダチアにとってルノー・グループ下で2度目の大きな発売であるサンデロが登場した。これについても、最大の商業的成功を収めたことが証明された。高級セグメントにふさわしい車内容積、実用性と汎用性に富み、手頃な価格で提供できるなど、多くのメリットにより、2017年以降、個人向けではヨーロッパでトップの販売実績を誇る車種である。

2010年、ダチアは、真のオフロード適性を持つ魅力的な車、ダスターを発売した。世界で2百万台超を販売し、再び商業的な成功を収めた。

同ブランドは2021年、ヨーロッパで最も手頃な価格でブランド初の電気自動車モデル「スプリング」を発表した。2022年、スプリングはヨーロッパで個人向けに販売される第3位の自動車である。

ラインナップに最近加わったダチア・ジョガーは、ファミリーカーを再創造する。5人乗り又は7人乗りのジョガーは、ダチアのポジショニングとスピリットを完璧に体現している。記録的な広さとモジュール性、魅力的で堅牢なデザインの賜物である万能性を備えたジョガーは、冒険のために作られた車である。このモデルは、すべての人をモビリティにアクセス可能にするというダチアのコミットメントを強化するものであり、まもなくハイブリッド・エンジンが提供されてサステナブルなモビリティとなる。ジョガーは、あらゆる日常活動や家族のレクリエーションに最適な相棒である。

こうしてダチアは、ルノー・グループの実績あるテクノロジーに基づいて、効率的なエンジンを搭載した小型自動車の完全なラインナップを提供している。ダチアはこの分野でヨーロッパのリーダーであり、このラインナップ全体でデュアルフューエル（LPG及びガソリン）の車両を提供している。

ダチアの今日と明日：ダチアは常にダチアであり続ける

ダチアは、その成功の要因、つまりすべての車両に金額に見合った圧倒的な価値を保証することを忘れることなく、独自の脚本を執筆し続けている。デザインから販売、製造、輸送に至るまで、すべての段階でコストを最適化し、顧客が必要なものだけに対して支払えるようにするという戦略に対し、このブランドは忠実であり続ける。

2022年、ダチアは3月から入手可能となった新たな5~7人乗りワゴン「ジョガー」の販売を開始した。このモデルは、ステーションワゴンの長さ、MPVの収容性能、SUVの特性など、それぞれのカテゴリーの中で最高のものを採用している。

2023年から、ダチアは、ジョガーの初めてのハイブリッド・モデル、140 hpのハイブリッド140エンジンを提供する。ルノー・グループ内で極められたこの技術により、ダチアは再び、実績ある技術構成部品の恩恵を受けることができる。

ダチアは、電気リック65エンジンによって、電動シティカー、スプリングのエンジンラインナップを完成させることとなる。

2022年6月、ダチア・ブランドのすべての車の新たな視覚的アイデンティティが明らかになった。新型ダチア・リンクのエンブレム、新たなロゴタイプ、新色等は、しかし本質は同じである。

2022年初に変化し始めたデジタル（2021年中頃）を含む通信媒体及びディーラー・ネットワークの後、次はこの車両がブランドの新たなアイデンティティを採用する番である。この新しいアイデンティティは、デザイン変更を超えて、将来への約束を運び、一方でダチアを成功させてきた強力な価値を活用する。

ダチアは2022年9月、ブランドの価値を集約し再確認するコンセプトカー、マニフェストを公開した。このエッセンシャルかつクールな自動車は、経済的かつ環境保護の面でも効率的なアウトドアでの使用を目的としている。それは、一定のイノベーションが将来の製造モデルに利益をもたらすようなアイデアの実験室である。

マニフェストのコンセプトは、4輪トランスミッション、大きな車輪による非常にたっぷりとした地上高、また最も困難な地形に耐える車体により、アウトドアの基本を尊重している。マニフェストのコンセプトにより、このブランドは、環境負荷を最低限に抑えられるような自動車のビジョンを提供している。小型で軽量のマニフェストは、エネルギー消費を制限する。

今年、ダチアは3つのブランドの価値を以下の通り再確認する。

- ・ エッセンシャルだがクール

ダチアは、メディアコントロールやモジュラールーフバーなどのイノベーションを備え、独創的、クリエイティブ、魅力的である。これは、デザインの点でも当てはまる。クールな外観で、追加のコストはかからない。

- ・ 堅牢でアウトドア

信頼性と堅牢性は、ダチアがその成果を築き上げてきた特質の1つである。これらの特性により、ダチアはアウトドア活動に最適な自動車となっている。

- ・ エコスマート - 経済的かつエコロジカル

ダチアは、個々の利益を社会全体と調和させることに取り組んでいる。過剰なものを排除することで、軽量化が可能となり、それによって燃料が節約され、CO₂の排出が低減される。

2022年、ダチアはヨーロッパの小売市場で過去最高のシェアを達成

エネルギー危機と電子部品危機の影響を大きく受けた弱気市場（-5.5%）の中で、2022年におけるダチアの世界販売台数は前年比6.8%増の573,837台に達した。ダチアは販売範囲内で市場シェアを+0.5ポイント増やし、4.0%とした。

ダチアの成長は、特に個人顧客向けの新ラインナップが功を奏したことによるものである。2022年、ダチアはヨーロッパの乗用車市場で過去最高の7.6%（+1.4ポイント）のシェアを獲得し、このチャンネルにおいてヨーロッパで3番目のベストセラー・ブランドの地位を保った。

この業績は、**サンデロ、ダスター、ジョガー及びスプリング**という4つの柱の成功に基づいている。

サンデロは2022年に229,495台を売り上げ、**ダチア・サンデロ**は6年連続でヨーロッパ内の個人顧客向けベストセラーモデルとなった。

ダスターも2018年以降、ヨーロッパで個人顧客向けSUVのベストセラーとなるなど、同様の傾向を示している。2022年にすべての国の合計で197,058台販売された**ダスター**は、2010年の発売以来、2百万台超が路上を走行している。

2022年春に発売された**ジョガー**は、ステーションワゴン市場への参入に成功した。ジョガーは当該市場で初年度に56,812台を売り上げており、ヨーロッパの個人向け販売台数で第2位のCセグメント車（SUVを除く。）である。

5又は7人乗りの**ダチア**の新たなファミリーモデルは、ステーションワゴンの長さ、MPVの収容性能、SUVの特性など、それぞれのカテゴリーで最高のものを採用している。

ダチアの100%電気自動車であり、2021年に発売された**スプリング**は、2022年の販売台数が48,887台（2021年比+75%）に達し、発売以来100,000台を超える受注を記録している。ヨーロッパにおける個人向け電気自動車としては第3位のベストセラー車である。日常的走行のための電気自動車へのアクセスの民主化を目的とする**スプリング**は、多くの市場でシティカーのベンチマークとなりつつあり、また**スプリング**購入者の80%は、それ以前は同ブランドの顧客ではなかった。

顧客の必需品を中心に設計された**ダチア**のラインナップは、その改良バージョンの恩恵を受けてその魅力を保っている。例えば、**ダチア・スプリング**の顧客の84%がエクスペディションのトリムを選び、ステップウェイバージョンが**サンデロ**の販売台数の66%を占め、また、**ダスター**の顧客の63%がジャーニー及びエクストリームバージョンを選択している。最後に、顧客が装備の完了した車両をより早く受け取ることを可能にするアップ&ゴーの提供は、その販売が行われている国々、すなわちフランス、ドイツ、イタリア、スペイン、ルーマニア（及びモロッコ（**ダスター**のみ））において、**ジョガー**の顧客の58%、**ダスター**の顧客の24%から支持されている。

アルピーヌ：成功に突き動かされる野心

アルピーヌは、「ルノー・リユーション」計画の発表後、より高い1年を目指している。1月、ルノー・グループの最高経営責任者ルカ・デメオは、フランスの経済・財務・復興大臣ブルーノ・ル・メールとともにアルピーヌ・ブランドの生誕地であるディエップを訪れた。この機会に改称された歴史的な製造拠点は、将来、2025年頃に100%電気のGTクロスオーバー車が生産されることが発表されてその将来が確認され、それによって製造と従業員の長期的な将来が確保された。

ルノー・グループの真の旗艦であるアルピーヌは、11月、新たな大陸において市場投入することや、ドリームガレージの3種の電気自動車を補完するためにラインナップをさらに拡大することを発表し、その意欲を再確認した。A110の歴史的な業績が示すように、アルピーヌは卓越した技術とレースへの情熱を組み合わせることに成功した。これは特に、フォーミュラ1によって創設された橋のおかげである。モータースポーツに対する独自の取り組み、強力で国際的なイメージのベクトルにより、アルピーヌはすべてのレベルでポールポジションを狙っている。

世界的なハイエンド・ゼロエミッションブランド

2022年遅くに行ったキャピタル・マーケット・デーでの発表の後、アルピーヌは真のハイエンドブランドであり、また本格的なOEMであり、アセットライトで、テクノロジーに焦点を当てた、2,000人（そのうち50%が技術者）を擁するチームである。ルノー・グループの一員であることにより、アルピーヌにとってアンペアの電気自動車及びソフトウェア技術資産へのアクセスが確保される。将来的に、アルピーヌは、商業パートナーシップや投資家の支援を活用して、その成長と国際展開を加速させていく。

さらに、アルピーヌは、D及びEセグメントの2種の最先端自動車を発売し、国際的な拡大を支えていく方針である。その結果として、アルピーヌの成長の半分は、北米や中国を含み得るヨーロッパ以外の新市場からのものとなると予想される。

アルピーヌA110、60周年、変わらない情熱

2022年、アルピーヌは以下の通り発展を続け、A110のラインナップを拡張し、ニュースのヘッドラインとパートナーシップの数を増やした。

- ・ **アルピーヌA110ツール・ド・コルス75**は、1975年のツール・ド・コルスの伝説的なベルリネッタの色彩を提供している。この150台のリミテッド・エディションにより、アルピーヌは、歴史的なレースを記念することでスポーツ性を高く評価している。
- ・ **アルピーヌA110 GT J. Rédélé**は、伝説的な車のリミテッド・エディション100台によって、創業者ジャン・レデレの生誕100年を祝う。
- ・ これまで建造された中で最も画期的なA110である**新型アルピーヌA110 R** - このエクストリームで、より軽く、シャープで、さらにレースにインスパイアされたバージョンは、A110ラインナップの頂点に立つ。軽さとパフォーマンスの究極の表現である**新型アルピーヌA110 R**は、公道仕様を保ちつつ、レーストラック上のユニークな体験を目指して設計されている。
- ・ **A110サストルガ**は、芸術創造の中心に技術的、科学的イノベーションを配置した独創的な作品である。このユニークな作品は、アルピーヌと芸術の分野における人工知能のパイオニア、オブビウスの対話の成果である。

アルピーヌの将来は、今、書かれつつある

同ブランドは、100%電気自動車の完全なラインナップを積極的に準備している。これはアルピーヌにとって最初である。このエキサイティングな未来は、コンセプトカー、**アルピーヌ・アルペングロー**でスポーティな外観を帯びている。アルピーヌ・アルペングローは、デザイン及び技術の観点から、レーシング・モデル及び生産モデルに関するアルピーヌ・ブランドのリニューアルを体現している。アルピーヌ・アルペングローはコンセプトカーを超えて、ブランドの真のステートメントであり、その意欲と戦略プランの創作であり、また将来のすべてのアルピーヌのためのインスピレーションの源である。

フランス・グランプリで発表された試作車、**A110エテルニテ**も、電動スポーツカーにおけるアルピーヌの技術ノウハウを実証している。アルピーヌ・ドリームガレージ向けの刺激的な準備モデルは、間もなく登場する。

競争の激化

アルピーヌのレーシングチームは、2名のドライバーとフランコ-英国チーム全体の業績により、コンストラクターズ選手権で4位を獲得するという目標を達成した。チームは173ポイントで1年を終えた。エステバン・オコンは92ポイントで、ドライバーズ選手権で8位を獲得し、フェルナンド・アロンソは81ポイントで9位につけた。2022年のシーズンでは、チームは両方のシングルシーターで11回のトップテン・フィニッシュを飾った。

WECでは、アルピーヌ・エルフ・エンデュアランス・チームとそのドライバーであるニコラ・ラピエール、アンドレ・ネグラオ及びマシュー・バキシビエールは、2回の勝利に加えて2回の3位以内によって、2022年に入賞を果たした。この成果は、アルピーヌの最上位クラスへの復帰の第1章の完了でもある。この素晴らしい記録は、2021年のル・マン24時間で注目を浴びた3位に加え、2022年の特別キャンペーン期間中のセブリング1,000マイル及びモンツァ6時間での2つの勝利により、榮譽を得ている。

包摂と多様性

また、2022年には、フォーミュラ1を含む当社のすべてのレベルで包摂と多様性を積極的に推進するためのRac(h)erプログラムが開始された。

この取り組みは、アルピーヌのエグゼクティブ・コミッティが既にジェンダー平等を達成しているという事実反映されている。このプログラムは、ジェンダーを問わず、また自動車産業のすべての領域において、能力主義を通じて機会均等を強化することを目的としている。

モビライズについては、下記「販売金融及びモビリティサービス」を参照のこと。

(1) ルノー・グループの国際化 - 販売台数

ルノー・グループの国際的販売台数

ヨーロッパを除く販売台数(%)

年度	2013年	2014年	2015年	2016年	2017年	2018年 ⁽²⁾	2019年 ⁽³⁾	2020年	2021年 ⁽¹⁾	2022年 ⁽¹⁾

ルノー・グループの国際的販売台数(%)	49	44	40	41	47	46	44	46	35	36
ルノー・グループの国際的販売台数(台)	1,279,985	1,193,455	1,129,819	1,305,825	1,771,145	1,749,869	1,591,220	1,299,173	752,662	730,299
合計販売台数	2,628,183	2,711,887	2,808,946	3,181,511	3,762,077	3,764,290	3,630,583	2,822,326	2,179,562	2,051,174

(1) ラーダ/アフトワズ及びルノー・ロシアは本表の2021年及び2022年からは除かれる。
(2) 2018年以降のJinbei及びHuasongブランドを含む。
(3) EVeasyブランドを含む。

世界におけるルノー・グループの販売台数(地域別)(2022年度)

ルノー、ダチア、ルノー・コリア自動車、アルピーヌ、Jinbei及びHuasong、EVeasy並びにモビライズを含む乗用車及び小型商用車の台数

	2022年	2021年
ヨーロッパ	1,320,875	1,426,900
ユーラシア	152,318	148,806
アフリカ及び中東	129,580	147,349
アジア-太平洋	165,265	193,987
中南米	283,136	262,520
全世界合計	2,051,174	2,179,562
ラーダ/アフトワズ及びルノー・ロシアを除く。		

世界におけるルノー・グループの販売台数(ブランド別)

乗用車及び小型商用車の台数

	2022年	2021年	変動率(%)
ルノー			
乗用車	1,088,836	1,188,002	-8.3
小型商用車	326,810	374,160	-12.7
ルノー合計	1,415,646	1,562,162	-9.4
ダチア			
乗用車	569,208	502,912	13.2
小型商用車	4,629	34,181	-86.5
ダチア合計	573,837	537,093	6.8
ルノー・コリア自動車			
乗用車	51,083	57,480	-11.1

アルピーヌ			
乗用車	3,546	2,660	33.3
Jinbei及びHuasong			
乗用車	0	39	-100.0
小型商用車	0	15,960	-100.0
Jinbei及びHuasong合計	0	15,999	-100.0
EVeasy			
乗用車	6,987	4,168	67.6
モビライズ			
乗用車	75	0	
ルノー・グループ			
乗用車	1,719,735	1,755,261	-2.0
小型商用車	331,439	424,301	-21.9
ルノー・グループ合計	2,051,174	2,179,562	-5.9
ラーダ/アフトワズ及びルノー・ロシアを除く。			

全メーカー市場⁽¹⁾

乗用車及び小型商用車の登録台数

	主要市場	2022年	2021年	変動率(%)
1	中国	26,545,974	24,414,505	+8.7
2	米国	13,832,014	15,031,563	-8.0
3	インド	4,387,796	3,538,129	24.0
4	日本	4,121,413	4,361,521	-5.5
5	ドイツ	2,886,071	2,892,598	-0.2
6	ブラジル	1,958,077	1,965,521	-0.4
7	英国	1,901,582	2,009,539	-5.4
8	フランス	1,877,106	2,091,635	-10.3
9	韓国	1,644,902	1,684,151	-2.3
10	カナダ	1,546,028	1,660,677	-6.9
11	イタリア	1,477,440	1,643,205	-10.1
12	メキシコ	1,086,071	1,014,680	+7.0
13	オーストラリア	1,045,646	1,018,902	+2.6
14	スペイン及びカナリア諸島	932,528	1,011,811	-7.8
15	インドネシア	928,967	813,002	+14.3
16	タイ	837,308	759,119	+10.3
17	トルコ	783,283	737,379	+6.2
18	ロシア	672,000	1,675,611	-59.9
19	マレーシア	607,000	508,911	+19.3

20	サウジアラビア	604,498	556,559	+8.6
	その他の国	9,741,356	9,887,775	-1.5
	世界市場の全ブランド	79,417,060	79,276,793	+0.2

(1) イランを除く全メーカー市場

ルノーのビジネスユニット販売台数**ルノー・ブランド販売台数⁽¹⁾**

乗用車及び小型商用車の台数及び全ブランドに対する割合(%)

ルノー主要市場	2022年		2021年	
	販売台数	市場シェア (%)	販売台数	市場シェア (%)
フランス	335,971	17.9	393,688	18.8
ブラジル	126,689	6.5	127,157	6.5
ドイツ	100,338	3.5	134,146	4.6
トルコ	99,639	12.7	81,280	11.0
インド	87,118	2.0	95,878	2.7
イタリア	72,442	4.9	89,332	5.4
スペイン及びカナリア諸島	65,507	7.0	72,708	7.2
コロンビア	49,521	20.9	47,606	20.7
英国	48,728	2.6	50,554	2.5
アルゼンチン	44,696	11.8	35,375	9.9
メキシコ	36,598	3.4	28,218	2.8
ベルギー及びルクセンブルク	30,646	6.4	35,028	6.8
ポーランド	27,303	5.7	30,713	5.9
南アフリカ及びナミビア	27,251	5.4	21,024	4.8
モロッコ	26,385	16.3	23,677	13.5
その他の国	236,814		295,778	
ルノー合計	1,415,646	1.8	1,562,162	2.0

(1) 販売台数 + ブローカー + 政府への販売別

ルノー・コリア自動車・ブランド販売台数

乗用車及び小型商用車の台数及び全ブランドに対する割合(%)

ルノー・コリア自動車市場	2022年		2021年	
	販売台数	市場シェア (%)	販売台数	市場シェア (%)
韓国	51,083	3.5	57,480	3.9
ルノー・コリア自動車合計	51,083	0.1	57,480	0.1

ダチアのビジネスユニット販売台数**ダチア・ブランド販売台数⁽¹⁾**

乗用車及び小型商用車の台数及び全ブランドに対する割合(%)

ダチア主要市場	2022年		2021年	
	販売台数	市場シェア (%)	販売台数	市場シェア (%)
フランス	132,137	7.0	126,404	6.0
イタリア	68,612	4.6	64,825	3.9
ドイツ	60,505	2.1	42,081	1.5
ルーマニア	40,179	27.9	38,160	27.5
モロッコ	38,902	24.1	46,111	26.3
スペイン及びカナリア諸島	37,804	4.1	42,802	4.2
トルコ	36,000	4.6	34,866	4.7
英国	27,313	1.4	17,588	0.9
ポーランド	20,725	4.3	20,217	4.0
ベルギー及びルクセンブルク	16,521	3.5	15,932	3.1
ポルトガル	10,279	5.7	6,059	3.5
チェコ共和国	9,221	4.4	7,525	3.3
オーストリア	7,760	3.3	7,021	2.4
スイス	7,301	2.8	6,359	2.3
DOM ⁽²⁾	6,828	9.4	7,401	10.0
その他の国	53,750		53,142	
ダチア合計	573,837	0.7	537,093	0.7

(1) 販売台数 + プロカー別

(2) フランス海外県：レユニオン、マルティニーク、グアドループ、仏領ギアナ及びサンピエール・エ・ミクロン

アルピーヌのビジネスユニット販売台数

アルピーヌ・ブランド販売台数

乗用車の台数

	2022年	2021年
フランス	2,138	1,618
ドイツ	303	214
英国	288	202
日本	238	171
ベルギー及びルクセンブルク	162	130
スイス	123	93
スペイン及びカナリア諸島	65	33
イタリア	54	34
オーストリア	47	25
ポーランド	34	39
オランダ	26	25
シンガポール	11	20
スウェーデン	11	8

ポルトガル	9	11
ハンガリー	9	4
その他の国	28	33
アルピーヌ合計	3,546	2,660

Jinbei及びHuasong、EVeasy並びにモビライズ・ブランド販売台数

Jinbei及びHuasongブランド販売台数

乗用車及び小型商用車の台数

	2022年	2021年
中国	0	15,061
南アフリカ及びナミビア	0	427
エジプト	0	399
ボリビア	0	101
ミャンマー	0	11
Jinbei及びHuasong合計	0	15,999

EVeasyブランド販売台数

乗用車の台数

	2022年	2021年
中国	6,987	4,168
EVeasy合計	6,987	4,168

モビライズ・ブランド販売台数

乗用車の台数

	2022年	2021年
スペイン及びカナリア諸島	41	0
フランス	34	0
モビライズ合計	75	0

ルノー・グループの電気自動車の販売台数

世界における電気自動車販売台数

乗用車及び小型商用車の台数

	2022年	2021年	変動率(%)
ルノー			
ゾエE-TECHエレクトリック	40,544	77,500	-47.7
トゥインゴE-TECHエレクトリック	27,146	25,619	+6.0
カンゲーE-TECHエレクトリック	8,655	11,171	-22.5
マスターE-TECHエレクトリック	785	474	+65.6
メガーヌE-TECHエレクトリック	33,211	45	+++

ルノー合計	110,341	114,809	-3.9
ダチア			
スプリング	48,887	27,852	+75.5
EVeasy			
EV3	4,546	3,126	+45.4%
EX5	0	633	-100.0%
GSE	2,266	366	+519.1%
EV2	175	43	+307.0%
EVeasy合計	6,987	4,168	+67.6%
モビライズ			
Limo	75	0	
モビライズ合計			
ルノー・グループ電気自動車合計	166,215	146,829	+13.2

世界におけるトゥイジーの販売台数

	2022年	2021年	変動率(%)
トゥイジー	142	435	-67.4

	2022年	2021年	変動率(%)
ルノー・グループ電気自動車及びトゥイジー合計	166,357	147,264	+13.0

(II) 企業間パワートレイン事業

パワートレイン事業は、他のアライアンスのメンバー及びルノー・グループのパートナーとの重要な製造上の研究開発シナジーをもたらしている。専属部門は、パートナーとのパワートレイン部品の交換及び関連するエンジニアリング活動に関して、この企業間パワートレイン事業を監督する。これらのシナジーの狙いは、開発費をプールし、固定製造原価を負担し、ルノー・グループのフリー・キャッシュ・フローを最適化するためにルノーとそのサプライヤーの産業活動において規模の経済を創出することである。共通の製品ラインナップ、産業システム及びサプライヤー・ネットワークを共有する日産及び三菱自動車とのアライアンスに加えて、この活動は、自動車部門における協力又は第三者販売において、ルノーのパワートレインユニットを推進し、提供することを目指している。これらの取り組みにより、ルノーのパートナーはルノーの技術から利益を得ることができ、またルノーは、そのパートナーの開発及び生産能力が有用な場合、それを利用することができる。この活動は、単発の協力プロジェクトを特定及び設定し、競合他社と比較して当社の競争力及び品質レベルを評価する役割も果たしている。

長所

最新の二酸化炭素低排出型パワートレインラインナップ：ルノーは、内燃機関、ハイブリッド及び電気自動車ラインナップにより、自動車のライフサイクルを通じた環境に対する影響削減へのコミットメントをもう1度はっきりと示した。ルノー・パワートレインのラインナップの品質は、パートナーの自動車にルノーのエンジンを使用する利点をパートナーに納得させた。

アライアンスにおけるルノーのパートナー、日産は、このようにルノーの最新エンジンに依拠することでヨーロッパの乗用車ラインナップにおける平均CO₂排出量を削減している。

ルノー・グループは、認証CO₂排出量においてヨーロッパで最も効率的なメーカーのうちの1つである(2021年CAFEに基づく)。(詳細は、「リスク・機会管理のために実施されているツール及びプロセス」を参照のこと。)

組織

ルノーの戦略、事業開発及びマネジメント部門では、専門チームが好機を見つけ、入札を準備し、契約交渉を行うために尽力している。自動車メーカーの顧客の期待に敏感なかかるチームは、ルノー技術部門と連携することで、最適な反応を可能にしている。

(III) 主要製造拠点 - 生産台数

顧客の要求に応えるため、ルノー・グループは、ブランドの車両を販売する市場にできるだけ近く、世界中に位置する**34の製造拠点**からなる工業拠点を利用している。

これらの工場はすべて以下の共通の原則のもとで運営されている。

- ・ 従業員の安全を重視すること。
- ・ 顧客満足度を最優先とすること。
- ・ 特にインダストリー4.0のビジョンに向けた統合を通じ、工場の競争力向上に継続的に取り組むこと。
- ・ バリューチェーンの一本化。

アライアンス及びルノー・グループの戦略的パートナーシップは、生産資源のプーリングに基づきシナジーの機会を提供し、拠点の個々の産業活動を拡大することを可能にしている。これによって、

- ・ フラン、パティイー、モーブージュ、サンドゥヴィル及びコルドバの工場において日産向け自動車が生産されている。
- ・ モーブージュ工場では、メルセデス・ベンツ・グループ向け自動車を生産している。
- ・ サンドゥヴィル工場では、ルノー・トラック向け商用車を生産している。
- ・ 最後に、日産のチェンナイ(インド)及びクエルナバカ(メキシコ)の工場では、ルノー・グループ向け自動車を生産している。

パワートレイン部品に関しては、アライアンス工場の相互利用により投資を共有し、生産能力の活用を最適化することを可能にしている。以下は、いくつかの例である。

- ・ クレオン及びバリアドリッドのルノー・グループの工場では日産向けディーゼル・エンジンを、バリアドリッド及びミオヴェニではガソリン・エンジン及び構成部品を生産している。
- ・ 日産向けギアボックスはクレオン、ピテシュチ、セビリア、カシア及びロスアンデスで組み立てられている。
- ・ ルノー・グループのル・マン工場では、日産及びメルセデス・ベンツ・グループ向けにシャシーを製造している。
- ・ クレオン鋳造所ではメルセデス・ベンツ・グループ向けのクランクケースブランクを生産し、バリアドリッド鋳造所では日産向けのクランクケースブランクを生産している。
- ・ 日産の横浜(日本)及びチェンナイ(インド)の工場ではルノー・グループ向けエンジン(ガソリン及び/又は電気)を生産し、カンタブリア、アピラ(スペイン)及びサンダーランド(英国)ではルノー・グループ向けの機械部品(ローター、クレードル/車軸)を生産している。

また、ルノー・グループは、以下の通り、車両製造をパートナーシップ及び/又は産業協力を依存している。

- ・ 中国では、スプリングの製造を十堰(eGT)にて、モビライズ(Limo)ブランド及びEVeasyブランド用車両の製造を南昌(JMEV)にて、それぞれ行っている。
- ・ ラゴス(ナイジェリア)では、コスチャリスがダチア向けDKD(解体ノックダウン)車両の組立を行っている。

ルノー・グループ生産拠点地図

34の生産拠点



2022年度生産台数

国及び工場別生産台数		2022年
フランス		
パティイー（ソヴァブ）	マスター3	92,989
	マスター3 E-TECH	788
	マスター・ハイドロジェン	42
	日産インタースター	8,940
	その他	19,042
コダン（プルターニュ鋳造所）	鉄鋳造（メートルトン）	13,555
ショワジー＝ル＝ロワ	ESギアボックス	5,828
	ESエンジン	9,221
クレオン	ギアボックス	199,555
	ICE エンジン	276,003
	電気エンジン	317,343
	アルミニウム鋳造（メートルトン）	13,163
ディエップ	アルピーヌA110	3,782

ドゥエー（エレクトリシティ）	エスパス	894
	セニック	6,298
	タリスマン	1,487
	メガーヌ E-TECH	46,722
フラン	ゾエ E-TECH	32,600
	日産マイクラ	38,090
ル・マン	シャシー部品	997,543
	鉄鑄造（メートルトン）	89,416
モーブージュ（エレクトリシティ）	カンゲー2 E-TECH	3,000
	カンゲー3	32,859
	カンゲー3 E-TECH	7,870
	日産タウンスター	11,323
	新型日産NV250	24,587
リュイツ（エレクトリシティ）	自動ギアボックス	200,063
サンドゥヴィル	トラフィック3	88,850
	日産プリマスター	9,531
	三菱エクスプレス	1,159
	その他	1,327
ピュールバンヌ/メイジュー	シャシー部品	134,678
フランス以外		
アルジェリア		
オラン	ロガン2	1,283
	サンデロ2	956
	クリオ4	534
アルゼンチン		
コルドバ	サンデロ2	16,180
	ロガン2	6,951

	カンゲー（ドッカー）	21,369
	アラスカン	3,862
	日産ナバラ	1,509
	日産フロンティア	18,022
PFA (Planta de Fundicion de Aluminio)	アルミニウム鑄造（メートルトン）	2,011
ブラジル		
クリティバ	マスター3	11,138
	ダスター・オロチ	25,730
	ダスター2	32,853
	サンデロ2	10,814
	ロガン2	10,121
	キャブチャー・ロング	2,943
	クウィッド	91,044
	エンジン	260,779
	アルミニウム鑄造（メートルトン）	3,847
チリ		
ロスアンデス（コルメカニカ）	ギアボックス	221,999
中国		
南昌（JMEV）	リモ	186
十堰（eGT-NEV）（パートナー）	スプリング / その他	62,438
コロンビア		
エンピガド（ソファサ）	ロガン2	10,743
	サンデロ2	23,587
	ダスター2	15,531
韓国		
釜山（ルノー・コリア自動車）	SM6	4,874
	XM3 / アルカナ	118,488
	コレオス / QM6	44,683

	トゥイジー	577
	エンジン	160,744
	アルミニウム鑄造(メートルトン)	1,659
スペイン		
バレンシア	メガーヌ4	46,981
	カジャー	19,310
	オーストラル	28,328
	その他	61
セビリア	ギアボックス	372,349
バリアドリッド	キャプチャー2	162,725
	その他	26
バリアドリッド・モーターズ	エンジン	902,508
	アルミニウム鑄造(メートルトン)	10,070
インド		
チェンナイ(RNAIPL)(日産)	クウィッド	32,320
	トライバー	42,254
	キガー	41,789
モロッコ		
カサブランカ(Somaca)	ロガン2	2,322
	ロガン3	16,658
	サンデロ2	2,727
	サンデロ3	72,817
タンジェ	ロジィ	9,397
	サンデロ3	173,649
	新型エクスプレス	72,448
メキシコ		
クエルナバカ(日産)	アラスカン	1,573

ナイジェリア		
ラゴス (Coscharis) (パートナー)	ダスター / ロガン	N/A*
ポルトガル		
カシア	ギアボックス	473,270
ルーマニア		
ミオヴェニ (ダチア)	ロガン2	825
	ロガン3	24,390
	サンデロ2	1,446
	サンデロ3	1,461
	ダスター2	214,057
	ジョガー	72,049
	ギアボックス	275,701
	シャシー部品	494,604
	アルミニウム鑄造 (メートルトン)	17,582
スロベニア		
ノヴォ・メスト (レヴォズ)	クリオ5	19,753
	トゥインゴ / スマート (メルセデス・ベンツ・グループ)	20,954
	トゥインゴ・ゼロ・エミッション / スマート・ゼロ・エミッション (メルセデス・ベンツ・グループ)	27,423
トルコ		
ブルサ (オヤック・ルノー)	クリオ5	206,019
	メガーヌ4セダン	41,081
	ギアボックス	113,170
	エンジン	160,028
	シャシー部品	494,604
	アルミニウム鑄造 (メートルトン)	1,233

* N/A : 該当なし (SKD又はDKD組立、現地工場でカウントされる自動車)

(IV) ルノー・グループの販売網

販売網の組織構成

ルノー・グループは、ルノー・ブランドのもとで第一及び第二販売網の両方を通じて自動車を流通させている。

第一販売網は、利権協定（又は、国によって代理店若しくは認定修理拠点契約）を通じて契約上ルノー・グループのブランドと結びついており、以下から構成される。

- ・ ルノー・グループから独立したディーラー
- ・ ルノーの子会社であるルノー・リテール・グループ（Renault Retail Group（RRG））又は支店を通じてルノー・グループに所属する施設

第二販売網は、主にルノー・グループから独立した小規模の拠点を含み、ほとんどの場合、代理店契約を通じて、又は認定販売店若しくは修理拠点契約を通じて、第一販売網と契約上のつながりがある。これらの拠点の大部分はより小規模で、ルノー・グループのブランドの第一販売網の対象地域を完成させる役目を持つ。

2021年初頭に提示されたルノーリユーションとの関係では、ルノーとダチア・ブランドが、ビジュアル・アイデンティティの更新を発表した。これについては、連携された展開が2022年に開始された。同時に、ルノー・グループは、ルノー拡大ディーラーシップ・グループ（GCRE）と提携して、ルノー及びダチア・ネットワークスとの将来の契約関係の基盤を再定義した。これについては、2024年に新たな契約が有効となる。このように、ルノー・グループは、顧客の期待に応えるために対象地域を最適化しながら、ルノー・グループのブランドイメージを促進してくれる強力で独立したプレイヤーに依拠することによって、メーカー及びそのネットワークのために持続可能で収益性の高い成長を確保するという野心を確認してきた。

顧客満足度は、ルノー・グループの方針の中心である。E-TECH車両の販売を加速させるためには、方法論の継続的なアップグレード、ネットワークへの支援、E-TECHサービスの普及及び必要な技術が拠り所となる。

ルノー・プロ+：プロフェッショナル向け商用車の専門ネットワーク

2009年以降、ルノー・プロ+のネットワークは、25ヶ国超の専門家へのサービス提供及び支援に専念してきた。

約600ヶ所のルノー・プロ+センターが、この専門ネットワークを構成し、プロフェッショナルの要件を満たす特定の基準を適用している。

特注・カスタマイズされた小型商用車、又は専門の熟練チームによるアドバイスやアフターサービスを含め、車両の選択については、プロフェッショナルのニーズを満足させるためにあらゆることが行われる。

ルノー・プロ+は、常にプロフェッショナルの立場で、その用途に適応した作業ツールの選択と、長期間にわたる最大限の利用価値を保証している。

	2022年		2021年		
	世界	内ヨーロッパ	世界	内ヨーロッパ	内ロシア
ルノー販売拠点数					
第一販売網	4,958	2,680	5,152	2,619	156
内、RRGディーラー及び支店	111	101	159	147	0
内、ルノー・プロ+ 専門販売特約店	663	502	667	507	0
第二販売網	4,993	4,744	5,288	5,007	0
販売拠点数合計	9,951	7,424	10,440	7,626	156

	2022年		2021年	
	世界	内ヨーロッパ	世界	内ヨーロッパ
ダチア販売拠点数				
第一販売網	3,088	2,738	2,986	2,626

アルピーヌ販売拠点数	2022年		2021年	
	世界	ヨーロッパ	世界	ヨーロッパ
第一販売網	140	117	100	83

ルノー・コリア自動車販売拠点数	2022年		2021年	
	韓国		韓国	
第一販売網	612		670	

*2022年のデータは、見直され、ラダー/アフトワズを除外して修正されている。

(V) ルノー・リテール・グループ (RENAULT RETAIL GROUP) (RRG)

メーカーの完全子会社であるRRGは、ヨーロッパにおけるルノー・グループの自動車販売並びに関連業務及びアフターサービスのリーダーである。

RRGの使命は、アライアンスのすべての製品とサービス（一部の国々においては、ルノー、ダチア、アルピーヌ及び日産）を、専門家及び個人顧客に販売することである。

その活動は、新車、中古車及び予備部品を対象とし、メンテナンス、機械修理、車体修理、高速修理（ルノー・ミニッツ）、短期レンタル（ルノー・レンタル）、モビリティサービス（ルノー・モビリティ）、融資及び仲介も含まれている。

RRGは、ヨーロッパの6ヶ国（ドイツ、スペイン、フランス、イタリア、英国及びスイス）に、販売及びサービスの101近くの拠点を有している。

2022年、RRGは、フランスにおいて、アンジェ（グループ・ルイエ）、トゥール、ロシュ・シノン及びブル・マン（グループ・ジェミー）、ルーアン及びル・アブル（グループ・メリー）所在の施設を、雇用を維持してきた信頼できる堅実な買い手に売却することにより、事業の範囲を変更する計画を実施した。さらに、RRGは、賃貸されていたクールセルの建物（パリ17区）から移転し、その業務と職員はパリの他の拠点に配置された。同じくリヨン・エストでも業務と職員が拠点（売りに出されている。）を離れ、リヨンの他の拠点に移転した。

同じ原則に従い、以下の通り、フランス国外でも売却が行われた。

- ・ ポーランド（4ヶ所）、チェコ共和国（1ヶ所）、ベルギー（3ヶ所）、ルクセンブルク（3ヶ所）、ポルトガル（2ヶ所）における事業の売却及び閉鎖。
- ・ イタリア（1ヶ所）及びスペイン（8ヶ所）における事業の部分的な売却。

2022年における他の2つの大きな出来事は、以下の通りである。

- ・ 85百万ユーロに達したプラスの営業総利益により、収益性を回復した。これは、チャンネルとユニットのマージンの構成比が最適化されて、新車及び中古車の業務の収益性が大きく成長したことが要因である。
- ・ 2023年に試験段階に入る予定の新たな経営管理システム、テキオン・プロジェクトの開始。

2022年度	売上高（十億ユーロ）	新車販売台数	中古車販売台数
合計	6.4	171,000	112,000
フランス	3.6	92,000	73,000
ヨーロッパ	2.8	79,000	39,000

ルノー・リテール・グループ拠点数	2022年		2021年	
	ヨーロッパ		ヨーロッパ	
内、RRGのディーラー及び支店	101		147	

(VI) 自動車部門のキャッシュ・フロー管理

ルノー・グループは、自動車部門につき、以下を目的とする財務関連組織を設置した。

- ・ 日々のキャッシュ・インフロー及びアウトフローの処理手続を自動化すること。
- ・ 子会社のリファイナンスのニーズに応じ、余剰資金をプールすること。
- ・ 財務及び管理費用を低減しながら、通貨、流動性、金利、カウンターパーティ及びカントリーリスクの管理を改善するために、ユーロ建取引及び外国為替取引の取扱いを集中化すること。
- ・ 有価証券の発行、銀行ローン及び与信契約等を含む実質的にすべての資金調達活動を親会社レベルに集中化すること。

この枠組みの中で、ルノー・グループの産業及び商業活動のための資金管理及び資金調達を担当するルノーの財務部（Financing and Treasury Department）（DFT）は、専門の事業体であるルノー・ファイナンス（Renault Finance）を所有し、以下のために用いている。

- ・ 外国為替、レート、商品及び短期投資をルノー・グループ内でネットティングした後、資本市場で取引を行う。
- ・ フランス及びヨーロッパの子会社のために外貨での支払いを行う。
- ・ 特定の子会社（英国、ポーランド、スイス及びチェコ共和国）の通貨で現金をプールする。

ユーロ圏については、子会社のすべてのユーロ建取引を管理し、自動車部門の決済を扱う銀行と連結させるルノーS.A.のITプラットフォームを通じて、現金が集中化されている。

ユーロ圏外については、ルノー・ファイナンスは、特定の子会社に対して集中資金管理手段へのアクセスを提供している。

ルノー・ファイナンス

ローザンヌを拠点とするスイス法人のルノー・ファイナンスは、一連の厳密なリスク管理規則に従い、国際金融市場において活発に取引を行っている。同社は、裁定取引により、外国為替市場の金融商品、金利又は原材料について、非常に競争力のある価格を実現することができる。このことによって同社は、ほとんどの自動車市場の取引において、必然的にルノーのカウンターパーティとなっている。かかるサービスを日産グループに対して拡大することにより、ルノー・ファイナンスは、アライアンスのトレーディングルームとなっている。

アライアンスに提供するサービスの品質を最適化するため、ルノー・ファイナンスは、銀行間取引市場におけるいくつかの最も先進的なツールを装備しており、またシンガポールに完全子会社、ルノー・トレジャーリー・サービスを有している。

(VII) パートナーシップ及び提携

ルノー・日産アライアンスとメルセデス・ベンツAGとの間の戦略的協力

アライアンスは、幅広いパートナーと協力する能力を示してきた。これらの戦略的協力により、規模の経済を拡大し、新たな地域での成長を加速し、新たな技術にアクセスし、次世代の自動車及びエンジンについて費用を分担し、研究及び開発に共同で資金を供給することが可能となった。アライアンスの既存のパートナー及びパートナー候補は、複数の事業サイクルを通じて協力を深める能力を特に評価している。

アライアンスの戦略的協力の一つが、2010年4月に開始した高級自動車メーカーであるメルセデスとの協力である。

この協力は、アライアンス・オペレーティング・カウンシルの議長であるジャンドミニク・スナール氏及びメルセデス・ベンツ・グループAGの取締役会会長であるオラ・ケレニウス氏が共同で議長を務め、ルノー、日産、三菱自動車及びメルセデスのシニア・エグゼクティブで構成される協力委員会により管理されている。同委員会は、合意したプロジェクトの実施を監督し、新たなプロジェクトの提案を行う。協力が除外される分野は存在しない。すべてのパートナーの利益となる可能性があるプロジェクトをチームが特定した場合、実現可能性の検討を始める。すべての会社のエグゼクティブ及び取締役会のメンバーが合意した場合、そのプロジェクトは承認される。

2018年度、三菱自動車は、メルセデスとの協力関係に完全に統合された。

ルノーが現在関与している重要なプロジェクトは、以下の通りである。

- ・ ルノーとメルセデスはスマート及びトゥインゴの共同プラットフォームを開発した。2017年度、電気自動車スマートが発売され、その後、電気自動車トゥインゴが2020年に発売された。電気モーター

は、クレオンにあるルノーの工場で生産されている。電気自動車スマートのバッテリーは、メルセデスの子会社であるドイチェACCUモータブによりドイツのカーメンツで生産されており、トゥインゴのバッテリーがノヴォ・メスト（スロベニア）で生産されている。

- ・ ルノーは、メルセデス向けに、カンゲーをベースとする軽量小型商用車を開発した。この自動車はシタンと名付けられ、2012年度以降、モーブージュにあるルノーの工場で生産されている。サーマル版のカンゲー及びシタンの後継車が2021年に発売され、また電気自動車バージョンが開発中である。
- ・ アライアンス及びメルセデスは、直接噴射型ターボチャージ付小型ガソリン・エンジンのシリーズ（1L及び1.3L）を共同で開発した。これらの新しく、よりコンパクトなエンジンは、最先端技術の特徴とし、燃費の改善及び排出量の大幅な削減をもたらすこととなる。この新型エンジンは、2017年度後半に、メルセデス、ルノー及び日産の自動車においてデビューした。

水平統合戦略

新たなバリューチェーン（技術、産業、サービス、循環に関するもの等）のそれぞれにおいて、変革を加速し、他に抜きん出た存在となるために、ルノー・グループは可能な場合は常に、それぞれの分野の最高のプレイヤーとの協力的アプローチを採用している。この積極的なパートナーシップ方針により、ルノー・グループには共同投資、共同開発、より広い範囲の革新をカバーすること、そしてリスクを共有することが可能となっている。パートナーシップは、活動に応じて、例えば、合併会社、製品の共同開発のための戦略的パートナーシップ、会社間の供給契約又は持分投資など、異なった形態を採ることができる。

電気自動車について

2021年6月25日 **STマイクロエレクトロニクス**：2026年以降の電気自動車及びハイブリッド車向けの先進電力半導体の供給及び生産の確保に向けた、パワーエレクトロニクスの戦略的協力。

2021年6月29日 **エンビジョンAESC**：ドゥエーにギガファクトリーを設立し、新しいエレクトリシティ工業団地に統合し（フランス北部の3つの拠点をグループ化：ドゥエー、モーブージュ及びリュイツ）、低炭素でコスト競争力のある最先端のバッテリーを生産し、電気自動車をヨーロッパでより利用しやすいものとする戦略的パートナーシップ。エンビジョンAESCは、2030年までに最大20億ユーロを投資し、2,500名の雇用を創出することを予定している。詳細については本書の「ルノーの環境に関するコミットメント」を参照のこと。

2021年6月29日 **ベルコール**：ルノー・グループは、ルノーのラインナップにおけるCセグメント及びより上位のセグメント、並びにアルピーヌの各モデルに適した、高性能バッテリーの共同開発及び製造を目的として、フランスのスタートアップであるベルコールの少数持分（20%）を取得した。このパートナーシップには、2022年からのバッテリーセル及びモジュール・プロトタイピングのための試験的な生産ラインのフランスでの展開も含まれている。第2段階として、2026年から、ベルコールはフランスで初めての高性能バッテリーのためのギガファクトリーの建設を目指す。当初の製造能力はルノー・グループ向けに10GWhで、潜在的には2030年までに20GWhまで上昇する。

2021年8月3日 **バルカン・エナジー**：バッテリー製造用のリチウムの供給を確保するための5年間の戦略的パートナーシップ。供給の開始は2026年を予定しており、本パートナーシップは相互の合意により延長可能である。

2021年10月8日 **テラフェーム**：バッテリー製造用の低炭素硫酸ニッケルの供給を確保し、またサプライチェーン全体のトレーサビリティを確保するための戦略的パートナーシップ。

2021年11月23日 **ワイロット**：ルノー・グループは革新的な電気モーターという有望な分野で独自の技術を開発した、ロット県に拠点を置くフランスのスタートアップ、ワイロットの少数持分を取得した。このフランスのスタートアップへの資本参加は、2者のプレイヤーの間の既存の戦略的パートナーシップを強化するものである。2021年6月にE Ways 2で発表されたこのワイロットとのパートナーシップは、革新的な自動車用の軸方向磁束型eモーターの開発及び量産を目指している。このテクノロジーは、（B/Cセグメントの乗用車について）WLTP基準で、2.5g/kmの二酸化炭素排出量を節約しつつコストを削減することを目標として、電動化されたパワートレインに適用される。ルノー・グループは、2025年から軸方向磁束型eモーターを大量生産する最初のOEMとなる。

2022年2月10日 **ヴァレオ及びヴァレオシーメンスeオートモティブ**：レアアースを必要としない、永久磁石無しの、新世代の自動車電気エンジンのフランスにおける設計、共同開発及び生産のための戦略的パートナーシップ。

2022年6月1日 **Managem**：2025年から7年間、モロッコで採掘及び精製された低炭素硫酸コバルトの供給を確保するための合意。この提携先は、特にその、企業の社会的責任の方針のため選ばれた。その生産方法は認証済みで、グリーンエネルギーを活用している。

2022年6月20日 **敏実集団 (Minth Group)**：電気自動車用のバッテリーケーシングを製造する合弁会社をフランス、リュイッツの拠点(エレクトリシティ)に設立。

2022年7月12日 **ヴィテスコ**：ルノーの電気及びハイブリッド・パワートレイン向けの、新しいパワーエレクトロニクスを共同開発及び生産するための戦略的パートナーシップ。

2022年11月30日 **エアバス**：エアバスとルノー・グループは、職能横断型の結びつきとシナジーを強化し、両社がそれぞれの製品ラインナップを改善しながら電動化のニーズを満たすことを目的として、研究開発契約を締結した。また、共同の取り組みにより、ライフサイクル全体の二酸化炭素排出量を把握しながら、未来のバッテリーモデルの工業化に備えるべく、これら未来のバッテリーの全ライフサイクル(製造からリサイクル可能性まで)に目を向けていく。

コネクティッド・カーについて

ソフトウェア定義自動車(SDV)は、設計から製品寿命の終わりまで、ユーザーから学習しつつメーカーとのコンタクトを維持し、ライフサイクルを通じて継続的に自動車を更新することができるため、自動車産業の将来を担っている。2026年に自社初のオープンかつ水平型のSDVを発売するため、ルノー・グループは2つの大手テックプレイヤーと強力なパートナーシップを築いてきた。

ルノー・グループと**クアルコム・テクノロジーズ**は、将来世代のソフトウェア定義自動車に向けた集中型電子アーキテクチャの開発に向けて、2022年に技術提携を強化している。また、両パートナーは、クアルコム・テクノロジーズ又はその子会社の1社が、ルノー・グループの電気及びソフトウェア事業であるアンペアに投資する意向であることを発表した。

ルノー・グループと**グーグル**は、2022年11月に、ソフトウェア定義車両のデジタル・アーキテクチャの設計及び生産に関する新しい契約の締結と、ルノー・グループのデジタル化の強化に伴い、パートナーシップの新たな段階を迎えたことを発表した。

内燃機関とハイブリッド・エンジンについて

ルノー・グループと**ジリー**は、2022年11月8日に、エンジン技術のリーディング・サプライヤーを創出すべく、それぞれの技術、工業及び研究開発に係る資産を結合させる計画を発表した。

自動運転車について

2020年5月、アライアンスのパートナーはメンバー3社の競争力及び収益性を向上させるための新しい協力的ビジネスモデルを提示した。車両及び技術の効率性及び競争力の向上のためのリーダー・フォロワーモデルを適用することを決定した。自動運転に関しては、日産がリーダーシップを発揮している。この新たなビジネスモデルにより、メンバー各社が自社のノウハウ及び競争力を最大限に発揮することが可能となり、変化する世界規模の自動車環境の中でアライアンス全体を強化することとなる。

中古車

ルノー・グループと、その子会社で自動車向け金融及びサービスを専門とする**モビライズ・ファイナンシャル・サービーズ**は、2021年12月に、フランスでのローンチを視野に入れた、ヨーロッパでの**Heycar**プラットフォームの発展に貢献すべく、**モビリティ・トレーダー・ホールディング GmbH**の株式持分を取得した。

2017年にモビリティ・トレーダー・ホールディング GmbHにより設立されたHeycarプラットフォームは、ヨーロッパの中古自動車市場で急速に成長しており、350,000台を超える認定・保証車両を国際的に販売し、6,000を超えるディーラーのネットワークと幅広い付加価値サービスを備えている。Heycar.frの主な目的は、中古車の買い手と自動車産業の様々なプレイヤー双方のための最良のソリューションを創造し、革新的なオンライン体験を通じてこれを提供することである。

小型商用車

ルノーは、日産、ルノー・トラック及びメルセデス・ベンツ・グループとの間で数本の契約を管理している。

バンセグメントでは、2010年に発表したルノー・日産アライアンスとメルセデス・ベンツ・グループとの戦略的協力関係の一環として、ルノーは、カンゲーをベースとした、メルセデス・ベンツの新しい都市型多目的車シタンの開発を行った。この自動車は、モーブージュ工場で製造され、2012年からメルセデスが販売している。2019年及び2020年には、新型カンゲーをベースとした後継車及び電気自動車バージョンをモーブージュで製造するために、ルノーとメルセデス・ベンツ・グループ間の契約を更新及び延長した。このモデルは「シタン（バン）」及び「T-CLASS（パッセンジャー）」の名前で2021年に販売を開始した。

ルノー・日産アライアンスの一環として、カンゲーをベースとしてルノーが開発したバンNV250をモーブージュの工場で製造する契約が日産と締結された。この自動車の生産と販売はNV200に代わって2019年度後半に開始された。この契約は、新しいカンゲーに基づく後継車種と電気自動車版のモーブージュでの製造を目的として更新された。2021年に「タウンスター」の名称で販売が開始されている。

ルノー・日産アライアンスの一環として、日産との間で、ルノーがトラフィックをベースに開発したコンパクトバン「NV300」を、サンドゥヴィル工場において製造する契約が締結された。この自動車の生産と販売は2016年度に開始された。

トラフィックも、2022年度に締結された販売協定の条件に基づき、ルノー・トラックの販売網を通して販売されている。

ルノー・日産アライアンスの一環として、マスター、NV400をベースとしてルノーにより開発されたバンをパティイー工場で製造する契約が日産との間で締結された。この自動車の生産と販売は2011年度に開始された。

マスターも、2009年度に締結された商業協定の条件に基づき、ルノー・トラックの販売網を通して販売されている。

ルノー・日産アライアンスの一環として、ピックアップセグメントでは、ルノーは2015年度に日産と、日産NP300をベースとするルノー・ピックアップ「アラスカン」の開発及び生産のための契約を締結した。この自動車は、メキシコのクエルナバカにある日産の工場で生産されており、2016年度にコロンビアで発売された。この自動車は日産向けにサンタ・イサベル工場（アルゼンチン）でも生産され、アルゼンチン市場では「アラスカン」の名前で2020年11月に販売が開始された。

新しいモビリティの分野では、ルノー・グループとプラグ・パワーが2021年に、水素モビリティに特化した合弁会社を設立する契約を締結した。この会社、Hyviaは2021年6月に創立され、最終的にはフランス国内4ヶ所に設立される予定である。同社は以下の通りターンキー・ソリューションの完全なエコシステムを提供する。すなわち燃料電池式小型商用車、充電ステーション、脱炭素型水素の供給、フリートの保守である。

モビリティの革新について

ルノー・グループ、アトス、ダッソー・システムズ、オレンジ、STマイクロエレクトロニクス及びタレスは、2021年に、スマート、セキュアかつ持続可能なモビリティのための開かれた革新的エコシステムを創出した。ソフトウェア・レピュブリックは、民間部門（スタートアップ、中小企業、大規模なグループ）、公共部門（地方自治体）及び学界（学校、大学）のプレイヤーとのパートナーシップの創出と強化を可能にした。2022年3月には、共同プロジェクトの加速化とスタートアップの支援を目的としたオーダーメイドの支援プログラムと共に、ソフトウェア・レピュブリック・インキュベータが開始された。計11のスタートアップが現在育成中又は育成を完了している（Angoka、Basemark、CommuniThings、Compredict、CORE for Tech™、Entropy、Geoflex、Neovya、Parcoor、Vianova、Wattpark）。

一方、既に6件の案件が実現している。

モビライズ・パワーボックス®は、電気自動車のための、接続された双方向かつ安全な充電ステーションで、パリ・モーターショーで発表された。

7～22kWの充電範囲を備えたこの充電ステーションは、ヨーロッパにおいていくつかの大きな目標を達成している。

電気自動車のあらゆるユーザー向けに充電の利用可能性を促進すること。
送電網のスマート・マネジメントに貢献すること。

電気自動車が充電ステーションに接続されている間のサイバーセキュリティリスクを解決すること。

この新しい市場セグメントの産業及び技術における独立性を強化すること。

2023年に販売が予定されている**モビライズ・パワーボックス@レンジ**は、ソフトウェア・レピュブリックのいくつかのパートナー（電気自動車充電システムのアーキテクチャに係るノウハウに関してルノー・グループ、オレンジ、STマイクロエレクトロニクス、タレス）のノウハウと、製造におけるIoTecha Corp及びLacroix（製造はフランスに所在する後者の電気組立工場Symbioseで行われる）など他の技術パートナーのノウハウを統合したものである。

「検出&対応」サイバーセキュリティソリューション

サイバーセキュリティは、モビリティが直面する大きな課題の一つである。オレンジ（その子会社であるオレンジサイバーディフェンスを通じて）、ルノー・グループ及びタレスは、スタートアップのParcoorとともに、迅速な対応を提供し車両を保護するため、潜在的なサイバー攻撃を検知及び分析するソリューションの共同開発を発表した。AIと機械学習に基づいたこのソリューションは2025年からルノーの車両に導入される。このプロジェクトはBPIフランスによる支援を受けている。

地域における車両の流れをモデル化するツール

道路交通の安全性及び流動性は地域における重要な課題である。この文脈で言えば、ダッソー・システムズ、オレンジ及びルノー・グループは、車両の流れをモデル化するツールを開発している。最初のパイロット版はコレーズ県で開始された。このツールは、道路交通の流れ、インフラと安全性の状態に関する主要なデータを地域に提供し、これによって、維持費と道路整備の効率性を改善することができる。

サイバーセキュリティ技術に関する課題に対応するためのソフトウェア・レピュブリック・アカデミー

拡大し続けている採用ニーズとサイバーセキュリティスキルへの需要に対応するため、パートナー6社は2022年9月から2つのトレーニング・プログラムを開始した。第一のプログラムは、ソフトウェア・レピュブリックのエコシステムの利益のため、選り抜かれたパートナーのサイバーセキュリティトレーニングのモジュールを共同で提供するものである。第二のプログラムは、エコール2600やEFREIと提携し、3～5年間の高等教育修了者を対象とした2つの徒弟制講座を創設した。

BYOD (Bring Your Own Device) プロジェクト

このプロジェクトは、顧客のスマートフォンやタブレットの恩恵による新しい機能を開発し、ドライバーや乗客の体験を向上させることを目的としている。最初の顧客であるダチアの勢いのもと、ソフトウェア・レピュブリックはCore for Techと共同で、ダチアのメディアコントロールアプリケーションを強化する独自の機能を開発している。

これらのプロジェクトは、EIG (Economic Interest Grouping) の枠組みの中で創出され、ソフトウェア・レピュブリックの活動の発展と共同エコシステム内でのプロジェクトの育成を可能にしている。

国際的拡大の加速

複数のパートナーシップを通じた国際的発展が続いている。

韓国

2022年1月、ルノー・グループと、中国最大の民営の自動車メーカーであるジーリー・ホールディング・グループ（ジーリー・グループ）は、韓国国内市場向け車両と輸出向け車両のマーケティングについて提携する合意を締結した。新しい車両は、ルノー・コリア自動車（RKM）が釜山工場で生産し、2024年の生産開始を予定している。

この契約の一環として、2022年12月、ジーリー・オートは増資を通じ、ルノー・コリア自動車の株式34.02%を取得した。RKMは引き続き他の株主を維持している。すなわち、依然として大株主であり、完全な連結を続けているルノー・グループと、少数株主であるサムスン（子会社であるサムスン・カードを通じて）である。

トルコ

ルノー・グループ及びオヤック（トルコ最大の企業年金基金）は、トルコで50年以上にわたりパートナーである。オヤック・ルノー（51%をルノー・グループ、49%をオヤック・グループ）は、ルノー・グループの自動車、エンジン及びギアボックスの生産及び輸出に関する産業事業において、重要な役割を果たしている。MAIS（51%をオヤック・グループ、49%をルノー・グループ）は、ルノー及びダチア・ブランド向けの自動車、予備部品及びサービスの販売及びアフターサービス事業を運営する。

製造委託契約の締結に伴い、2022年後半から、当初はオヤック・ルノーで行われたメガーヌ・セダンの生産は、順次、カルサンに移管されている。

中国

eGTは、2017年9月、ルノー・グループ（25%）、日産（25%）及び東風（50%）により設立された。この会社は十堰（湖北省）を拠点とし、K-ゼロ・エミッション（中国）及びスプリング（ヨーロッパ）の開発に専念している。2021年以降、eGTは113,000台の車両を生産しており、これらはヨーロッパに輸出され（ダチア・スプリング）、2022年には東風ブランドで45,000台が中国市場で販売された。

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（華晨雷諾金杯汽車有限公司）（RBJAC）は、2017年12月からチャイナ・オートモーティブ・ホールディング・リミテッド（華晨中国汽車控股有限公司）との合併会社であり、ルノーが49%を所有していたが、2022年1月に操業を停止した。

2019年4月にルノー・グループと日産が設立（折半出資）したアライアンス・イノベーション・ラボ・シャンハイ（AIL-SH）は、上海を拠点とするイノベーション・プラットフォームである。同社はコネクティッド・カーや自動運転車の研究開発を担当している。

ジャンリン・モーターズ・グループ・ニュー・エナジー・ビークル・カンパニー（JMEV）は2019年にルノー・グループとジャンリン・モーターズ・コーポレーション・グループ（江鈴汽車股份有限公司）（JMCG）が、中国における電気自動車産業の発展を促進するため設立した合併会社である。同社は中国でEVイージー・ブランドの下に自動車を販売しており、2022年からは、モビライズ・ブランド向けに、中国国外への輸出を開始した。JMEVは江西省の省都である南昌に位置する。

ルノー・グループは、中国の自動車テクノロジーのエコシステムがどのように機能するかを理解すべく、2022年にスタートアップのBeyonCaに投資した。

イラン

ルノー・グループは、同国に関する国際規制により科される法的制約を完全に遵守しながら、そのプレゼンスを維持している。その結果、ルノーはイランにおける活動を大幅に制限することを決定した。このため、イランへのCKD（Completely Knocked Down）部品の納入は2018年8月6日に停止され、ルノー・パルスはその活動をアフターサービスに限定した。

イランにおける事業は、2013年度に、ルノー・グループの連結範囲から外された。

アルジェリア

オラン工場は、ルノー（49%）、SNVI（ソシエテ・ナショナル・デ・ヴェイキュール・アンドゥストリエル、34%）及びFNI（国家投資基金、17%）のパートナーシップであるルノー・アルジェリ・プロダクション（RAP）により管理されている。2022年にMadar HoldingがSNVIのRAPに対する持分（34%）を承継した。

1年半の停止の後、この工場は2021年の夏以降部分的かつ断続的に操業している。2022年には既存の部品ストックによる低い水準の活動があった。

ロシア

2022年5月、ルノー・グループは子会社のルノー・ロシアをモスクワ市に売却した。

同時に、ルノー・グループはアフトワズに対する67.69%の持分をロシア産業省の一部門であるNAMI（中央自動車エンジン科学研究所）に売却した。この売却には、今後6年間に状況が変化した場合に、2024年、2026年及び2028年の5月15日から始まる3つの90日間に行使可能な、アフトワズに対する持分をルノー・グループが買い戻すオプションが付されている。ルノー・グループは、現在行われている国際的な制裁を遵守しつつ、引き続きアフトワズの主導的なパートナーであり続けている。

中南米

ルノー・グループは、中南米において、長期継続し収益性のあるプレゼンスの戦略を再確認している。この文脈で、ルノー・グループは、パラナ州のAyrton Senna Industrial Complexにおける新しいICMFBプラットフォーム、新SUV車及び1.0ターボエンジンの工業化を伴う、ブラジルへの新たな投資ラウンドを発表した。

アルゼンチンでは、ルノー・グループは日産との戦略的協力を継続し、コルドバ工場に第2生産チームを設立した。

ルノー・グループは、コロンビア市場における主導権を維持し（市場シェア21%）、メキシコでは市場シェア3.4%という過去最高の業績を記録した。

環境部門

2022年10月、ルノー・グループは、自動車循環経済のバリューチェーン全体を跨ぎ事業を展開する初めての会社となる、ザ・フューチャー・イズ・ニュートラルの創設を発表した。同社の目的は自動車産業の資源中立化を進めることである。

より具体的には、ザ・フューチャー・イズ・ニュートラルは子会社であるガイアに依存しており、そのバッテリー修理、部品の回収及びリユース、並びに使用済み車両（ELV）の資源リサイクル活動の拠点はフランスにある。主導的パートナーであるスエズとともに、同社はまた2つの合併会社にも関与している。370を超える認可を受けたセンターを有する、フランスにおけるELV処理のリーダーであるインドラと、業界から生じるスクラップメタルのリサイクルを専門とするブヌ・コムヌール・メタリンペクスである。

産業パートナーと共に、ザ・フューチャー・イズ・ニュートラルは、規制を遵守した、欧州のクローズド・ループ・バッテリー・リサイクルのリーダーとなり、また、最善のコストで、バッテリーに求められるリサイクル物含有量レベルを確保するべく、バッテリー性能と品質等級に反映される一級の工業プロセスを実施することで、他の自動車メーカーにも魅力的な存在となることを目指している。

詳細については本書の「ルノーの環境に関するコミットメント」を参照のこと。

B．販売金融及びモビリティサービス

(1) 販売金融

2022年5月、RCIバンク・アンド・サービシーズは新たな段階に到達した。新しい商業アイデンティティを採用し、モビライズ・ファイナンシャル・サービシーズとなった。同社はすべての車に関連した利用ベースのモビリティのニーズに関する指標となるブランドである。モビライズ・ファイナンシャル・サービシーズは、すべての顧客を大切にすパートナーとして、すべての顧客のための持続可能なモビリティを創造する革新的な金融サービスを構築している。

自動車産業が大きく変化中、モビライズとモビライズ・ファイナンシャル・サービシーズの結びつきを強めることで、ルノー・グループの戦略は自動車産業を超えてモビリティサービスのバリューチェーンモデルへと向かうことができる。モビライズの成長を支えるために、モビライズ・ファイナンシャル・サービシーズは100年間のノウハウ、商業及び財務の業績、そして4百万人以上の顧客との定期的なコンタクトを活用しており、その顧客満足度はますます高まっている。モビライズ・ファイナンシャル・サービシーズは、顧客がよりグリーンなモビリティにアクセスしつつ、車両の所有コストを削減できる革新的なサービス及びデジタル体験を提供している。

顧客の種別に応じたオーダーメイドのサービスの提供

小売客に対しては、自動車のモビリティ体験全体を通して、顧客の体験を促進、支援及び強化するために、顧客の計画と使用形態に合致する金融ソリューション及びサービスを提案している。当社のソリューション及びサービスは、新車と中古車の両方に適用される。

企業顧客に対しては、多様なモビリティ・ソリューションを提供することにより、企業顧客を保有車両の管理に関する制約から解放し、中核事業に集中することを可能にしている。

アライアンス・ブランドのディーラー・ネットワーク^(*)については、在庫（新車、中古車及び予備部品）並びに短期の現金需要に対して融資することにより、モビライズFSが積極的に支援している。

(*) モビライズ・ファイナンシャル・サービシーズは、ルノー・グループ・ブランド(ルノー、ダチア、アルピーヌ、ルノー・コリア自動車)を世界規模で、日産を主にヨーロッパ、ブラジル、アルゼンチン、韓国で支援し、インドでは合弁会社の形態を採り、またオランダでは三菱自動車を支援している。

預金事業：会社のリファイナンスの柱

預金事業は2012年度に開始され、7つの市場、すなわちフランス、ドイツ、オーストリア、英国、ブラジル、スペイン及びオランダで実施されている。

貯蓄預金は、ルノー・グループの活動のためのリファイナンスの源泉を多様化するためのこととなる手段である。集められた預金額は、2022年12月末現在で純資産の約49%に当たる244億ユーロとなった^(*)。

(*) 年度末純資産 = 年度末残高純額合計 + 減価償却費及び引当金を除くオペレーショナル・リース業務

4,000人近い社員が、すべての人のための持続可能なモビリティの創出に全力で取り組んでいる。

モビライズ・ファイナンシャル・サービシーズは、3つの優先課題に重点を置いている。

オペレーティング・リースの開発及び自動車サブスクリプションの提供

モビライズ・ファイナンシャル・サービシーズは、オペレーティング・リース市場の成長による恩恵を見込んでおり、2021年に買収した会社Bipiの技術を活用し、サブスクリプションの提供を開始する意向である。

ライフサイクル全体を通じた融資を最適化することによる中古車セグメントの拡大

モビライズ・ファイナンシャル・サービシーズは、ライフサイクル全体に焦点を当て、統合的なサービス、改装、及び再販売体験を提供することで、中古車融資の活動を加速させる。

自動車保険と支払いに焦点を当てた、既存の価値観を破壊するサービスの提供

所有から使用への移行をサポートするべく、モビライズ・ファイナンシャル・サービシーズは、2つの主要な分野において、そのサービスのラインナップを拡大する。すなわち、車両コネクティビティを活用して使用ベースでの保険商品を発売する革新的な自動車保険と、支払エコシステムである。

これらすべての目的を達成するため、モビライズ・ファイナンシャル・サービシーズは、集団的な知性を活用した、より職能横断型の新たな作業の方法を開発している。

100年近く続く自動車融資の専門知識をベースに、当グループは中古車ファイナンスに加え、サブスクリプションやオペレーショナル・リースの展開を目指している。これによって、最終的に当グループは中古車を保有することが可能となり、このニッチな分野での融資引受活動の発展が促進される。これに関連しては、残存価値に関するリスクへのエクスポージャーは増大する。

事業活動^(*)

(*) 持分法適用関連会社を除く。2021年の業績データに対する見積りが行われている。

自動車市場では半導体不足による苦境が依然として続いているものの、モビライズ・ファイナンシャル・サービシーズは融資額の平均値の増加に牽引され、新規融資額は2021年と比較して3.3%増となっている。

自動車市場では4.6%の減少がみられ、2022年のアライアンスのブランドの販売台数は、5.7%減少し、1.90百万台であった。普及率は2021年と比較して1.3ポイント減少し44.8%であった。

モビライズ・ファイナンシャル・サービシーズの2022年の融資実績は、2021年に比べ6.4%減少し1,195,380件であった。中古車融資は2021年と比較して1.2%減少し、341,655件の融資実績であった。2022年の電気自動車に対する融資は82,179台、すなわち(2021年は6.4%であったのに対し)新規の融資実績件数の6.9%であった。

新たに行われた融資(クレジットカード及び個人融資を除く。)は、平均融資額が10.4%増加したことにより、3.3%増加し、180億ユーロであった。

小売客事業に係る平均稼働資産(APA)^(*)は2022年は380億ユーロであった。新規融資に成長が見られたことにより、1.8%の増加となった。

(*) 平均稼働資産:APAは、オペレーティング・リース取引から生じる平均正常貸出金、金融リース及び資産に対応する。平均値は顧客セグメントの月末値とディーラー向け融資の日次データに基づいて算出される。

ホールセール業務に係る平均稼働資産は、電子部品の不足や、ルノー・グループが実施したディーラー・ネットワークの在庫最適化戦略の結果、9.8%減少し64億ユーロとなった。全体として、平均稼働資産は2021年と比較して僅かに0.1%減少し、合計447億ユーロとなった。

2022年の保険及びサービス契約の販売件数は、特に新車登録台数と新規融資契約件数の減少により、2021年と比較して4.7%減少して3.8百万件であった。

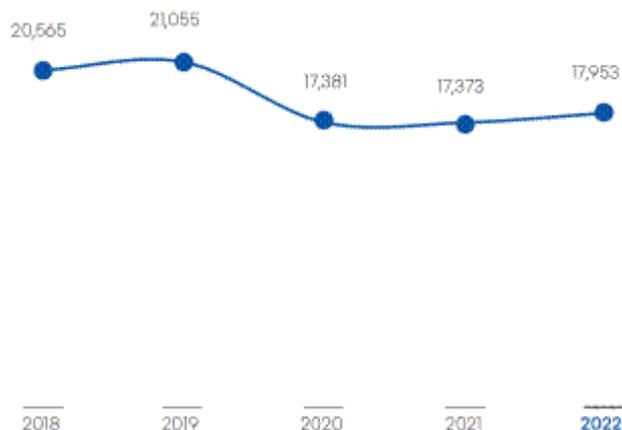
ヨーロッパ地域は引き続き、モビライズ・ファイナンシャル・サービスズの事業の中核であり、新たに行われた融資（クレジットカード及び個人融資を除く。）は、2021年度比で2.7%増加して合計158億ユーロとなり、モビライズ・ファイナンシャル・サービスズの新規融資の88%を占めている。この成長はドイツと英国に最も集中している。

2021年に衛生危機の影響を強く受けたアメリカ地域は再び黒字に転換している。新規融資は2021年と比較して23.2%増加し、14億ユーロに達した。同地域内の国々はすべて前年比で改善している。

アフリカ-中東-インド及び太平洋地域における新規融資は、2021年から11.0%減少して合計で8億ユーロとなった。この減少は、主として韓国におけるルノー・グループの新車登録台数が減少したことによる。

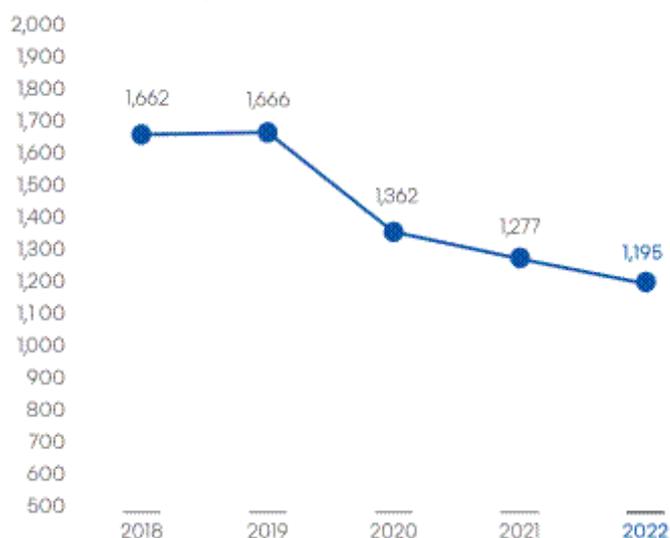
新規融資契約（個人融資及びクレジットカードを除く）

（単位：百万ユーロ）



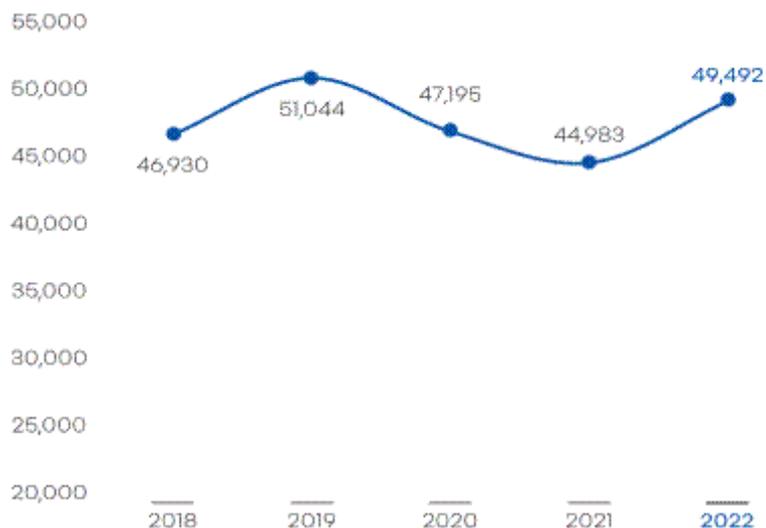
自動車融資契約総件数

（単位：1,000件）



年度末純資産⁽¹⁾

（単位：百万ユーロ）



(1) 年度末純資産 = 年度末残高純額合計 + 減価償却費、償却費及び引当金を除くオペレーショナル・リース業務

業績

銀行業務純利益（NBI）は、前年度から11.9%増加し、2,045百万ユーロに達した。この増加は、部分的には、金利上昇を背景とした、要求払預金をカバーする金利スワップの評価に関連した101百万ユーロの一時的なプラスの影響によって説明される。NBIに対するサービス活動の寄与は、2021年度から僅かに2.9ポイント減少し、32.7%を占めた。

営業費用は、2021年度末と比較して54百万ユーロ増加し、624百万ユーロとなった。これらはNPAの1.39%を占めており、2021年と比較して12ベースポイントの増加であった。この12ベースポイントの増加は、当グループの顧客金融事業の成長と、自動車サブスクリプションなどの新たな活動の発展を支援するための投資に関連付いている。

顧客活動（個人及び法人向け融資）に関するリスク費用は、2021年末時点で銀行業務純利益の0.26%であったのに対し、2022年末時点では銀行業務純利益の0.55%であった。これは、2020年には新型コロナウイルス感染症に対する引当金が1年間増加し、2021年には健康状況の正常化に伴ってこれらの引当金が戻入されたことを受けた、歴史的な傾向に沿ったものである。ネットワーク事業に関するリスク費用（譲与的融資）は、2021年12月末時点ではNPAの-0.52%の戻入であったのに対し、2022年12月末時点ではNPAの-0.33%の戻入であった。総リスク費用は、2021年12月末時点ではAPMの0.14%（62百万ユーロ）であったのに対し、APMの0.44%（195百万ユーロ）であった。

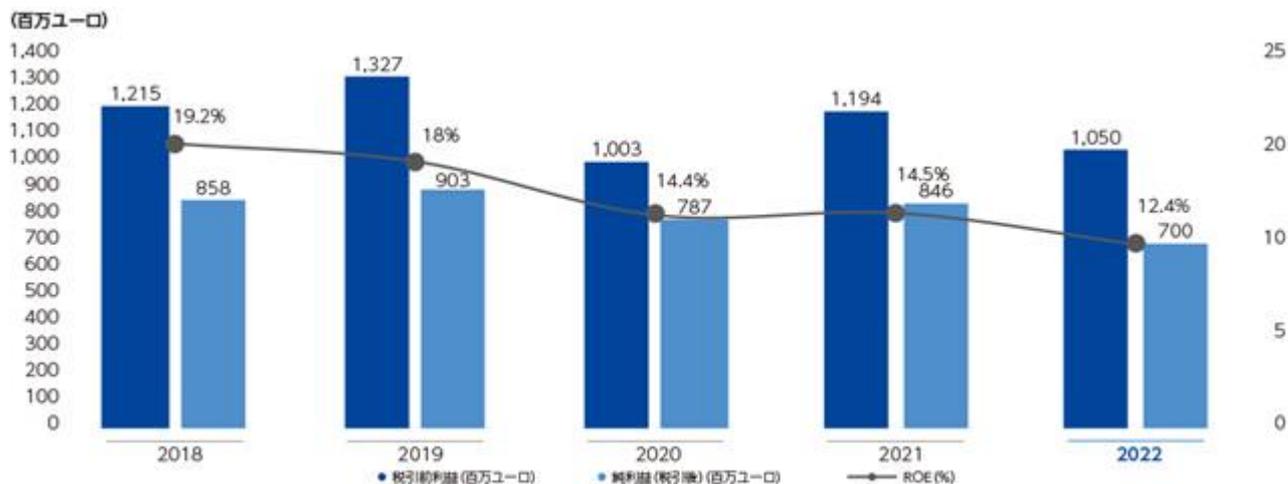
ロシア合併会社の持分投資に対して119百万ユーロの減価償却費が計上され、当期純利益に影響を与えている。

税引前利益は、2021年12月末の1,194百万ユーロに対し、1,050百万ユーロとなった。

連結当期純利益（親会社株主持分）は、2021年12月末の846百万ユーロに対し、2022年には700百万ユーロに達した。

業績

（単位：百万ユーロ）



バランスシート

2022年、新規融資の成長によって小売客事業の平均稼働資産は増加した。ディーラー・ネットワーク活動の平均生産的資産は半導体の不足や、ルノー・グループが実施したディーラー・ネットワークの車両在庫の最適化の方針による悪影響を受けた。

2022年12月末現在の純資産^(*)の額は、2021年12月末現在の450億ユーロに対し、495億ユーロであった(10.2%増)。

(*) 年度末純資産: 残高純額合計+減価償却及び減損を除くオペレーティング・リース取引額。

連結株主持分は、2021年12月末現在の6,222百万ユーロに対し、6,310百万ユーロであった(1.41%増)。

支払能力

総支払能力比率^(*)は、2021年12月末現在の17.68%(CET1比率14.76%を含む)に対し、2022年末現在は16.84%(CET1比率14.47%を含む)となった。全体の比率の低下は、主にネットワーク事業の増加(1,542百万ユーロ増)によるRWEAの増加(2,008百万ユーロ増)及び市場のリスク構成要素^(**)に対する構造的為替リスクの包摂(RWEAに対する1,002百万ユーロの増加)によって説明される。このREA^(***)の増加は、EL/PROV^(****)の削減(257百万ユーロ増)と配当予想から控除された半期実績の統合(100百万ユーロ増)によるCET1資本の増加(339百万ユーロ増)によって部分的に相殺される。

(*) 規則(EU)第575/2013号第26(2)条に従った規制当局の認可後の、配当予想控除後の中間利益を含む割合。

(**) 2022年1月1日より適用される構造的為替ポジションに係るガイドライン(EBA/GL/2020/09)。

(***) リスク・エクスポージャー額: RWA(信用リスク)+CVA、事業リスク及び市場リスク。

(****) 前年のような契約水準ではなく、健全又はデフォルトしたポートフォリオ水準によるEL/PROV控除の計算(欧州銀行監督機構2013_573のQ&Aで確認されたCRR159条)は、CET1資本の増加(212百万ユーロ増)につながり、T2の減少(113百万ユーロ減)によって部分的に相殺された。

財務方針

主要中央銀行の金融方針の引き締め(ウクライナにおける軍事行動の発生によるインフレ上昇の直接的な帰結)と、ゼロ・コロナ政策による中国の活動の縮小は、世界規模の経済活動の減速をもたらした。

米国では、上半期の活動の縮小後、今後複数四半期にわたり、成長は鈍化すると予想されている。労働市場は依然として堅調で、失業率は低い水準にとどまっている(12月末時点で3.5%)。インフレ率は依然として非常に高いが、最初の減速の兆しを見せ始めている(11月の7.1%、10月の7.8%、8月の8.3%に対して12月は6.5%)。

労働市場のひっ迫と高インフレが続いたことから、連邦準備制度理事会は3月に金融引き締めのサイクルを開始した。この結果、フェデラル・ファンド金利の誘導目標は425ベースポイント引き上げられ、12月末には4.25-4.50%に達した。

欧州中央銀行は2022年中に政策金利を250ベースポイント引き上げ、中銀預金金利をマイナス0.50%から2.00%に引き上げた。欧州中央銀行は、中期的な目標である2%に向けて、インフレの早期回復を確実なもの

とするため、一層の金利引き上げを計画している。また、欧州中央銀行は、2023年3月初めから貸借対照表の削減を開始することを明示した（資産購入プログラム「APP」ポートフォリオは、2023年第2四半期末まで、月平均150億ユーロの減額が行われ、その後のペースは、経時的に決定される）。

イングランド銀行(BoE)は、最初に金融引き締めサイクルを開始した各国の中央銀行の一つであったが、数回にわたり政策金利を引き上げ、2021年末の0.25%から3.50%に引き上げた。

スタグフレーションの懸念が、金融市場の高いボラティリティーをもたらした。ヨーロッパでは、社債利回りは米国金利の影響を受け上昇した。ドイツの10年物ソブリン債の金利は、2021年末の-0.19%の水準に対し、2%を超えて2.57%となった。

米国とヨーロッパのインフレ率の減速に続いて、第2四半期と第3四半期に苦しんだ株式と社債は年末には回復に転じた。ユーロ・ストック50は、9月末に-25%低下した後、-11.74%の3,793で年度を終えた。クレジット・スプレッドも同様のトレンドを経験した。7月の138ベースポイントをピークに、12月末時点のIBOXXユーロ建社債指数は、2021年12月末の61ベースポイントに対し、99ベースポイントとなった。

この不安定な市場の中で、ルノー・グループは2022年に28億ユーロ相当を発行し、500百万ユーロの初のグリーンボンドの募集を開始した。手取金は電気自動車や充電インフラの資金調達に用いられている。この取引は、ルノー・グループの電気モビリティへの移行を支援する姿勢と、気候変動に取り組もうとするコミットメントを示している。また、ルノー・グループはスイス市場に復帰し、3年を満期とする110百万スイス・フランの社債を発行し、6年を満期とする650百万ユーロの取引により負債の満期償還を延期した。また、750百万ユーロの発行をそれぞれ3.5年と3年で2回実施した。

証券化市場では、ルノー・グループは、フランスの子会社が付与する自動車ローンを担保とした、約700百万ユーロの債券を発行した。スペインの支部も初めての証券化を行い、自己保有優先債11億ユーロを発行し、流動性準備金を補強した。

リテールの預金業務は、資金調達コストの面で特にダイナミックかつ競争力を有することが証明された。預金は、市場調達コストの上昇の影響を軽減することを可能にし、したがって、10年前に開始された資金調達の多様化戦略の妥当性を実証している。貯蓄の預かり預金は年初来34億ユーロ増加し、244億ユーロとなった。

これらの資金に加え、ヨーロッパの範囲では、未使用確定与信枠44億ユーロ、欧州中央銀行の金融政策オペレーションの担保の適格性を有する資産46億ユーロ及び高品質流動資産（HQLA）58億ユーロにより、モビライズ・ファイナンシャル・サービシズ・グループは、外部流動性を利用することなしに、11ヶ月間、顧客への融資を維持することができる。2022年12月31日現在、RCIバンクの流動性準備金（ヨーロッパの範囲）は149億ユーロであった。

RCIバンクの全体的な利息感応度は、ルノー・グループが定める70百万ユーロの上限を継続して下回っている。

2022年12月31日現在、利率が並行して上昇した場合、ルノー・グループの受取利息（純額）0.78百万ユーロに、通貨毎に下記の影響を及ぼす。

- ・ユーロ建ての項目に対するマイナス1.6百万ユーロ
- ・ブラジル・レアル建ての項目に対するマイナス0.3百万ユーロ
- ・韓国ウォン建ての項目に対するマイナス0.1百万ユーロ
- ・英国ポンド建ての項目に対するプラス1.0百万ユーロ
- ・ポーランド・ズロチ建ての項目に対するプラス0.1百万ユーロ
- ・スイス・フラン建ての項目に対するマイナス0.3百万ユーロ

各通貨の並行金利ショック^(*)に対する感応度の絶対額合計は、7.0百万ユーロである。

RCIバンクの連結取引外国為替ポジション^(**)は、12.7百万ユーロである。

(*) 2021年以降、EBA（IRRBBガイドライン）に従い、金利ショックの大きさは通貨に依存する。2022年12月31日現在、以下の通貨について適用される金利ショックは以下の通り。ユーロ、スイス・フラン、デンマーク・クローネ及びモロッコ・ディルハムで+100ベースポイント、スウェーデン・クローナ及び英国ポンドで+150ベースポイント、チェコ・コルナで+200ベースポイント、ハンガリー・フォリントで+250ベースポイント、ルーマニア・レウ、コロンビア・ペソ及びポーランド・ズロチで+300ベースポイント、ブラジル・レアルで+350ベースポイント並びにアルゼンチン・ペソ及びロシア・ルーブルで+500ベースポイント。

(**) 子会社の資本金保有を除く外国為替ポジション。

(II) モビリティサービス（モビライズ）

モビライズ：モビリティ、エネルギー及びデータサービスに特化した新ブランド

モビライズは、2021年1月に設立されたルノー・グループ4番目のブランドである。同ブランドは、個人、会社、事業者及び領域を対象に、人とモノに関するモビリティサービスを提供する。

モビライズは、モビリティ・ソリューションからエネルギー、データに至るまでの包括的な利用ベースの提供を通じ、新しいモビリティへのアクセスを簡素化する。これにより、モビライズは環境保護への移行を進め、ルノー・グループのカーボン・ニュートラルの目標の達成に貢献する。

2021年、モビライズは、サービスとユーザーエクスペリエンスをその設計目的の中心に置いて設計された4つの100%電気自動車を提示した。ユーザーは時間又は走行距離に基づいて自らが使用した部分についてのみ支払いをすれば良いため、これら自動車の発売もまた革新的である。

- ・ **モビライズ・デュオ**：都市や事業者のニーズに適応した共有モビリティ・ソリューション（小型で排出量の少ないコネクティッド2シーター）。
 - ・ **モビライズ・ベント**：小型の物品の配送又は輸送のためのソリューション。コンパクトなモビライズ・ベントは、配送関係者や職人向けに、都市中心へのアクセスや駐車の便宜を促進する。
 - ・ **モビライズ・ヒッポ**：都市部、郊外及び低排出モビリティゾーン（LEZ-m）でのラストワンマイル配送向けに設計された小型商用車。
 - ・ **モビライズ・リモ**：タクシー運転手や抱えの運転手向けに設計されたセダン。同車はサブスクリプションで提供され、2022年からマドリッド及びパリにて柔軟性の高いパッケージで市場参入した。モビライズは、モビリティとエネルギー・エコシステムをめぐって、複数のイニシアチブとスタートアップを結びつけている。
 - ・ **Zity by Mobilize**：このセルフ・サービスのカーシェアリング・サービスは、マドリッド（2017年より）、パリ及び複数の近郊地方自治体（2020年より）並びにリヨン及びミランで利用できる。また、モビライズは電気自動車の普及を促進するための複数のコネクティッド・サービスを開始した。
 - ・ **「モビライズ・チャージ・パス」**：このアプリにより、ヨーロッパ25ヶ国の260,000ヶ所を超える充電ステーションのネットワークへのアクセス（場所の特定、経路指定及び決済）を提供する。このアプリはドイツ、ベルギー及びスペインで利用できる。
 - ・ **「モビライズ・スマート・チャージ」**：このアプリにより、ルノーの電気自動車のオーナーは自宅で車を充電する費用を最適化しながらカーボン・フットプリントを削減することが可能となる。このアプリはフランス、オランダ及びベルギーで利用できる。
 - ・ **「バッテリー証明書」**：このアプリにより、フランスのルノー及びダチアの電気自動車のオーナーは、バッテリーの残りのエネルギー容量をスマートフォン又はインターネット上で直接提示する証明書を作成することができる。この目的は、中古電気自動車の販売を促進することである。モビライズは、カーボン・ニュートラル、循環型経済、そして自動車のライフサイクルの拡張に努めている。フランスのRefactory内では、車両やバッテリーのライフサイクルを拡張するため、モビライズはイニシアチブを集中している。モビライズはバッテリーの再利用のためのソリューション、特にエネルギー貯蔵のソリューションを実施しており、これによってエネルギーの移行をサポートしている。
- モビライズのソリューションは、ヨーロッパ（ポルト・サント島、ベル＝イル＝アン＝メール島、ユー＝島等）及びブラジル（フェルナンド・デ・ノローニャ）のスマート・アイランドにおいて既に見られるように、カーボン・ニュートラルの達成を助けるべく領域内で組み合わせることができる。

(III) パートナーシップ及び提携

ルノー・グループは**カーシェアリングのサービス**（フェロピアル・グループとのパートナーシップによる、ルノー・モビリティ（2021年にモビライズ・シェアと改名）、マドリッド及びパリ/パリ地域におけるZity by Mobilize）の開発にコミットし、この分野の様々なスタートアップへの参加を目標とした取得及び買収を行ってきた（Karhoo、iCabbi、glide.io及び2021年7月にモビライズF.S.が買収した「自動車サブスクリプション」提供プラットフォームであるBipi）。ルノーM.A.I.（Mobility as an Industry）が支援するワールドワイド・モビリティ部門は、2021年1月14日に新しいモビライズのビジネスユニットを開始（これによってすべてのサービス（モビライズF.S.との金融、エネルギー、モビリティに関するもの）が統合され

た。)するなど、2020年以來のシナジーを加速し、意思決定の連鎖を単純化し、既存のサービスを明確にして新しいサービスを生み出すことを可能にしてきた。

ルノー・グループは、様々なパートナーとともに、顧客が電気自動車のすべてのメリットから利益を得られるよう、エネルギー関連サービスの開発・提供を行っている。例えば、ルノー・グループは、プロフェッショナル顧客に対しオーダーメイドの充電ソリューションを提供するため、Eltoという企業を2020年に設立した。これらの取り組みは、既にヨーロッパの11の国の現地パートナーと展開されている。すなわち、フランスではSolstyce、ドイツではGP Joule、ベルギーではEnersolそしてスペインではIBLと提携している。

ルノー・グループは、オランダのテクノロジー・スタートアップであるJedlixとも2017年からパートナーシップを結び、電気自動車の充電コントロールを可能にするスマート充電用モバイル・アプリを同社とともに開発しており、利用者にカーボンフリーの電気とエネルギー料金の節約を保証している。このサービスはオランダ、フランス及びベルギーで稼働しているが、他の欧州諸国にも展開される予定である。2021年、モビライズ・ベンチャーは、新しいエネルギー・パートナーでありそれぞれが各市場のリーダーでもある2社、すなわち、日本の大阪ガス・グループとノルウェーのSkagerakとともに実施された増資の一環として、Jedlixに対する投資を強化した。

フランス(Tokai1)及びドイツ(Tokai2)で、ルノー・グループは「アドバンスト・バッテリー・ストレージ」という独自の革新的なソリューションを開発している。同サービスはドゥエー、フラン及びエルヴェリングセンで運営されているが、このソリューションは、再生可能エネルギーの開発と電力ネットワークの安定化を支援しつつ、バッテリー製品の保証コストを改善するという目的で、電気自動車のバッテリーを使用するというものである。The Mobility House、Caisse des Dépôts et Consignations、Demeter及び三井がこのプロジェクトのパートナーである。

同じく想起すべきは、2013年におけるスタートアップのGireveの設立である。同社は、ヨーロッパ内のドライバーが行う充電ローミングを容易にするため、充電インフラの運用に係る参照相互接続サービスのプラットフォームを開発した。ルノー・グループ、CNR、Caisse des Dépôts、EDF、Enedis及びDemeterがこの会社のパートナーである。

2017年7月、ルノー・グループは、ルノーの完全子会社であるルノー・ベンチャー・キャピタル(2021年にモビライズ・ベンチャーに改名)を設立した。かかる企業の事業目的は、スタートアップの少数持分を取得することである。モビライズ・ベンチャーは、ルノーが開かれたイノベーションを積極的に受け入れる姿勢を活性化させ、自動車製品及びサービスの将来の分野における新興企業とのつながりを作ることを目指している。

モビライズ・ベンチャーのポートフォリオには、現在、Devialet、Phrophesee、Jedlixが含まれ、また、2022年以降は、「再利用」自動車バッテリーに基づくモバイル充電ソリューションを開発・販売しているBetteriesが含まれる。このスタートアップの最初の製品である「ベターパック」は、ルノーがフランのRefactoryにおいて工業化した。

(2) アライアンス

アライアンス ルノー - 日産 - 三菱

概要

ルノー・グループと日産グループのアライアンスは、自動車業界で最も持続的かつ生産的な多文化間の戦略的提携である。このパートナーシップは、絶え間ない進化と新しいプロジェクトやパートナーの統合を可能とするユニークで実際的かつ機敏なモデルを24年にわたって提供してきた。このアライアンスは、三菱グループまで拡大され、世界最大の自動車連合を形成している。

アライアンスは電気自動車で業界のリーダーであることを証明しており、また将来の自動運転車、コネクティッド・カー及び手頃な価格の自動車につながる革新的技術を開発している。

アライアンスは、パートナー各社及びすべてのステークホルダー(従業員、顧客、サプライヤー等)のための価値を創出することを目指している。

歴史

1999年3月27日、ルノーと日産自動車株式会社(以下「日産」という。)はアライアンスの設立契約、すなわちアライアンス及び資本参加契約(以下「AEPA」という。)を締結した。AEPAの規定に基づき、ルノーは

日産の資本の36.8%を取得し、さらに日産に対する持分をまず39.9%まで、その後44.4%まで引き上げることを可能とする新株引受権を引き受けた。一方、日産側には、ルノーの持分を取得する機会が付与された。

日産の業績回復とアライアンスの急速な成功は、両社の財務上の合意の実施を加速し、さらに両社の商・工業上の協力を制度化することによって、パートナー両社を新たな前進に導いた。

その結果、2000年12月20日、ルノーと日産は、アライアンスの2つ目の包括契約である「アライアンス基本契約」（以下「AMA」という。）を締結した。この契約は、「改定アライアンス基本契約」（以下「RAMA」という。）によって、2002年3月28日に改めて表明され、更新された。

AMA、次にRAMAに基づき、以下のとおり、ルノーは日産への持分比率を引き上げ、また日産はルノーの15%持分を取得した。

- ・ 2002年3月1日、ルノーは日産への持分比率を36.8%から44.4%に引き上げた。2010年4月6日、ルノー、日産及びダイムラーの間で株式交換契約が締結され、ダイムラーによるルノー及び日産への資本参加と同時に、ルノーの日産の株式保有比率は44.4%から43.4%に低下した。
- ・ 2002年3月29日及び2002年5月28日、日産は、同社の完全子会社である日産ファイナンス株式会社を受先とする2回の増資により、ルノーへの持分比率を15%まで引き上げた。

フランス商法第L.233-31条の規定に従い、日産ファイナンス株式会社が保有するルノー株式は定足数の計算において考慮されず、議決権は与えられず、したがって当該株式に付帯する議決権は年次株主総会において行使することはできない。

RAMAの適用において、2002年3月28日、ルノー・日産B.V.（以下「RNBV」という。）が設立された。アムステルダムを拠点とする同社は、2002年度以降、ルノーと日産の折半出資を受けている。同社は世界規模で共通の活動をコーディネートし、アライアンスの戦略と中・長期計画の立案に貢献することが目的とされた（下記「RNBVの権限」を参照のこと。）。

2015年のルノーの株式資本に占めるフランス政府の所有比率の引上げと、その後の二倍議決権の導入に関連して、ルノー取締役会は2015年12月11日に以下の契約締結を承認し、年次株主総会は2016年4月29日に承認した。

- ・ ルノーの年次株主総会に提出される一定の決議事項に関して、フランス政府による議決権の自由な行使を制限することを目的として、2016年2月4日にルノーとフランス政府の間で締結されたガバナンス契約。
この契約については「当社の株式及び議決権に関する株主契約」において説明する。
- ・ ルノーと日産の間で2015年12月11日に締結され、特にルノーが日産のガバナンスに干渉しないという継続的慣行を正式に記載した、RAMAの第三次修正。

2017年11月2日、フランス政府は、2015年度に取得したルノー株式14百万株を売却した。その際ルノーは、適用される法令に従い、ルノー・グループの従業員及び元従業員の権利行使を実施するために、1,400,000株（フランス政府が売却した株式の10%）を買い戻した。



2016年10月20日、ルノーが43.4%所有する日産が、三菱自動車の34%持分を取得し、同社の最大の株主となった。

日産による三菱自動車の取得は、拡大したアライアンスの自動車業界における地位の強化を可能とした。

2019年3月12日、ルノー、日産及び三菱自動車は、アライアンスの運営を統括し、実際にそのガバナンス機能を遂行する機関であるアライアンス・オペレーティング・ボードを設立し、世界をリードする自動車アライアンスの新たな幕開けの象徴となった。

2020年、提携3社は、このアライアンスが戦略的拡大とそれぞれの競争力向上に不可欠なものであることを再確認した。そこで、2020年5月27日、アライアンスは新たな協力的ビジネスモデルの採用を発表した。

メンバー各社は、それぞれ自らが最善の戦略的資産を持つ地域における基準となり、他のメンバー各社の競争力を高めるためのファシリテーター及びサポートの提供者となっている。

メンバー3社は、各々の持つリーダー的な領域と地理的な強みを活用して、他のパートナーの発展をサポートすることにより、共同購買などアライアンスの既存の強みを基盤としている。

アライアンスの機能

アライアンス・オペレーティング・ボード

2019年3月12日に設立されたアライアンス・オペレーティング・ボードは、ルノー・グループ、日産及び三菱自動車との業務調整を担い、それぞれの株主及び社員の価値創造に向けた新たな取り組みを行う。

この新たなアライアンス・オペレーティング・ボードは、ルノー・グループが指名したメンバー（2名。アライアンス・オペレーティング・ボード議長を含む。）、日産が指名したメンバー（1名）、三菱自動車が指名したメンバー（1名）の4名で構成される。

2022年12月31日現在、アライアンス・オペレーティング・ボードは、ルノー取締役会長及びアライアンス・オペレーティング・ボードの議長を務めるジャンドミニク・スナール氏、ルノーの最高経営責任者のルカ・デメオ氏、日産の最高経営責任者の内田誠氏並びに三菱自動車の最高経営責任者の加藤隆雄氏により構成されている。

アライアンス・オペレーティング・ボードの決定は、メンバー全員の同意をもって行うものとする。アライアンス・オペレーティング・ボードは、フランス若しくは日本において、又は必要に応じてビデオ会議によって、毎月、またアライアンスの利益にとって必要な頻度で開催する。

アライアンス・オペレーティング・ボードは、アライアンスの運営を監督し、そのガバナンス機能を遂行する。

2021年4月に任命された、アライアンス・オペレーティング・ボードの事務局長であるヴェロニク・サラデポ氏の役割は、各社の運営効率の加速化を目指し開始される、アライアンスの主要なプロジェクトを調整し促進すること及びアライアンス・オペレーティング・ボードへの報告を行うことである。

アライアンス・オペレーティング・ボードは、自動車メーカー3社間の新たな価値創造の源泉に関する提言を行う特定のオペレーティング・コミッティの支援を受けることができる。

2022年中、アライアンスメンバーは、引き続き共同購買及び共同開発による恩恵を受けながら、その業績、製品、技術及び市場について常に業界の最前線にいた。

2022年のAOB^(*)において、アライアンス・オペレーティング・ボードは7回の会議（日本における2回の会議及びフランスにおける1回の会議を含む。）を開催した。さらに、2022年11月に共同作業の進捗を共有するためルノー・グループ、日産及び三菱自動車の取締役会会議が横浜において開催され、2022年12月にはシナジーの加速を目的としてフランスにおいて臨時ワークショップが開催された。例年と同様に、プラットフォーム、車両、パワートレイン、バッテリー、電子アーキテクチャ及び先進的なエンジニアリングに関する戦略計画の見直しが行われた。各社のラインナップが共有され、詳細なレビューが行われ、新たなシナジープロジェクトが検討された。

(*) AOBにおいて業務上及び戦略上の議題はいずれもシナジーの開発を確実なものとするため具体的な焦点を絞って扱われる。

機会が明確に特定され、作業計画が策定され、技術ロードマップが認識及び共有された。

BEV向け製品計画（共通プラットフォームによるものを、2020年度末の0%に対して、90%に引き上げる）と同様に、2025年グローバル製品計画（ICE + xHEV + BEV）（80%が共通プラットフォームをベースとする）を展開中である。

今後のバッテリー戦略について、アライアンスは、共有された共通の技術/コスト/生産能力のロードマップに注力している。アライアンスは、次世代の電気自動車に向けて、フランス、英国、日本及び中国におけるルノー・グループ及び日産向けバッテリーを生産する単一のサプライヤーを選択した。

コネクティビティに関して、アライアンスは、共通電子機器パッケージングをベースにコネクティッド・カー及び関連サービスを販売する計画であり、そのすべてがこれまでに例のないIGAS（グーグル・オートモティブ・サービス）を搭載したものとなるが、これは総合メーカーとして世界初であり、今後数年間にすべてのラインナップにおいてより広範に拡大していく予定である。

またアライアンスは、一定の国々において、その地域/地方における連携を強化している。例えば、ヨーロッパでルノー・グループは、定期的なフォローアップミーティングやマイルストーンによってBセグメントの複数のクロスバッジングプロジェクトについて三菱自動車と密接に連携している。

2022年1月27日に開催された「アライアンス・コム」というイベントにおいて、ルノー・グループ、日産及び三菱自動車は、電気自動車並びにスマート・モビリティ及びコネクティッド・モビリティ向けの**2030年の共通ロードマップ**（以下に記載する）を発表し、メンバー3社及びその顧客の利益のため投資を分担する。

2030年に向けたアライアンスのビジョン 各社の利益のために共に行動する

アライアンスメンバーは、プラットフォーム、生産工場、パワートレイン、車両セグメントなど、共用化の対象となりうる複数の要素をまとめ、各車両に適した共用化の度合いを定めた「Smart Differentiation（スマート差別化）」手法を開発した。この手法は、デザインやアッパーボディの差別化に対するより厳格なアプローチによって補完され、強化される。例えば、Cセグメント及びDセグメントの共通プラットフォームにより、アライアンスの3つのブランドから5モデル（日産のキャシュカイ及びエクストレイル、三菱自動車のアウトランダー、並びにオーストラル及び今後発売予定のエスパス）がつくられている。このプロセスを強化することで、アライアンスメンバーは共通プラットフォームの使用率を今後数年間で現在の60%から2026年には合計90車種の80%にまで高める予定である。これにより、各社は顧客のニーズや最良のモデル、コアマーケットへの注力を深めるとともに、より低コストでアライアンス全体にイノベーションを拡大することが可能となる。

その取り組みの一環として、三菱自動車は、ルノー・グループの最量販車種をベースにした新型ASXをはじめとする2つの新型車を投入し、ヨーロッパでのプレゼンスを強化していく。

5つの共通EVプラットフォーム：業界最多レベルのラインナップを提供

ルノー・グループ、日産及び三菱自動車は、EV市場におけるパイオニアとして、これまで電動化分野に100億ユーロを超える投資をしてきた。主要な市場（ヨーロッパ、日本、米国、中国）においては、アライアンスの15の工場が、流通している10車種のEVの部品、モーター、バッテリーを既に生産している。また、これまでに1百万台を超える電気自動車が販売され、400億kmを走行している。

この独自の専門知識をもとに、アライアンスは今後5年間で総額230億ユーロの追加投資を行って電動化を加速させ、2030年までに35車種の新型EVを投入する予定である。

そのうち、90%の車種は5つの共通EVプラットフォームをベースとし、すべての主要地域においてほとんどの市場をカバーする。

- ・CMF-AEV 世界で最も手頃なプラットフォームで、新型ダチア・スプリングのベースとなっている。
- ・KEI-EV 超小型EVのための（軽自動車）プラットフォームファミリー。
- ・LCV-EV カングー及び日産のタウンスターのベースとして、プロ顧客向けのファミリープラットフォームファミリー。

・CMF-EV **グローバルでフレキシブルなEVプラットフォーム**であり、日産アリア及びメガーヌE-Techエレクトリックのベースとして路上を走行している。CMF-EVプラットフォームは、技術革新とモジュール化がもたらすポテンシャルにより、アライアンス・パートナーにとって新世代EVのベンチマークとなるプラットフォームである。このプラットフォームは、高性能な新型モーターや超薄型バッテリーを搭載し、100%電動パワートレインに特有のすべての要素を統合及び最適化するためにつくられた。2030年までに15を超える車種がCMF-EVプラットフォームをベースとし、最大で年間1.5百万台がこのプラットフォームで生産されることになる。

・CMF-BEV 世界で**最も競争力のあるコンパクトEV用のプラットフォーム**であり、2024年に投入される予定である。最大400kmの航続距離と優れた空力性能を実現するCMF-BEVは、現行のゾエと比べてコストを33%削減し、消費電力を10%超改善した。このプラットフォームは、ルノー、アルピーヌ及び日産の各ブランドで年間25万台分のベースとなる。この中には、ルノーのR5や、日産のマイクラの後継となる新型コンパクトEVも含まれる。この新型車種は、デザインは日産、開発はルノー・グループが担当し、フランス北部にある電気事業センターであるルノー・エレクトリシティでの生産が予定されている。

共通のバッテリー戦略、画期的なバッテリー技術の革新及び220GWhの予定生産能力：すべての顧客に市場において最も魅力的な商品ラインナップを提供

競争力が鍵であり、特にコアマーケットにおいてルノー・グループと日産が共通のバッテリーサプライヤーを選択することによりメンバー各社に共通のアライアンス・バッテリー戦略をもたらした。

アライアンスはスケールメリットと手頃な価格を実現するため共通のパートナー企業と協業して、バッテリーコストを2026年には50%、2028年には65%削減することを可能にする^(*)。

(*) これらの予測においては、エネルギー及び原材料コストの変動（特に2022年に発生したもの）は考慮されていない。

アライアンスは、2030年までに世界中で合計220GWhのバッテリー生産能力を確保する予定である。

さらに、アライアンスは全固体電池（ASSB）技術に関する共通のビジョンを共有している。日産は、バッテリー技術の先駆者としての深い専門知識と固有の経験に基づいて、この分野における革新をリードし、アライアンスメンバーで活用できるようにする。

ASSB技術は現行の液体リチウムイオンバッテリーと比較してエネルギー密度が2倍に向上し、充電時間は3分の1に大幅に短縮され、顧客はより快適により長い距離を走行することができるようになる。

2028年半ばまでにASSB技術の量産を開始し、さらに将来的に1kWh^(*)あたり65ドルまでコストを削減することでICE車と同等のコストを実現し、グローバルにEVシフトを加速することを目指す。また、アライアンスは最先端のバッテリーマネジメントシステムを有している。業界において他社と異なり、アライアンスはハードウェアとソフトウェアの100%制御を選択し、極めて貴重な予測データを活用しながらバッテリーの健康状態をモニターし、技術向上を可能としている。

(*) これらの予測においては、エネルギー及び原材料コストの変動（特に2022年に発生したもの）は考慮されていない。

アライアンスは、戦略的パートナーと協力して公共充電について顧客に最適なソリューションを提供する。モビライズ・パワー・ソリューションズは、B2Bの顧客向けに、最適な再充電インフラのプロジェクト設計、設置及び保守運用並びに顧客のビジネスニーズを満たすすべての関連サービスを含む一貫通貫のサービスを提供している。

アライアンスのEモビリティサービスのプロバイダーであるプラグサーフィンを介したアイオニティとの契約が締結されたため、顧客はヨーロッパにおけるアイオニティの急速充電ネットワークを優遇価格で利用できるようになる。

EVビジネスにおいて10年を超える経験を持つアライアンスメンバーは、特に二次利用やリサイクル、バッテリーのライフサイクル全体を通じた効率的で持続可能なソリューションの実現によって、バッテリー再利用の最適化に関し、競合他社の先を行く深い知見を有している。

2026年までに25百万台の自動車がアライアンス・クラウドに接続：トップクラスのデジタル体験を顧客に提供

アライアンス全体でのイノベーションのさらなる共有において、インテリジェント・モビリティとコネクティッド・モビリティは重要なテーマである。

ADAS（先進運転支援システム）及び自動運転の分野での20年の経験に基づき、アライアンスは、日産の受賞歴のある「プロパイロット」システムを一例とするインテリジェント車両や運転支援技術の革新を推進し、リアルワールドでの安全な走行、利便性、走る楽しさを向上させ続ける。

アライアンスメンバーは、プラットフォームと電子システムの共有により、2026年までにアライアンスの45車種に自動運転システムが搭載され、10百万台を超える車両が路上で走行すると見込んでいる。

現在、既に4百万台の車両がアライアンス・クラウドにつながっており、常時データのやりとりをしている。

2026年までに年間5百万台を超える車両にアライアンスのクラウドシステムが搭載され、計25百万台のコネクティッド・カーが路上で走行することになる。また、アライアンスは、その自動車にグーグルのエコシステムを導入した最初の世界規模のマスマーケット向けOEMである。

ルノー・グループのリーダーシップの下、アライアンスは、一体型の共通電気・電子アーキテクチャを開発し、電子機器のハードウェアとソフトウェアのアプリケーションを統合することで、その効果を最大化し、パフォーマンスの最適化を図る。

アライアンスは、2026年までに完全にソフトウェア定義された車両を初めて発売する予定である。この技術により、アライアンスは、自動車のライフサイクル全体を通じて、その自動車のOTA（Over The Air）のパフォーマンスを向上させる。これにより、自動車がデジタル・エコシステムに統合され、パーソナライズされた体験や新しい充実したサービスを顧客に提供し、メンテナンスコストの削減を実現することで、より高い価値が顧客に提供されることになる。また、これにより、アライアンスメンバーは、車両の再販価値も高

めることができる。さらに、こうした車両は、つながっているあらゆるモノやユーザー、インフラとの通信が可能であり、アライアンス各社に新たな分野での価値創造の機会を創出する。

アライアンスによる独自のデジタル体験は、前例のない量のデータ利用を可能とし、自動車業界を新しい次元へと導くことになる。その革命的な流れの先頭に、ルノー・グループ、日産自動車及び三菱自動車の3社は位置している。

アライアンス・パートナーシップの新たな章

ルノー・グループ及び日産自動車株式会社の取締役会の承認を経て、アライアンスは、2023年2月6日に、そのパートナーシップを次のレベルに引き上げるため、一連の新たな取り組みを発表した。

アライアンスのすべてのステークホルダーに対する価値の創造を最大化する3領域のプログラムには以下が含まれる。

- ・ 中南米、インド及びヨーロッパにおいて、事業面で高い価値を創造するプロジェクト
- ・ パートナーが参加可能な新しい取り組みによる戦略的な機敏性の向上
- ・ リバランスされたルノー・グループと日産の間の株式持ち合いと強化されたアライアンスのガバナンス

ルノー・グループと日産は、上記取引に関する拘束力のある包括合意を締結し、2023年第1四半期末までに最終契約の締結を予定している。これらの最終契約に規定される取引は、規制当局の承認を含むいくつかの条件を前提にしており、2023年第4四半期に完了する予定である。

これら広範な取り組みは、24年間続いたパートナーシップの進化と強化、新たなスピリットの創造及びアライアンスのメンバー3社のもつ技術の活用につながる。この新たなパートナーシップは、急速に変わりつつある自動車及び新しいモビリティ市場において革新と変革を続けるため、さらなる成長機会を生み、各社の事業効率を改善する。

事業面で高い価値を創造するプロジェクト

2030年に向けたアライアンスのロードマップを策定してから一年が経ち、各社は新たに中南米、インド及びヨーロッパにおいて、市場、車両、技術という3領域で、アライアンスのメンバーに互恵的で大規模かつ具体的な結果をもたらすことを目的とした主要なプロジェクトを発表している。各社は、中期的にはこれらの価値創造プロジェクトによる恩恵を享受し、短期的にはコスト分担や最適化による恩恵を受けることとなる。

中南米

中南米において検討される4プロジェクトには以下が含まれる。

- ・ ルノー・グループが開発し、アルゼンチンで日産に供給する新たなピックアップ
- ・ 順調に進捗している既存のピックアップファミリーである日産のフロンティア/ルノーのアラスカンの協業プロジェクトは継続し、今後もルノー・グループがピックアップをコルドバ（アルゼンチン）でルノー・グループと日産向けに生産する予定
- ・ メキシコでは、日産がルノー・グループ向けに新型車を生産。ルノーの車両が20年ぶりにメキシコで生産される予定
- ・ 加えて、日産とルノー・グループは、いずれもCMF-AEVプラットフォームをベースとした共通Aセグメント電気自動車2車種を発売する予定

インド

- ・ ルノー・グループと日産は、インド市場及び輸出向けに、ルノー・グループと日産が共有する新型SUV及びルノーのドライバーから派生する日産の新型車など、複数の新型車プロジェクトで協業予定
- ・ さらに中南米と同様、日産とルノー・グループは、共通Aセグメント電気自動車を検討中

ヨーロッパ

- ・ ルノー・グループと三菱自動車は、ルノーのキャプチャーとルノーのクリオの資産を活用し、CMF-Bプラットフォームをベースとした新たなASXとコルトの2車種の新型車を開発予定
- ・ ルノー・グループは、ソフトウェア定義車両技術の利用による恩恵を得るルノー・グループ初の車両であるFlexEVanを2026年に欧州市場に投入し、日産に供給予定

- ・ 2026年以降のラインナップに関しては、日産とルノー・グループは次世代Cセグメント電気自動車における協業も模索していく。最適な充電時間を達成するため、日産とルノー・グループは共通の800Vアーキテクチャの採用を検討するなど、欧州市場向け車両における技術の共有を継続する予定
- ・ これらの取り組みによって、2026年からフランスのルノー・グループのエレクトリシティ工場で生産予定のCMF-BEVプラットフォームをベースとした日産の将来のコンパクト電気自動車（Bセグメント）を含む、従前のコミットメントを強化する予定

車両に留まらない、物流、アフターサービス、充電インフラ及びバッテリー

ヨーロッパにおいて、協業範囲は車両自体に留まらず、物流から使用済みの段階に至るまで（使用及びリサイクルを含む。）のライフサイクルが対象となる。

- ・ 物流、アフターサービス及び販売金融においては、ルノー・グループ、日産及び三菱自動車は、物流ネットワークでの協業機会を検討し、販売店の収益性向上やコスト削減を支援
- ・ 主要市場での共用販売店舗の増加
- ・ ヨーロッパにおけるMobilize Financial Servicesの強力なプレゼンスを活用し、中古車・アフターサービス・販売金融面の共通戦略を策定
- ・ EV充電インフラにおいては、ルノー・グループと日産は、ヨーロッパで両社の販売店における充電インフラ整備に共同で取り組む予定（charging@dealer）
- ・ 循環型経済に関しては、ルノー・グループと日産は使用済みバッテリーと生産廃棄物のバッテリーリサイクルについて共通のパートナーを選定予定

パートナーが参加可能な新しい取り組みによる戦略的な機敏性の向上

パートナーシップの2つ目の領域において、アライアンス3社は、相互に付加価値が期待できるパートナーの独自プロジェクトに投資・協業し、既存の電動化や低排出技術戦略を強化していくことで合意した。

これら機敏で戦略的な取り組みは、各社の持続可能な成長と脱炭素化に向けた目標の実現に向けて、共通性と投資機会を最大化することで「Nissan Ambition 2030」や「ルノーリユーション」などメンバー各社の事業計画を強化するよう立案されている。

協業分野には以下が含まれる。

- ・ 日産は、ヨーロッパにおけるルノー・グループのEV&ソフトウェア事業者であるアンペアの戦略的投資家になるべく、最大15%を出資する意向。このアンペアに対する投資計画により、日産のヨーロッパにおける新規事業の機会が強化され、加速する。
- ・ 三菱自動車もアンペアへの参画を検討しているとのことである。
- ・ 日産及び三菱自動車は、低排出ガス内燃機関（ICE）及びハイブリッド・パワートレイン技術のさらなる規模と市場の拡大を目指すルノー・グループの取り組みである、ホースプロジェクトの顧客となる予定である。

これらの取り組みは、全固体電池（ASSB）、ソフトウェア定義された車両（SDV）、先進運転支援システム（ADAS）及び自動運転など、既存の技術分野における協業を補完するものである。

リバランスされたルノー・グループと日産の間の株式持ち合いと強化されたアライアンスのガバナンス

アライアンスのメンバー各社において、それぞれの事業計画を実行する中で、次世代のアライアンスの目標に沿った株式持ち合いの仕組みとガバナンスの条件を定めることが重要であった。この24年間、従来のアライアンス契約のもとで各社はそれぞれの戦略を遂行してきたが、アライアンスのメンバー各社が今後の事業の好機に最善の準備をするためには新たなアプローチが必要となる。

このため、アライアンスの創設メンバーであるルノー・グループと日産は、有効性を確保し価値創造を最大化するために、株式持ち合いとガバナンスの条件についてリバランスすることに合意した。

拘束力のある包括合意では、ルノー・グループと日産の間の新たなガバナンス体制の原則と、株式持ち合いのリバランスが定められている。両社の新たなアライアンス契約の締結は2023年3月31日までに予定されており、現在のアライアンス関連の契約（すなわち、改訂アライアンス基本契約、アライアンス及び資本参加契約並びに2019年3月12日の覚書）の置き換えとなる。

この新しいアライアンス契約の有効期間については、当初15年間となる予定である。

将来の協業を支える、ルノー・グループと日産の間の株式持ち合いのリバランス

- ・ 日産とルノー・グループは、ロックアップ及びスタンドスティル義務を伴う15%の株式持ち合いを維持する。
- ・ ルノー・グループは日産株式の28.4%をフランスの信託に譲渡し、信託される日産の株式は、以下の場合を除き、中立的に投票される。
- ・ ルノーが推薦する日産の取締役の選任又は解任（受託者はルノーの指示に従って議決権を行使する）
- ・ ルノー・グループが推薦する日産の取締役以外の日産指名委員会が推薦する取締役の選任又は解任（受託者は日産指名委員会の決定及び提案に賛成して投票する）
- ・ 日産の取締役会が支持しない株主提案（受託者は棄権する）
- ・ ルノー・グループは信託した日産株式が売却されるまでの間、引き続き当該株式に付随する経済的権利（配当金及び株式の売却益）のすべてを有する。なお、信託への譲渡に伴うルノー・グループの財務諸表への減損影響はない。
- ・ 日産株式の28.4%が信託に譲渡されることに伴い、日産が保有するルノー・グループの株式に付随する議決権が行使可能となる。
- ・ ルノー・グループと日産の議決権行使の上限は、行使可能な議決権の15%とし、両社はこの範囲内で自由に議決権の行使が可能となる。
- ・ ルノー・グループは、同社にとって商慣習上合理的な場合、信託した日産株式の売却を受託者に指示するが、あらかじめ決められた特定の期間内に売却する義務を負わない。
- ・ ルノー・グループは日産と協調的で秩序あるプロセスにおいて自由に信託内の日産株式を売却できるが、日産は筆頭の売却候補として、直接又は指定された第三者を通じてその優先的な地位を享受する。

議決権及びガバナンス

- ・ 新たな取り決めに伴い、ルノー・グループとフランス政府との間で2016年2月4日に締結された、フランス政府によるルノー・グループの株式保有に関するガバナンス契約が解消される。これにより、フランス政府はルノー・グループにおけるすべての議決権を自由に行使することが可能となる。
- ・ 引き続き、ルノー・グループは日産の取締役会において2名を推薦する権利を有し、日産はルノー・グループの取締役会において2名を推薦する権利を有する。
- ・ アライアンス・オペレーティング・ボードは、ルノー・グループ、日産及び三菱自動車の調整の場として存続する。

ルノー・日産 B.V. (RNBV)

2002年以降、RAMAに基づいて、RNBVはアライアンス・レベルの戦略及び企画について意思決定及び提言の権限を有している。

さらに、RNBVは、ルノー・日産パーチェシング・オーガニゼーション（RNPO）の名で2001年4月に創設されたアライアンス・パーチェシング・オーガニゼーション（APO）の唯一の株主である。

RNBVはルノー又は日産の運営管理に干渉せず、利益の分配を受けず、また関連リスクを負担しない。運営上の決定は、各社がその影響を受ける範囲内で行い、実施する。

この会社は、連結財務諸表注2-Cに記載の会計原則に従い、重要性が低いため連結されていない。

RNBVの権限

RAMAに従い、ルノーと日産は、2002年4月17日に締結され、当初期間を10年間とする経営委託契約（以下「経営委託契約」という。）に基づいて、一定の権限をRNBVに委任していた。

2012年4月、経営委託契約は、経営委託契約の更新契約と題する契約（以下「経営委託契約の更新契約」という。）に従い、さらに10年間更新された。同契約の規定は経営委託契約と同一である。

経営委託契約は、2022年4月16日に満了し、更新されなかった。ルノー株主は、2022年5月25日のルノーの株主総会においてこれについて報告を受けた。

RAMAが存在する限り、かつ新たな契約に至るまで、RNBVはRAMAに列挙される意思決定及び提言の権限を有することになるが、こうした決定はルノー-s.a.sには直接適用されず、状況に応じてルノー-s.a.sのガバナンス機関による正式な承認が必要である。

RAMAに基づくRNBVの権限のリストは限定的であり、アライアンスの創設以来変更されていない。

第一に、RNBVは、以下を含む意思決定の権限を有する。

- ・ 3年、5年及び10年計画（数量的データを使用した戦略的な会社のプロジェクト）の採用。
- ・ 製品計画の承認（現在又は将来の製品、自動車及び部品の設計、生産及び販売に対応する戦略的計画の段階）。
- ・ 製品及びパワートレイン（プラットフォーム、車両、ギアボックス、エンジン及びその他の部品等）の共有に関する決定。
- ・ 下記を含む財務方針の原則。
 - 将来のモデル及び投資に適用される収益性の調査に使用される割引率及びハードル・レート
 - リスクマネジメントのルール及びそれらに適用される方針
 - 資金調達及びキャッシュマネジメントのルール
 - 負債資本比率に関する戦略
- ・ 共通の子会社の管理、並びにクロス・カンパニー・チーム（CCT）及びファンクショナル・タスク・チーム（FTT）の創設、変更、運営及び解散。これらのチームは主要なセクター及び事業分野のすべてにおいて活動しており、2社間の新たなシナジーの発掘を任務としている。チームのマネジャーは、それぞれの活動分野での進捗状況について、アライアンス・ボードに定期的に報告している。
- ・ 日産及びルノーにより共同ベースでRNBVに課せられたその他のテーマ又はプロジェクト。

RNBVはまた、ルノー及び日産に一連の決定について提案する独占的権限も有する。両社は自由にかかる提案を受諾又は拒否できる。

かかる提案は以下に関するものである。

- ・ 共同子会社の創設及びその枠組み。
- ・ 経営陣を対象とする補完的な報奨金制度。
- ・ 総額100百万ドル以上の重要な支出の変更。
- ・ 500百万ドル超の戦略的投資。
- ・ 日産又はルノーと第三者との間の戦略的な協力。

RNBVのガバナンス

RNBV業務執行体の機能については、RNBVの定款第14条以降に記載されている。

RNBVのフランス語訳の定款は、ルノーのウェブサイトですべて入手可能である。

RNBV業務執行体の構成は、常にルノーと日産の代表者におけるバランスの原則に従っている。

RNBVの定款及びRAMAに従い、業務執行体は以下の10名で構成されている。

- ・ 5名はルノーにより任命され（以下「Rメンバー」という。）、RNBVの業務執行体の会長である「会長兼最高経営責任者」の肩書を持つルノーの最高経営責任者を含む。
- ・ 5名は日産により任命され（以下「Nメンバー」という。）、RNBV業務執行体の副会長である「副会長」の肩書を持つ日産の最高経営責任者を含む。

RNBV業務執行体の会長及び副会長はそれぞれ4議決権を、業務執行体のその他のメンバーはそれぞれ1議決権を有する。可否同数の場合は会長が決定権を有する。

業務執行体のすべての決定は、出席又は代理されたメンバーの議決権の単純過半数により行われる。

RNBVの定款に基づき、業務執行体は第三者に関連してRNBVを代表する権限を有する。

同様に、会長及び副会長はそれぞれ、第三者についてRNBVを代表する権限を有する。

アライアンスに影響を及ぼすすべての決定は、ルノーと日産の共通の利益を目的として行われる。業務執行体のメンバーが、意思決定プロセスにおいて利益相反が存在する状況にあると自ら認識した場合は、当該決定への参加を控えるものとする。

RNBVが定義する方向性の実施及びその結果生じる運営上のすべての決定は、引き続きルノーの排他的権限内であり、取締役会及び会社代表権を有する幹部社員によって代表される。

ルノーは、RNBVの権限の範囲を越えて、自らの活動を完全に自由に実施することができ、会社の運営上、商業上、財務上及び社会的な管理に関するすべての決定は、自発的かつ独立して行動する経営・管理機関によって行われる。

(3) 規制環境

規制環境

自動車の製造に関する規制

一般的枠組み

自動車の製造に関する規制は、一方では車内か公道上（歩行者や自転車通行者など）かを問わず、対人事故の数と影響を減らす必要性に関して、また他方では、自動車の全車両の環境影響（汚染物質の排出量、騒音、又は資源への負荷の低減）に関して、各国の要件を満たすように策定されている。ルノー・グループは、これらの要件に対応できるように、適切な手段を常時確保している。

欧州連合の規制枠組みは、地理的には欧州又はその近隣の約40ヶ国に拡張適用されており、技術規制の共通リストに基づいて1つの欧州連合加盟国で認められた認可が他の欧州連合加盟国で認識され、追加の技術的制約なしにすべての欧州連合加盟国で登録されることを可能としている。

欧州の枠組みは、歴史的に世界中の多くの国家技術規制の先駆者となっている。この枠組みは、特に、**自動車及びそのトレーラー、並びに当該車両用の装置、構成部品及び個別の技術ユニットの認可及び市場監視に関する規則（EU）第2018 / 858号（自動車及びそのトレーラー、並びに当該車両用の装置、構成部品及び個別の技術ユニットの、一般的な安全並びに車両の乗員及び脆弱な道路利用者の防護に関する型式認証の要件に関する2019年11月27日付規則（EU）第2019 / 2144号による改正を含み、「一般安全規則（General Safety Regulation）」（GSR）と呼ばれる。）**に基づいており、これによって認可検査及び製造工程管理、並びに市場に出された車両の統計的かつ継続的な監督及び2022年以降の多くの受動的及び能動的な安全技術要件が強化された。

自動車メーカー、より一般的には自動車セクターは、欧州委員会によって組織され、加盟国内の関連産業で構成される作業部会の枠組みの中で、欧州の技術規制の継続的強化に取り組んでいる。また、自動車セクターは、約60の国々や国際機関（欧州連合を含む。）で構成される国連の作業部会の幅広い枠組みの中で、技術的及び産業的な課題や機会、実施期限を考慮しながら、規制変更の確実な実施に取り組んでいる。

2020年から2021年にかけての医療情勢は、規制文書の起草に多少の遅延をもたらしたが、採択日を遅らせることはなかった。また積極的・受動的な安全の観点からも、排出量及び汚染物質の観点からも、規制要件の水準の決定に影響を及ぼしていない。

汚染物質の排出量及びCO₂

ここ数年間において、**小型乗用車及び商用車からの排出量に関する自動車の型式認証（Euro5及びEuro6）並びに車両の修理及びメンテナンス情報の利用に関する（EU）第2018 / 858号により改正された規則（EC）第715 / 2007号（（EU）第2018 / 1832号により改正された2017年6月1日付委員会規則（EU）第2017 / 1151号による補足を含む。）**により、汚染物質の排出量に関する規制要件に、大幅な変更があった。

2018年9月1日以降、WLTP（乗用車等の国際調和排出ガス・燃費試験法）と呼ばれる、より現実に近い走行実態を示す新試験サイクルにおいて、すべての新型の乗用車（PC）及び小型商用車（LCV）の汚染物質が、Euro6及びCO₂上限値を用いて計測される。より重量の大きい新型の小型商用車については、1年遅れてWLTPが実施された。

実験室で汚染物質を計測するWLTPに加え、RDE（実路走行排気（Real Driving Emissions））として知られる手続が、2段階で導入された。この手続により、実際の道路条件下（走行、路面の状態、天候等）での排出量を確認することができる。

Euro6d TEMPと呼ばれる暫定的第1段階では、計測上の不確実性を考慮して、窒素酸化物（NO_x）排出量規制については2.1、粒子状物質数（PN）については1.5の適合係数が設定された。Euro6d TEMPIは、2019年9月1日以降はすべての新型の乗用車及び小型商用車に、また2020年9月1日以降はすべての重量小型商用車に適用されている。

Euro6d として知られる第2段階では、NO_x及びPNに関するこの適合係数は1.00に引き下げられ、NO_xについては0.43、PNについては0.5の測定不確実性マージンを考慮に入れる。測定不確実性マージンについては、車載型排出ガス計測システム（PEMS）の手続と機器の進歩に照らして毎年改訂されることが明記されている。Euro6d は2020年1月1日以降の新型モデルに適用されており、2021年1月1日からはすべての乗用車及び小型商用車、並びに新しい重量小型商用車に、また最後に2022年1月1日からはすべての重量小型商用車に適用されている。

排ガス排出量に適用されるこれらの規制に加え、2019年9月1日以降すべての新型車に適用される手続の厳格化により、ガソリン車の燃料系統からの蒸発ガス排出量も削減された。

「排出量」規則（CE）第715 / 2007号は、新製品の認可に限らず、メーカー及び加盟国による顧客保有車両の点検も要求している。自動車産業は、6ヶ月から5年、又は15,000kmから100,000kmの間で車両検査が必要とされる消費財を生産する、数少ない産業の一つである。

EURO6d手続、WLTP(乗用車等の国際調和排出ガス・燃費試験法)第3法、及びRDEパッケージ5の修正及び改正から成る、Euro6e / Eu6ebis / Eu6ebis FCMと呼ばれる3つの新たな中間段階は、2022年7月5日に成立した。2022年末に予定されていたその公表は、2023年初頭に行われる予定である。

EURO6d手続の制限は変更されることはなく、これらの新たな段階では、以下のように、より厳しい要件が導入される。

- ・ EURO 6e（2023年9月に新車 / 2024年9月にすべての車両）：PEMSの測定不確実性マージンがNOxについては0.1、PNについては0.34に引き下げ
- ・ EURO 6ebis（2025年1月に新車 / 2026年1月にすべての車両）：RDE運転の温度条件の拡張、補助排気ガス関連ストラテジーの使用を追跡する指標の導入、及びPHEVのCO₂排出量算定係数の引き下げ
- ・ EURO 6ebis FCM（2027年1月に新車 / 2028年1月にすべての車両）：PHEVのCO₂排出量算定係数引き下げの第二段階

次期の重要な規制マイルストーンはEuro7である。欧州委員会は、コンサルタントのコンソーシアム（CLOVE）にEuro7の技術要件に関する具体的な提案の策定を委託した。CLOVEコンソーシアムは、2021年4月に提案を公表した。

議会及び理事会に提出される共同決定案は、2021年の終わりに提出される見込みであったが、繰り返し延期されており、2022年中にも採択されていない。欧州委員会の野心は、Euro7が「排出ゼロ」^(*)の前の最終段階になることである。

(*) 使用時の排出ゼロ：走行時、WLTP認証サイクルに基づき、摩耗部品を除き、CO₂排出量及び規制大気汚染物質の排出がないこと。

同時に、**CO₂排出性能基準を定める規則（EU）第2019 / 631号**が、新型の乗用車及び小型商用車に適用されている。この規則は、欧州における気候保全の非常に重要な要素である。

規則（EU）第333 / 2014号は、2020年以降**乗用車の全車両**の95%に適用される95g / kmのCO₂排出上限値を規定していた。2021年以降、規則（EU）第2019 / 631号により、2030年までに達成すべき目標が定められている。この規則では、2021年に算定した出発点と比較して15%の削減を2025年までに達成し、2030年にはこの同じ出発点と比較して37.5%の削減を達成することが定められている。これらの目標は、ルノーのラインナップにおけるハイブリッドカーと電気自動車のシェアを大幅に増やさない限り達成できない。さらに、規則第2019 / 631号では、2025年及び2030年において、ゼロ・エミッション又は低排出量車両（ZLEV）がラインナップに占める割合の最低水準を超えることに対するインセンティブが導入されている。

2022年半ばに成立した新パッケージ「Fit for 55」では、この目標値が2030年には-55%に、2035年には-100%にそれぞれ引き上げられた。これは、排気管からCO₂を排出する新車の販売を全面的に禁止するもので、内燃機関だけでなく、充電式か否かにかかわらず、ハイブリッド車も対象となる。2030年のゼロ・エミッション又は低排出量車両（ZLEV）へのインセンティブも廃止される。

同じ原則は小型商用車にも適用され、2020年には147g / kmのCO₂排出量を目標とし、2021年に定義された基準と比較して、2025年には15%、2030年には31%の削減を目指す。同様に、「Fit for 55」パッケージでは、これらの目標が2030年に-50%、2035年に-100%に引き上げられ、自家用車と同じ結果となる。

2035年までの野心的レベルは既に定義されているが、テキストの他のいくつかのポイントは2022年12月に最終決定されたものである。

医療情勢は、排出に関する規制要件の内容や時期に対して、重大な影響を及ぼさなかった。

規則第2019 / 631号は、上記の目標を達成できなかった場合に、CO₂1グラム当たり及び販売された車両1台当たり95ユーロの罰金を科すことも規定している。しかしながら、同規則では、メーカーの間での共同利用又はエコイノベーションによる利得から恩恵を得る可能性といった、一定の柔軟性も提供されている。

このような地球温暖化阻止の要望は、中国、ブラジル及びインドといった、ルノーが営業している他の国々においても見られる。さらに、特に中国では、電気自動車（純電気自動車及びハイブリッド車）に関する包括的な規制がある。

受動的安全性と積極的安全性

自動車及びそのトレーラー、並びにそれらに用いる装置、部品及び個別の技術的実体に関する型式認証要件に関する規則（EU）第2019/2144号の発効により、メーカー各社は、正面・側面・後部衝突における事故の重大度を最小限に抑えることを目的とした新たな要件を考慮して、全シリーズの安全装置を組み込み、新型車両の構造設計を行うことを要求されることとなる。

受動的安全性

2022年7月以降、新たに認可されるすべての乗用車及び小型商用車は、正面・側面・後部衝突に関する新たな要件を満たさなければならない。当該要件は、2024年7月以降、欧州連合において新規登録されたすべての車両に適用される。

これらの適用日から2年後には、防護領域をフロントガラスまで広げるために、歩行者の安全に関する新たな要件が、これらの車両のフロントエンドに適用される。

積極的安全性

2022年7月以降、新たに認可されるすべての乗用車及び小型商用車（クラスM1及びN1）は、製造時に以下を搭載することが求められる。

- ・ 静止中か動作中かにかかわらず、他の車両との衝突の危険を減らすための先進緊急ブレーキ（AEB）システム
- ・ 区分線（実線）を越える無意識の車線逸脱（表示信号なし）の前に車両を車線に戻し、また無意識に区分線（破線）を越えた場合に運転者に警告する緊急車線維持システム
- ・ 車速が上限を超えた場合に運転者に警告することができるインテリジェント・スピード・アダプテーション・システム
- ・ ハンドルやペダル等の動作分析に基づく運転者の眠気検知・警告システム

これらの先進運転支援システム（ADAS）は、2024年7月から、欧州連合のすべての新規登録車に対して義務付けられることになる。

これらの日付の2年後には、歩行者や自転車通行者を考慮するAEBシステムや、カメラや映像解析アルゴリズムを用いた技術を必要とする先進運転者逸脱警報システムといった、新たなADASが義務付けられる。

2022年7月以降、新たに認可されるすべての乗用車及び商用車（小型商用車及び公共交通機関）は、その乗用車、公共交通機関、軽量小型商用車又は重量小型商用車の区分に応じて、車両の前部、側面及び後部に、歩行者及び自転車通行者の近接検出及び/又は視覚システムを搭載しなければならない。

これらのシステムは、2024年7月以降、欧州連合において新規登録されるすべての車両に対して義務付けられることとなる。

サイバーセキュリティ

規則第661/2009号は、サイバーセキュリティ領域について体系化する新たなジュネーブ規則の採択を通して、車両のサイバーセキュリティ要件（全区分）も導入している。これらの要件は、2022年7月には新規認定車について発効し、また2024年7月には欧州連合において新規登録された全車について発効する。

これらの新たな規定は、検査機関によるすべての決定と認可に対する追跡可能性と透明性を確保するために、非常によく構造化されたサイバーセキュリティガバナンス体制を設置することをメーカーに求めており、またサイバーリスクを制限するすべての最先端の技術的ソリューションを自動車の設計において考慮することを求めている。このシステムは、第三者による認定を受けたシステムでなければならない。

ルノーのサイバーセキュリティガバナンス体制は、2022年初めに既にUTACとCNRVから「認定」されており、現在、特に新しい生産拠点の追加に伴う拡張が行われている。

日本、韓国、トルコ、イスラエルを含む複数の国が、同様の要件を、同様のスケジュールで採用する手続中であるか、採用する予定である。

このように製品のサイバーセキュリティのガバナンス体制を整えることが求められる一方で、メーカーは更新の判断や車両構成のトレーサビリティを確保するために、ソフトウェア開発の管理体制を整える必要がある。

ルノーのソフトウェア開発管理システムの認定は、2023年を予定している。

自動運転車及び/又はコネクティッド・カー

強制的ではないが、無人運転車に関する規制は、初期段階において、運転者の車線維持や、渋滞時及び高速道路での運転を支援するシステム（先進車線維持システム）を対象としている。

より野心的な使用事例への拡張は、2025年までに現実のものとなるはずである。

「無人運転」車両は、明らかに、公共交通機関その他の用途について国家レベルで行われる試験及び現地で行われる認可を通じて取り扱われる特殊事例である。

これと並行して、これらの自動運転システムの使用を認可するために、交通規則が段階的に変更されている。したがって、2020年に採択され、2021年に正式なものとなった道路交通に関するウィーン条約の改正は、ドイツ、フランス、英国におけるこの方向への進展への道を開くものである。

コネクティビティも、自動車セクター以外の複数の参加者が関与しているという点において、特殊な事例であり、インテリジェント・トランスポート・システム・ソリューションの展開にとって真の障害となっている。

欧州委員会は現在、定期技術検査で車両の状態を確認するための、より導入が容易な電子的手段の導入に取り組んでおり、早ければ2020年代半ばには車両適合性が課される可能性がある。

最後に、「コネクティッド・カー」は、データ、特に車両への、あるいは車両からの「データアクセスと転送」に関して重大な課題を提起しており、背景には本質的なマネタイズと新しいビジネスの可能性がある。

現在、欧州連合が起草しているデータ法は、この極めて有望なデータビジネスを規制することを目的としており、その際、個人データを保護する法律（一般データ保護規則）を前提として、メーカーが確実に自由競争と知的財産のバランスを保つことが必要である。

使用禁止物質及び材料並びにリサイクル

「物質」規制は、車両に含まれるすべての物質や材料の登録を規制し、これらの物質や材料の禁止や制限を定めており、車両ごとにモニタリングを行って、有害な又は禁止された製品が市場に流通することを回避し、また使用済み車両及びそのバッテリーのリサイクルを促進している。

車両及びバッテリーの規制物質及びリサイクルに関する世界的ガイドラインは、主に欧州連合により定められている。

これらには、以下のものが含まれる。

- ・ REACH（化学品の登録・評価・認可及び制限に関する規則）、POP（残留性有機汚染物質）及び物質の殺生物性製品規制といった欧州の規制
- ・ 温室効果ガスに関するFガス規制及び空調装置指令
- ・ 車両の使用済み処理における回収率、リサイクル率及び再使用率の最低割当量並びに特定危険物の禁止に関するELV（使用済み車両）・リサイクル性指令
- ・ バッテリーリサイクルに関する進化するバッテリー指令

欧州委員会のグリーン・ディールは、今後5～10年の間に、車両設計に影響を与え、次のような変化につながるような多くの変更を促すこととなる。

- ・ **物質については、短期的又は長期的に環境や人間・生命の健康全般に悪影響を及ぼすものであれば、限定的な例外を除き、ファミリー全体で禁止するプロセスを加速することにより、2030年以前に禁止する。**

フッ素系物質（PFAS）の禁止は2020年に始まり、2027年まで段階的に4,700の物質群全体に拡大される見込みである。このPFASファミリーに初めて適用されたこの加速プロセスは、内分泌かく乱物質、残留性有機汚染物質（POPs）、生物の生殖に悪影響を及ぼすあらゆる物質（CMR物質）、生物蓄積性物質、毒性物質、呼吸器や皮膚アレルギーを発症する物質、免疫毒性・神経毒性物質であることからフタル酸エステルとすべての物質とそのファミリーに急速に拡大する見込みである。

欧州委員会は、国連の環境プログラムの国際条約で認められ次第、欧州連合での禁止を世界中に拡大するよう求めると予想される。これは、残留性有機汚染物質（POP）についてのケースである。

- ・ **電池については、回収基準に限定した現行の規制を、原材料の供給から使用済み廃棄物としての電池の処理までのライフサイクル全体を網羅する規制へと転換し、電池の再利用や部品の再利用などを含む電池の長寿命化を容易にする条件を導入する。この新規制は以下を導入する。**

- ・ 新電池の性能、耐久性、カーボン・フットプリント、分解可能性、リサイクル性、リサイクル材導入などの技術的要求事項
- ・ 当局の定期的な監査を受け、サプライチェーン全体で倫理的なルールを実施する（デューデリジェンス）ことを求める産業組織要件
- ・ 非運輸部門を含む、電池の再利用を容易にするための新たな規制の枠組み
- ・ 各電池の技術的・環境的性能の概要について、デジタルパスポートを通じて顧客とコミュニケーションをとる新たな義務
- ・ 拡大生産者責任（EPR）政策による回収、リサイクル・チャンネルの運営への関与の拡大
- ・ **車両についても、電池と同様に、回収・リサイクルに限定した現行の規制を、ライフサイクル全体をカバーする規制へと転換し、再生プラスチック製品の含有量やサプライチェーンに対する倫理的要求事項を課す。この新しい規制内容は、大型商用車を含むすべての車両に拡大されるべきである。**

中国、韓国、日本、インドといった他の国々でも、乗員のいる車内空間の空気質を保証するために、バッテリーや車両のリサイクル及び／又は車両に含まれる材料からの排出物に固有の要件を採用する可能性がある。

監督の強化

欧州連合加盟国における独自の法的環境は、認可試験の監視強化、エンジン適合検査による車両の耐用期間を通じた性能維持、技術制御の強化及び生産車の法規適合性（COP）検証の強化による全車両の一般的状態の維持、市場に投入された新型車の適合性の監視などを通じて、要件及び規制当局によるその監督が厳格化する傾向を示している。

例えば、欧州連合は、新たなEU規則第2018 / 858号を通じて、2020年9月以降、欧州連合の各加盟国に対し、車両適合性検査の実施を要請する市場監督を導入することを決定した。これには各国内市場を代表する車両のサンプルに対する認可試験の実施が含まれる。市場監督のもう一つの目的は、欧州の認可制度における不具合を検知し、是正するために、欧州連合加盟各国の技術サービス及び認可機関の機能を監視することである。

環境規制

ルノー・グループは、自動車及び機械装置の生産並びに製品販売の一環として、自社の自動車・製品が立地又は販売される各国において、特に自社が運営する拠点・施設及び生産工程の一部として用いる物質に関して自社に直接適用される一定の規制に従うことを義務付けられている。

ルノー・グループは、その活動に伴い、特に大気への排出物、廃棄物管理及び水質・土壌への影響に関する環境規制に従わなければならない。

以下に、ルノー・グループの工業・物流・商業活動に適用される主な規制について述べる。

産業排出物管理

産業排出指令（IED）として知られる2010年11月24日付指令第2010 / 75号は、統合的汚染防止管理（IPPC）指令及び大規模燃焼プラント指令（2001 / 80 / EC）を含む6つの部門指令に取って代わった。

IEDは、産業施設から大気、水域、土壌への汚染物質の排出防止と低減に関する多くの要件を強化するものであり、また、超過してはならない基準値を設定している。

IEDは、特定の産業施設は、まず行政の認可を取得しなければならないとしている。所轄官庁は、一定の環境条件（事業者が汚染に対する十分な予防措置を講じ、施設が少なくとも規制の閾値を遵守していること）が満たされない限り、この認可を発することはできない。

この指令の基本理念の1つは、あらゆる種類の汚染を防止するために利用可能な最善の技術（BAT）を使用することである。行政の認可を必要とする活動は、欧州委員会によって制定、検討、更新されるBAT基準（欧州委員会はその結論を「利用可能な最善技術参照集（BREF）」において公開している。）を満たさなければならない。

ルノー・グループの生産拠点の大半は、自動車用塗料の工程においてBREF STS（溶剤による表面処理）に依拠している。BREF STSは改定されており、新たな結論は2020年12月9日にEU決定第2020 / 2009号で発表された。審査書類を提出した後、関係する生産拠点は、2024年12月までに、この文書で定められた新しい閾値に適合するようBATを導入する必要がある。さらに、ファウンドリに関するBREF SFの改定、表面処理活動に関

するSTMの改定も、それぞれ2019年、2022年に始まった。これらの改定は、BREF STSと同じ論理に従い、最終的にはこれらの活動に関する将来の排出制限を設定するものである。

IED指令は、施設の操業開始前又は発行済み認可の第一回更新に先立って、関係施設の説明と土壌・地下水診断を含む「基礎報告書」を作成することも要求している。最後に、当該指令は活動の停止時における現場復旧のための要件を再定義している。

大気中への排出管理

2015年11月25日付欧州指令（EU）第2015 / 2193号は、中規模燃焼プラントからの排出量を規制している。同指令は、使用燃料の種類にかかわらず、公称火力1メガワット以上50メガワット未満の燃焼プラントから大気中に放出される二酸化硫黄（SO₂）、窒素酸化物（NO_x）及び細粉の排出基準値を設定している。同指令は、一酸化炭素（CO）排出量を監視するための規則も定めている。

事業者は、この指令の附属書 で定められた要件に沿った排出量の監視、及び、特に定期的計測を実施しなければならない。COの計測はすべての施設に義務付けられている。

2014年4月16日付欧州規則（EU）第517 / 2014号（F-Gas）（同規則は2015年1月1日付で規制（EC）第842 / 2006号に取って代わった。）は、京都議定書の対象であるフッ素化温室効果ガスの排出の制限、禁止、削減を目指すものである。

本規則は、

- ・ 気候への影響が大きいフッ素化ガスの使用を抑制し、エネルギー効率が良く安全な代替物質を奨励し、
- ・ フッ素化ガスを含む製品・装置の封じ込めと使用済み処理を継続的に改善し、
- ・ フッ素化ガスの主要グループであるHFCを段階的に削減するためのモントリオール議定書に基づく国際的合意に係るコンセンサスを促進し、
- ・ 欧州連合が、特に規制対象物質とその地球温暖化係数（GWP）について、IPCCの第4次評価報告書に記録されている通り、国際レベルで得られた最新の科学的成果を考慮に入れることを確実にする。

同規則は、2030年までに欧州連合のフッ素化温室効果ガス排出量を現在の水準と比べて3分の2削減することを目指している。

ルノー・グループは、これらの義務を見直し、またこれらの物質の使用を最小限に抑え、その大気への放出を制限するために必要な手配を講じている。

2003年10月13日付温室効果ガス排出枠取引制度のスキームを構築する欧州指令第2003 / 87 / EC号は、フランス、スペイン、スロベニア及びルーマニアにあるルノー・グループの11ヶ所の拠点に影響を及ぼす。既に開始している第4段階（2021年～2030年）におけるその適用は、温室効果ガス排出量の監視と報告に関する実施規則（EU）第2018 / 2066号によって主に規定されている。

この制度は、規制の対象となる拠点に対し、毎年、温室効果ガスの排出量を報告し、排出されたCO₂量のメートルトンに相当する数の「排出枠」を返還することを義務付けている。一定数の排出枠は無料で割り当てられ、追加排出枠は発行市場又は流通市場で購入することができる。

第4段階では、無料排出枠の割当ては、委任規則（EU）第2019 / 331号に示される厳格な規則によって規定されている。温室効果ガスの年間排出量は、実施規制（EU）第2018 / 2067号に記載される認定された独立第三者機関により検証される。

この規則の変更、特に第4段階の開始時から始まる「炭素リーケージ」のエクスポージャーステータスの喪失は、規制対象拠点の無料排出枠数を大幅に減らした。

韓国では、2012年法律（温室効果ガス排出枠の割当て及び取引に関する法律）とそれに付随する政令によって、2015年に交換システムが導入された。釜山工場（RSM）・器興区工場（2021年から）はこの対象となっている。

水管理

ルノー・グループは、生産工程で水を取り入れ、使用し、排出するため、水の使用と保護に関する欧州規則の適用を受けている。

水枠組み指令（WFD）として知られる2000年10月23日付欧州指令第2000 / 60 / EC号は、地域の水政策の枠組みを確立している。

WFDは、欧州レベルでの主要な流域別の水の管理と保護のための枠組みを定めている。WFDは、水政策において戦略的かつ基本的な役割を果たし、地表水（淡水及び沿岸水）並びに地下水の状態の保全と回復に対して、野心的な目標を設定している。

同指令の主な目標は、以下の通りである。

- ・ 2015年以降、これらすべての水の良い状態、すなわち地表水の生態学的・化学的に良好な状態、及び地下水の質的・量的に良好な状態を達成すること
- ・ 最も厳しい基準につながる手法を用いて、利用可能な最善の技術に基づく有害物質の除去及び排出量基準を通じた環境品質基準（2008年12月16日付指令第2008 / 105 / EC号）に対する複合的アプローチを採用すること
- ・ 地域の最優先すべき有害物質に対して、このアプローチを直ちに実施すること。すなわち、当該有害物質を特定し、その排出基準及び品質基準を確立すること
- ・ 流域毎の管理計画を策定すること
- ・ 欧州連合の機能に関する条約で定められた汚染者負担の原則を統合した、水関連サービスの費用回収原則を考慮に入れること
- ・ 情報を増加、改善し、また一般大衆を意思決定に関与させることによって、一般大衆の参加を増やすこと

公的機関は、回収システムに向けて排出される可能性のある産業廃水、及び都市の廃水処理工場からの処理済み廃水や汚泥に対しても、厳しい規制を課している。

WFDは2015年に向けた目標を設定したが、その実施は2027年まで予定されている。水問題、特に生活廃水の再利用については、引き続き議論が進められている。かかる水処理の改善は、特に農業灌漑における廃水の利用を著しく増加させる可能性がある。

2020年12月16日付の欧州指令（EU）第2020 / 2184号は、人間の飲用を意図した水の品質について、欧州連合全域で高品質の水道水を確保することを目的としている。この指令は、すべての欧州人が安全な飲料水を利用できるように改善することを支持し、初めて成功した欧州市民イニシアチブ「Right2Water」に署名した1.8百万人を超える欧州人の要求に応えるものである。

2022年に、欧州委員会は、欧州議会及び理事会の欧州指令（EU）第2020 / 2184号に基づき、人間の飲用を意図した水の懸念物質及び化合物のウォッチリスト（2）を作成した。問題の2つの物質は内分泌かく乱物質であり、これらの新しい要件を満たすために、ルノーが事業を展開する各国の国内法の規定を考慮することになる。これらの要件は、特に配水ネットワークの所有者（企業）に適用される。さらに、新しい飲料水の水質基準も適用する予定である。この指令の現地法への移行のための理論的な期間は2年であることは注目に値する。

最後に、水資源の不足は今後の大きな問題であり、インドはこの点について既に義務を課している。同国では、家庭用水は処理され、トイレで再利用しなければならない。

廃棄物管理

廃棄物枠組み指令（WFD）として知られる2008年11月19日付欧州指令第2008 / 98 / EC号は、欧州連合内の廃棄物処理に適用される規則を定めている。同指令は、保有者が廃棄する、又は廃棄を意図し若しくは要求されるすべての物体又は物質に適用される。WFDは、汚染者負担の原則の名の下に、人間の健康を危うくしたり環境を害したりしない方法で廃棄物を管理する廃棄物生産者の責任を再確認するものである。

同指令は、循環型経済への移行を視野に入れ、廃棄物の発生を抑制・削減することにより、廃棄物生産者が資源の利用に与える影響を制限するための要件も導入している。

同指令は、廃棄物処理方法の階層を設け、廃棄物生産者に次の順序で優先順位を付けることを義務付けている。

- ・ 廃棄物の発生抑制
- ・ 再利用の準備
- ・ リサイクル
- ・ 他の回収様式、特に熱回収
- ・ 処分

同指令は、回収、処分、廃棄物の終了、及び副産物の概念を明確にし、また最低限、紙、金属、プラスチック及びガラスの分別回収の確立を義務付けている。

1989年3月22日に採択され、1992年5月5日に発効した、**有害廃棄物の国境を越える移動及びその処分の規制に関するバーゼル条約**は、廃棄物の国境を越える運搬を規制、制限している。

これは、187の締約国に、廃棄物処理への近接、環境上健全な管理、回収の優先、潜在的有害物質の輸入に対する事前のインフォームドコンセントその他の基本原則を遵守することを呼びかけるものである。

廃棄物の運搬に関する**2006年6月14日付欧州規則（EC）第1013 / 2006号**は、バーゼル条約の原則を欧州法化するものである。

同規則は、近接及び回収優先原則の遵守を通じて、廃棄物の国境を越える運搬の制限を要求している。廃棄物の移動が可能かどうか、及び該当する手続（通知又は通告）を判断するには、以下の事項を考慮する必要がある。

- ・ 廃棄物の発生源（生成国）
- ・ 廃棄物の目的地と経路（EU / EFTA / OECD内部又は外部への移動）
- ・ 廃棄物に適用される処理の種類（回収又は処分）
- ・ 移動する廃棄物の種類
 - ・ 非有害廃棄物：グリーンリスト（規制附属書）
 - ・ 有害廃棄物：アンバーリスト（規制附属書）

「**拡大生産者責任**」（EPR）体制の下で、廃棄物を生成する製品を市場に出す生産者は、その廃棄物の管理に対して、経済上及び／又は運営上の責任を負わなければならない。この責任は、個別、共有、又は集団的なシステム（エコ組織）を通じて実施することができる。

いくつかの欧州指令は、一定の種類の廃棄物（セクター）に対してこの種の義務を導入している。その活動に鑑み、ルノー・グループは、特に家庭用包装、バッテリー及び蓄電池（特に電気自動車のバッテリー）、使用済み車両並びに潤滑油に関する規制に関心を持っている。

2025年までにいくつかの新しいEPRスキームが創設される予定で、ルノー・グループは産業・商業用包装のEPRスキームの影響を受けることになる。

バッテリー及び蓄電池、並びにバッテリー及び蓄電池廃棄物に関する2006年9月6日付指令第2006 / 66 / EC号は、一定の基準を超える水銀又はカドミウムを含有する特定のバッテリーと蓄電池の販売を禁止している。

さらに、同指令は、バッテリー及び蓄電池廃棄物の高水準の回収・リサイクルとともに、バッテリー及び蓄電池廃棄物のリサイクル・処分時を含め、そのライフサイクルにおけるすべての関係者の環境性能の向上を促している。

この指令は、産業用・自動車用バッテリー及び蓄電池廃棄物の埋め立て又は焼却を禁止している。処理とリサイクルの両方から発生する残留物に限っては、埋め立て又は焼却を行うことができる。

産業用・自動車用バッテリー及び蓄電池の回収、処理、リサイクルの正味費用は、生産者が負担しなければならない。

使用済み車両（ELV）に関する2000年9月18日付指令第2000 / 53 / EC号は、使用済み車両とその構成部品からの廃棄物の発生を抑止、制限し、それらを確実に再利用、リサイクル、又は回収するために講じるべき措置を定義している。

車両・機器メーカーは、車両の解体、再利用、回収を考慮に入れて製品の設計・製造を行い、有害物質の使用を制限し、また車両におけるリサイクル材料の比率を高めなければならない。

使用済み車両の再利用・リサイクル率は、1台当たり年平均で総重量の85%以上を達成しなければならない。また、再利用・回収率は、1台当たり年平均で総重量の95%以上を達成しなければならない。

生産者（メーカー又は輸入業者）は、ELV回収システムを構築しなければならない。所有者は、公認の処理施設でのみ、無償で（車両が不完全でない限り）ELVを引き取ってもらうことができる。

ELVの処理コストは、認可された解体業者への解体車両の販売並びに中古車、修理及びリサイクル市場における部品及び材料の販売によって相殺されるため、現在のところ、生産者がこのセクターの経済収支に寄与する必要はない。

結論として、欧州及び世界の環境規制は、この20年間で大きく変化しており、ルノー・グループでは、自社に適用される規則ができるだけ早く特定され、生産システムにおいて考慮されるよう努める。欧州連合のグリーン・ディールは、2050年までにカーボン・ニュートラルを達成するための欧州の新たなロードマップである。この政策は特に、循環型経済並びに資源及び生物多様性の保護を狙いとしており、これらはルノー・グループにとっても中心的な関心事である。このため、ルノー・グループでは、環境負荷に対して警

戒し、その継続的な低減に向けた取り組みを継続的に推進することによって、新たな課題への対応に向けた準備を進めている。

欧州連合は依然としてこの分野のリーダーであるが、資源の不足（特に水）と汚染（大気、廃棄物）の増大の影響を強く受けている韓国、中国、インドといった国々では、より厳しい規制の導入が始まっている。

新車及び予備部品の販売に適用される欧州規則

ルノー・グループは欧州競争法に服している。この法律では、とりわけ、競争を妨げ、制限し、又は歪める契約を禁止している。例外として、製品の生産及び販売の改善、又は技術的若しくは経済的進歩の促進に貢献する場合には、競争を制限する契約（特に、再販業者の選定又は再販業者のための排他的条件の規定）が認められる。

新車の販売及び自動車予備部品の供給に適用される2022年5月10日付欧州委員会一括適用免除規則第2022 / 720号、及び自動車の修理・保守サービスに適用される2010年5月27日付欧州委員会一括適用免除規則第461 / 2010号の目的は、競争を排除せずに販売を改善すると推定されるカルテル及び契約の禁止の適用を免除することである。

この自動的な適用免除の基準は、ある契約の当事者らの市場シェア（最高で30%）と、競争に対する顕著な制限の不存在によって決定される。自動車セクターに適用される場合、この適用免除は、原則として、メーカーによる認定販売代理店・修理業者ネットワークの選定に適用される。

但し、以下のいずれかの制限の存在により、免除の適用が禁止される場合がある。

- ・ 販売業者による車両や予備部品の再販価格（固定又は最低価格）を設定すること（再販価格維持の禁止）
- ・ 販売業者間における地理的市場又は顧客の分配（特に、指定地域又は顧客グループにおける受動的販売台数の制限）
- ・ 認定販売業者による他の認定販売業者からの調達禁止（クロス納入の制限）
- ・ 認定販売業者が独立修理業者に修理又は保守サービスに使用する予備部品を再販することを禁止すること
- ・ 認定修理業者が元の部品と同等の品質を有する予備部品を修理又は保守サービスのために使用することを禁止すること

同様に、規則第461 / 2010号に基づき、独立修理業者が車両の修理やメンテナンスに必要な技術情報にアクセスすることに関する制限は、ルノーによる認定修理業者ネットワークの選定による適用免除の利益を排除するものと推定される。

規則第330 / 2010号は、2022年6月1日に規則第2022 / 720号に置き換えられた。2022年5月10日に採択された新しいガイドラインに付随して、電子商取引とデジタル経済に関する新たな規定が盛り込まれ、流通ネットワークの法的枠組みが更新された。最も重大な変更は、二重流通（直接販売と流通業者のネットワークを通じた再販売を組み合わせたシステム）における情報交換の厳格な規制、選択的流通ネットワークの保護の強化、及び競争禁止義務の期間設定における新たな柔軟性に関するものである。規則第461 / 2010号の免除条件は、おおむね維持されている。

規則第461 / 2010号は2023年5月31日に期限切れとなる。2022年に開催された公開協議を受け、欧州委員会は、2023年6月1日からの5年間を対象とした規則第461 / 2010号の新たな草案と新たなガイドライン案を公表した。更新の主な目的は、修理・メンテナンスサービスの提供に不可欠なインプットと考えられる車両生成データが、現行の枠組みでカバーされている修理・メンテナンスに必要な技術情報と同様に、アクセス、ツール及びトレーニングの提供に関する規則に従うことを明確にすることである。

共同体意匠規制

共同体意匠に関する2001年12月12日付理事会規則（EC）第6 / 2002号は、修理条項の原則を規定している。これは、どの企業にもアフターサービス市場における予備部品の製造及び販売を認めることによって自由な市場競争を促進するために、意匠とモデルを介した視認性を有する自動車予備部品の保護を排除するものである（修理条項の原則）。

国家レベルでいえば、欧州諸国は修理条項の国内法化については分断されたままである。ポーランド、スペイン、ドイツ（2020年1月1日以降）といった一部の国々では、修理条項が国内法化されている。一方、フ

ランス、スロバキア、クロアチアといった他の国々はこの規制緩和を拒絶しており、修理条項の原則を適用していない。

それにもかかわらず、長期的には、修理条項は、欧州連合の全加盟国に適用可能となる可能性が高い。2021年の夏、欧州委員会は、修理条項に関する論点を含む、意匠・モデル制度の総合的評価に関する公開協議を開始した。

修理条項の欧州連合の全加盟国への拡張はルノー・グループのアフターサービス市場におけるシェアに大きな経済的影響を及ぼすこととなる。

フランスでは、2023年1月1日から自由化する法律が成立し、自由化への第一歩を踏み出した。

- ・ 予備部品の著作権保護の廃止
- ・ デザインによる予備部品の保護期間を（25年から）10年間に短縮
- ・ 純正部品メーカーがメーカーの事前合意なしに交換用予備部品を製造できるようにする

銀行規制

子会社であるRCIバンクを通じてルノー・グループに適用されるいくつかの銀行セクター規制は、おそらくルノー・グループの活動に大きな影響を及ぼす。

「CRD 指令」として知られる、**金融機関の活動並びに金融機関及び投資会社の健全性の監督へのアクセスに関する2013年6月26日付指令第2013 / 36号**は、命令第2014 / 158号及び2014年11月3日付政令によって、フランス国内法となった。これらの法令は、金融機関の認可条件、金融機関のガバナンス、内部統制、及び上級経営陣の報酬について規定する規則を再定義した。その目的は、これらの分野において金融機関に適用される規制を欧州レベルで調和させることである。したがって、これらは、銀行セクターにおける域内市場の達成に向けた重要な一歩である。指令第2013 / 36号は、適用免除団体、金融持株会社、複合金融持株会社、報酬、監督措置及び監督権、並びに資本保全措置に関して、指令第2019 / 878号によって改正された。この指令は2020年12月21日付命令第2020-1635号によってフランス国内法となり、財務問題に関する欧州連合法に法律を適合させる多くの規定が定められた。

「CRD 指令」として知られる、**金融機関及び投資会社の健全性要件に関する2013年6月26日付欧州規則第575 / 2013号**は、資本、流動性及びレバレッジ比率に関する新たな要件を導入した。この規則は、資本の質的及び量的側面を改善することにより、欧州の金融機関の堅実性を強化することを目的としている。この規定は、不良エクスポージャーに係る損失の最低限のカバレッジについて、規則第2019 / 630号によって改正された。この新しい規則は、不良エクスポージャーが引当金又はその他の調整によって十分にカバーされない場合の資本からの控除規定によって、資本に関する現行の健全性規則を補足するものでもある。また、CRD IV 指令は、レバレッジ比率、純安定調達比率、自己資金及び適格負債の要件、カウンターパーティ信用リスク、市場リスク、中央清算機関へのエクスポージャー、集団投資事業へのエクスポージャー、大規模エクスポージャー、報告・開示要件に関して2019年5月20日付規則（EU）第2019 / 876号により、また、新型コロナウイルス感染症（COVID-19）流行に伴う一定の調整に関して2020年6月24日付規則（EU）第2020 / 873号により改正されている。

「BRRD」として知られる、**金融機関及び投資会社の再建・破綻処理の枠組みを確立する2014年5月15日付指令第2014 / 59号**は、金融機関の再建・破綻処理の枠組みを定めている。この規定は、財政の安定性を保ち、納税者のコストを最小限に抑えるような方法で、欧州の銀行の破産を確実に管理することを目的としており、困難が生じる前に、また必要であれば破綻処理の開始時に介入する手段を所轄官庁に与えている。同指令は2015年1月1日に発効した。これらの方策は、単一破綻処理メカニズム（SRM）及び単一破綻処理基金（SRF）を確立した2014年7月15日付規則第806 / 2014号によって補完された。最後に、この指令は、金融機関の損失吸収力及び資本再構築力に関して、2019年5月20日付指令第2019 / 879号によって改正された。この指令は、各事業所固有のMREL（自己資本と適格負債に関する最低所要水準）の確定方法を明確にするもので、銀行セクターの破綻処理体制に関する2020年12月21日付指令第2020 / 1636号によりフランス法に移管された。

消費者信用契約に関する2008年4月23日付指令第2008 / 48号は、消費者信用改革に関する2010年7月1日付法律第2010-737号によりフランスにおいて国内法化された。これらの規定は、より適切な消費者保護の提供と、国内の与信規則との調和を目的としている。これらの規定は、消費者に対して標準的な欧州契約締結前情報シートを提供することにより、消費者への情報提供を強化することを、金融機関に要求する。この指令は現在、欧州レベルで改正作業中である。

資金洗浄又はテロ資金調達を目的とした金融システムの使用防止に関する指令第2015 / 849号は、2018年5月30日付指令第2018 / 843号により改正された。この規定は、2021年2月12日付政令第2020-115号によってフランス国内法となった。このシステムは、

- ・ 実質的所有者の登録情報へのアクセスを拡大することにより、複雑な法的実体及び法的構造の透明性を強化し、
- ・ リスクの高い第三国が関与する事業関係又は取引について実施すべきデューデリジェンスの強化策を示し、
- ・ 通信回線を介した取引関係の締結に伴う高度の資金洗浄リスクを軽減するために、保証を設定し、
- ・ 金融・保険会社のグループによるAML-CFT手続の統合的監督の原則を確立する。

2018年5月16日政令第2018-361号によってフランスにおいて国内法化された、**保険販売に関する2016年1月20日付指令第2016 / 97号**は、より適切な消費者保護を確保し、保険商品の販売に関する国内規則を調和させることを目的としている。この規定は、保険商品の設計及び販売のためのガバナンス手続の構築と、顧客への新たな標準の情報文書（IPID）の配布を求めている。

2019年2月25日、**欧州銀行監督機構は、アウトソーシングガイドライン（EBA / GL / 2019 / 02）を公表した。**このガイドラインは、外部委託業務のガバナンスの枠組みを定めている。これにより、各委託先の評価、委託業務の記録簿の保管、及び委託に伴うリスクの適切な管理を確保するための一定数の条項を委託先との契約に盛り込むことが求められている。

2017年1月18日、**欧州銀行監督機構は、デフォルトの定義の適用に関するガイドライン（EBA / GL / 2016 / 07）を公表した。**この規定は、デフォルトの様々な理由（延滞日数の計算を含む。）、非デフォルトへの復帰条件及び関連するプロセスの詳細を明確にすることにより、デフォルトの定義を調和させることを目的としている。本規定は2021年1月1日より適用される。

さらに、欧州委員会は、「延滞債権の重要性基準に関する最終報告書」（RTS / 2016 / 06）と題する委任規則第2018/171号を採択した。この規定は、延滞日数の計算（延滞日数計算）について、絶対的及び相対的重要性基準の適用に基づく唯一の手法を導入している。

2018年11月21日付規則第2018 / 1845号において、ECBは、小売のエクスポージャーについては100ユーロ、その他のエクスポージャーについては500ユーロの絶対的基準値を設定した。2020年12月31日から、これらの規則が遵守されることになっている。

最後に、欧州銀行監督機構は、デフォルト確率の推計及びデフォルト時損失率の推計に関するガイドライン（EBA-GL-2017-16）も公表した。

欧州銀行監督機構はまた、2018年10月31日に、不良債権等エクスポージャー（NPEs）、再交渉エクスポージャー、差し押さえ資産の管理に関連して、信用機関の優れたリスク管理手法を概説するガイダンス（EBA/GL/2018/06）、並びに信用供与プロセス、及び、特に信用度評価に関する関連リスク管理手順に関連して、金融機関の内部ガバナンスの取り決めと手順にも影響を与えるガイダンス（EBA/GL/2020/06）を公表している。このガイドラインは、資本要件とデフォルト時損失の推計のリスク感応度を維持しつつ、内部モデルの結果における不当なばらつきを削減することを目指す、欧州銀行監督機構のより広範な作業の一環である（EBA-GL-2017-16）。

(4) 持続可能な開発

持続可能な開発戦略

ルノー・グループの持続可能な開発活動は、3本の柱を基礎としている。これらの3本の柱は、以下の通り、ルノー・グループが目指す、データ、エネルギー、サービスを原動力とするよりグリーンで技術集約的な企業への変革を支援する。

- ・ 第1の柱である「環境」には、循環型経済への取り組みの進展によるカーボン・フットプリントの低減及び資源の最適利用が含まれる。
- ・ 第2の柱である「安全」とは、当社の自動車の技術を活かして、当社の自動車ユーザーと路上でのサービスの安全性を高めることである。この柱は、職場における従業員の安全も対象としている。

- ・ 第3の柱である「インクルージョン」とは、スキル変革を支援し、ルノー・グループ内のダイバーシティを推進することで、電動化、データ及び循環型経済に係る新規事業への移行を達成することである。

「カーメーカーとケアメーカー」：当社は自動車を作るだけでなく、自動車の生産において当社が依存している地球への影響を制限しつつ、自動車を設計、製造する人や、使用する人をケアする。

この戦略は、当社の業務執行体であるグループ作業協議会や世界中のすべての従業員（世界的な公開調査を介して）及び外部のステークホルダーの公開討論を含む、大規模な協力的・統一的プロセスの成果である。今回は当社の文化に関する調査も行った。倫理及びCSR委員会（現在の戦略及び持続可能性委員会）及びボード・オブ・マネジメントのメンバーは、作業の進捗状況について定期的に報告を受けた。

当社のコミットメントの主要なステージ

ルノー・グループは、持続可能な開発のコンセプトが出現するずっと前から、ルノー・グループが事業を行っている社会及び生態系に対する責任を持って行動している。そこで、社会福祉、社会及び環境に関連する当社の行動の非包括的な概略を以下に示す。（ = 社会福祉、 = 環境、 = 社会）

1900年～1950年

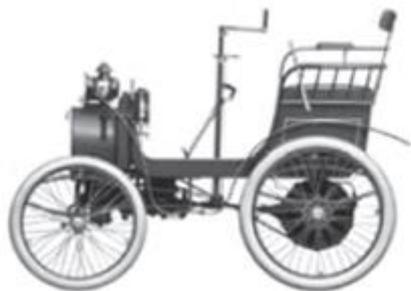
Caisse de secours mutuel（1904年）

メディカル・サービス（1914年）

ルノー工場実習校（1919年）

労使協議会を有する初めての企業（1944年）

ショアジー＝ル＝ロア工場にて、標準的な交換業務（機械部品の修理）（1949年）



1951年～1960年

生理学・生物力学研究所（1954年）

労働協定：休日出勤手当の支給、3週間の有給休暇及び補完的年金制度の導入（1955年）

環境及びモビリティに関する革新的な取り組みを提供するルノー・アルゼンチン財団（1960年）

1961年～1970年

産業衛生研究所がルノー工場で使用される化学物資を厳密に監視。（1962年）

4週間の有給休暇、女性の退職年齢61歳、男性63歳（1962年）

従業員の子への奨学金支給を目的とするスペイン初の財団（1963年）

事故分析・生物力学研究所、ルノー / PSA - LAB（1969年）

生産拠点に初の浄化施設（1970年）

1987年

ルノーVESTA2コンセプトカーが2L/100 kmの記録的燃料効率を達成。

1989年

ルノーの継続的發展と従業員の職業的・個人的・文化的進歩を確保する「生きた協定」の締結

1998年

法定監査人から初めての環境データ認証を受ける。

1999年

初めてのISO 14001認証工場

1999年～2004年

ダチアの買収後、ピテシュ工場（ルーマニア）の修復及び環境上のアップグレード

2000年

子供たちのための国際的交通安全プログラム、Sécurité Pour Tous（すべての人々のための安全）を立ち上げる。

2001年

高等教育のためのFondation d'Entreprise Renault

2004年

従業員の基本的権利宣言及びダイバーシティ憲章に署名。
セニックIIの初めてのライフサイクル評価（LCA）

2007年

3つの環境基準（製造、排出、リサイクリング）に基づくEC02ラベルを開始。

2008年

ルノー・エンバイロンメントの創設及びインドラ（自動車リサイクリング）の持分取得。

2009年

持続可能なモビリティ調査研究所、ルノー - パリ・テック
「危機的期間の労働協定」により、職を維持し、時短勤務従業員への支払いを行うための企業福祉制度を確立。

2010年

ルノーは、循環型経済を目指すエレン・マッカーサー財団の創業パートナーである。

2011年

電気自動車のラインナップ、カンゲー・ゼロ・エミッション、フルエンス・ゼロ・エミッション、トゥイジーを発売。

2012年

カーボンニュートラル技術に基づき、また産業廃水ゼロを目指して、タンジェ工場を設計。
モビライズ・インベスト（社会的企業投資ファンド）の創設

2013年

ゾエの発売

ルノーのカーボン・フットプリント^(*)が2010年を10%下回る。
フランスにおける新たな成長の原動力及び社会的発展のための協定
持続可能な成長及び開発のための世界包括協定

2014年

イオラブ・コンセプトカーがパフォーマンスを損なうことなく1L/100 kmの燃費を達成。

2015年

ルノー・日産アライアンスはパリ気候変動会議（COP21）のパートナーである。
ルノー・グループの販売車両のカーボン・フットプリント^(*)は、2016年の目標より1年早く、2010年から2015年までの間に17.2%削減された。
ルノー・モビライズ・ソリデール従業員貯蓄基金（FCPE）の開設

2016年

記録的な走行距離400 km^(**)のゾエ・ゼロ・エミッション
ルノー・日産アライアンスがマラケシュ（モロッコ）で開催されたCOP22のオフィシャルパートナーとなる。
ルノーは、職場の交通安全を支持する企業に対するフランス国家の要請に署名。
教育のためのルノー財団が15周年を迎える。

2017年

2022年のカーボン・フットプリント^(*)を2010年比で25%削減するという新たな目標
ルノー・グループの新たなドライバー憲章
フランスにおいて、CAP 2020協定（持続可能な業績のための作業活動に関する労組代表との協定）に署名。

2018年

モロッコ・ルノー財団、ポルトガル・ルノー財団及びルーマニア・ルノー財団を創設。
ルノー・グループ内に社会的事業に関する戦略的専門分野を創設
ジェンダー平等を推進する国際連合機関（UNO）のムーブメント、ヒーフォーシー（HeForShe）をルノー・グループにて開始。
ハンディキャップ・インターナショナルと3年間のパートナーシップを締結。

ルノー・グループが、インクルーシブな国際的スポーツ・文化イベントであるパリ2018年ゲイゲームズのパートナーとなる。

2019年

交通安全を支援するルノーとPSAとの提携であるLABの50周年

IMD (Insitut de la Mobilité Durable - 持続可能なモビリティ協会) の10周年

ルノー・グループが、ラ・ロシェルで開催されたワールド・レスキュー・チャレンジのパートナーとなる。

ルノー・グループは、科学的根拠に基づく目標イニシアチブ (SBTi) によって脱炭素化目標を認められた初めての自動車メーカーとなる。

2020年 健康危機 (COVID-19)

共同援助プロジェクト及び従業員コミットメント・プロジェクトにルノー財団から2.3百万ユーロを分配。

雇用を通じた統合に焦点を当てるルノー財団の新たなミッション

電動モビリティに特化したイベント、eWaysの開催 (2020年10月)

フランRe-Factory : モビリティに特化した欧州初の循環型経済工場

2021年

3本の柱 (環境、安全、インクルージョン) を中心とする持続可能な開発戦略の発表 (2021年4月23日)

気候報告書の公表 (2021年4月26日)

2030年にルノー・グループの主要ポジションに占める女性比率を30%にすることを目指す。

「ソフトウェア・レピュブリック」の立上げ (2021年4月9日)

ルノー・グループは、欧州では2040年までに、世界では2050年までに、カーボン・ニュートラルの達成を目指す。

Re-Factoryが1周年を迎え、フランのV0 Factoryが落成

ルノー・グループの工場の脱炭素化に向けたハッカソンを開催。

ルノー・グループ財団：新たな「雇用を通じた統合」 (16社のパートナーシップ)



2022年

アデコ・グループとともに、自動車セクターにおける雇用の変化の支援に特化したAUTO ADE-RE協会を創設。

ルノー大学を開始。2022年の受講者は7,800名。

モロッコ産コバルトの持続可能な供給を目指すManagemとの契約に署名。

環境、安全及びインクルージョンに関するルノーの持続可能な開発への戦略的コミットメントを体现するルノー・セニック・ビジョンH2-Techを発表。

キャピタル・マーケット・デーにおいて、各事業体のESG目標を発表。

自動車循環型経済のバリューチェーン全体で事業を行う初めての会社であり、産業全体をリソース・ニュートラルに引き込むことを使命とする「ザ・フューチャー・イズ・ニュートラル」を創設。

第1回統合報告書の公表。

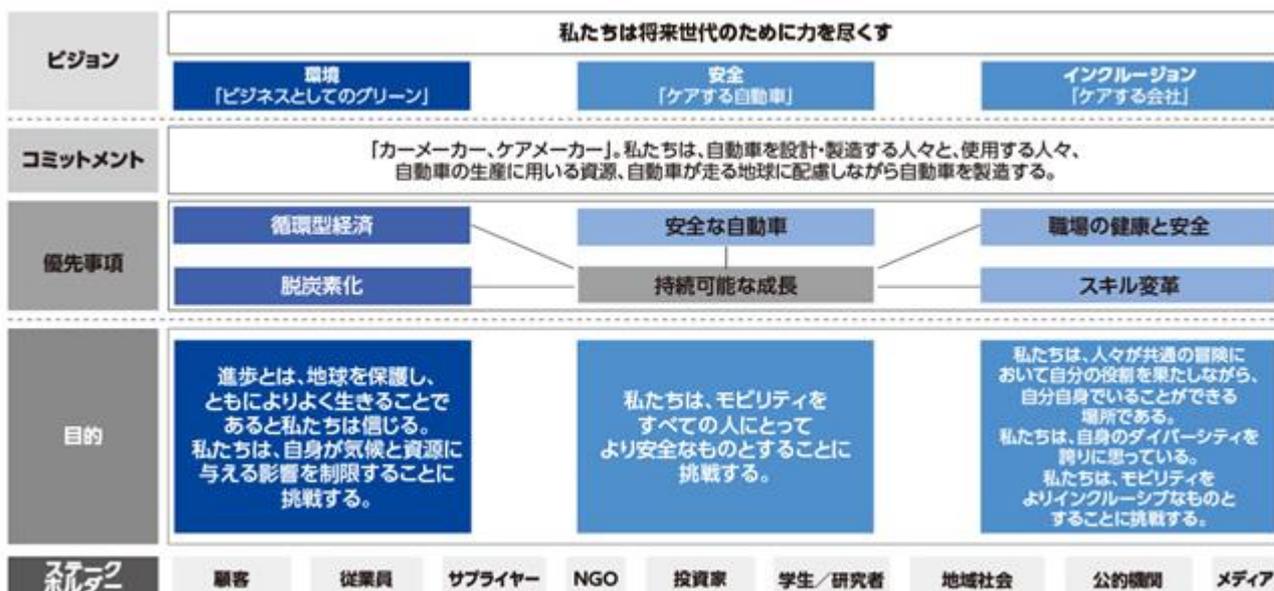
ラブラドル・エージェンシーから第1回倫理・コンプライアンス透明性アワードの一等賞を獲得。

(*) 世界中で販売された車両1台当たりの（車両のライフサイクルを通じた）カーボン・フットプリント。

(**) 標準化されたNEDC試験サイクル（300 kmの実走行及び郊外走行）を用いた。

ルノー・グループの持続可能な開発の柱と目的

持続可能な開発戦略：台数から価値へ



2021年4月23日の株主総会で発表した持続可能な開発の新戦略は、環境・安全・インクルージョンの3本の柱を中心に展開されている。

これらの3本の柱はそれぞれ、2025年と2030年までのスケジュールによる具体的で測定可能な目的に分類され、合計で20の野心と目的が特定されている。

持続可能な開発戦略：20の野心、目的、主要業績評価指標（KPI）

戦略的目標	分野	野心/目的	主要業績評価指標(KPI)
-------	----	-------	---------------

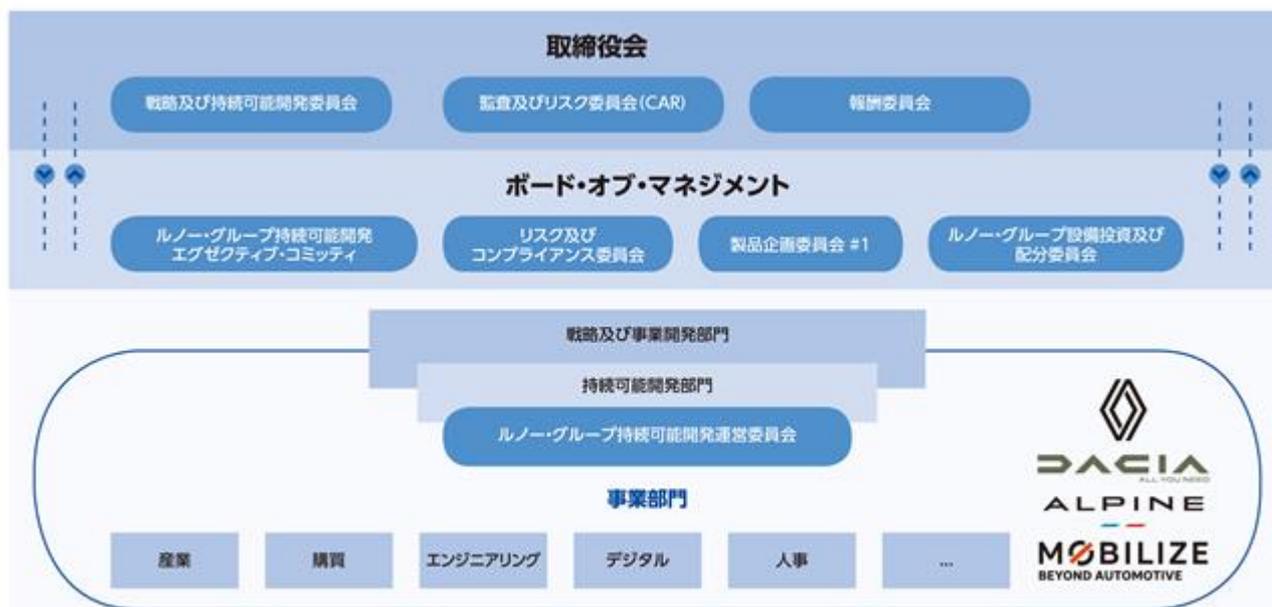
 環境		脱炭素化	E1	旗艦プロジェクト : ルノー・グループのカーボン・ニュートラル(欧州: 2040年、世界: 2050年)	販売車両1台当たり tCO _{2e}
		ライフサイクルの拡張	E2	2030年までに、車両やバッテリーのリユース、リコンディショニング、リサイクルに関連して10億ユーロの収益を上げる事業を創出	売上高
		廃棄物管理	E3	非リサイクル廃棄物を2023年までに5%削減	非リサイクル廃棄物の生産車両1台当たりkg
		エコデザイン	E4	2030年までに車両の最大33%をリサイクル材料とする	販売車両1台当たりリサイクル材料の割合(%)
		大気質	E5	2023年までに組立工場の溶剤排出量を14%削減	車両の塗装面1m ² 当たりVOC排出量(g)
		排水	E6	2023年までに、工場から排出される有害金属の20%を削減	排水中の有害金属(%)
		生物多様性	E7	アクトフォーネイチャー(act4nature)のコミットメントを達成	事前評価を受ける拠点の数
 社会・社会福祉	インクルージョン	サプライチェーンにおける人権	S1	サプライチェーンの法令遵守	有効な是正行動計画を有し、ESGに関する監査を受けるサプライヤーの数
		ダイバーシティ	S2	2030年に業務執行に関わる地位の女性比率を30%とする	上位11,000名に占める女性の比率(%)
		従業員の能力開発	S4	旗艦プロジェクト : 2025年末までに従業員15,000名がルノー大学のトレーニングを受ける	追加で又は再度トレーニングを受けた従業員の数
		コミュニティ・エンゲージメント	S5	2030年までにマイクロクレジットによる車両の受益者を10,000名とする	受益者の数
		地域開発	S6	2025年までに職業統合の被支援者を20,000名とする	財団の支援を受けた人々の数
	安全	従業員の健康と安全	S3	2030年までに事故ゼロ	百万労働時間当たりの休業を伴う事故(FR2)の割合(%)
		道路利用者の安全	S7	旗艦プロジェクト : 2030年までに安全コーチのロードマップを展開	展開された機能の数

 ガバナンス	責任あるガバナンス	G1	社会的対話を促進	交渉の全国的又は世界的合意への転換率(%)
	倫理	G2	2022年の新たなルノー・グループ方針の展開	倫理委員会を有する国の割合(%)、トレーニングを受けた人の割合(%)
	透明性	G3	新たなルノー・グループ方針の定義	進歩の度合い(%)
	サイバーセキュリティ	G4	他の自動車メーカーと同水準の実績	BitSightスコア
	持続可能な調達	G5	2030年までに「High-CSR」格付けを得た部品サプライヤーを95%とする	EcoVadisスコア45超のサプライヤーの割合(%)
	非財務報告	G6	透明性を保ち、また要求される規制枠組みの範囲内で、ESG実績を推進する	規制やステークホルダーの期待に沿った主要業績評価指標(KPI)及び情報の公表

ガバナンス

持続可能開発部は戦略部の監督下にある。ESG（環境 - 社会福祉・社会 - ガバナンス）の3次元に分類された20の野心と目的は、特定された領域横断的作業グループによって主導され、それぞれについて主要業績評価指標が定義されている。

ガバナンスの割当て



持続可能な開発に係る行動領域は、エグゼクティブ・コミッティのメンバー又はグループ・マネジメント・コミッティのメンバーと連携し、持続可能開発部によって調整されている。ルノー・グループのコミットメントの展開に関わる社内の主な事業体は、以下の通りである。

- ・ 持続可能開発部は、持続可能な開発に関するバリューチェーン全体における領域横断的かつパートナーシップをベースとする手法、及び環境・社会的行動とイノベーションに対する責任を負っている。その目標は、全ライフサイクルにわたる活動・製品・サービスのフットプリント及び悪影響を低減し、社会福祉及び連帯をベースとする事業モデル及び/又は循環型経済の事業モデルを導入し、当

社の中長期的な競争力を高めることである。持続可能開発部は戦略及び事業開発部門（責任者はルノー・グループ・エグゼクティブ・コミッティのメンバーである。）に直属している。

- ・ 人事部門は、資源配分の最適化、能力開発、従業員の関与、社会的対話、及びルノー・グループの健康・安全方針を実施する健康・安全・人間工学・環境に関する事項（HSEE）に対する責任を負う。その目標は、事故及び業務上の疾病のゼロ化である。また、HSEE部には、規則を定め、その適用を監視し、駐在員のネットワークを主導することにより環境上のリスクと影響の低減を実施する環境部が含まれる。
- ・ 購入した資材・構成部品の脱炭素化と責任ある購入方針の実施を担当する購買部門
- ・ 商品企画部と共同で、ルノー・グループの自動車の車内安全コミットメントの展開及びラインナップの電動化・脱炭素化の目的に対する責任を負うエンジニアリング部
- ・ 特に生産拠点の脱炭素化に対し、またより一般的には業務が環境に与える影響に対する責任を負う製造部門
- ・ 最後に、各ブランド（ルノー、ダチア、アルピース、モビライズ）の業務執行体も、各自の事業ユニット内で新戦略の目的を展開している。
- ・ 持続可能開発部及びこれらの事業部門は、各テーマの機能横断的の性質に応じて個別に又は共同で、最高経営責任者又はルノー・グループ・エグゼクティブ・コミッティのメンバー・レベルの意思決定機関に戦略的方向性に関する問題を提示する。その後これらの部署は、社内ネットワークを活用して、また必要に応じて外部パートナーシップを開拓して、これらの問題をプログラム、機能、事業部を通じて社内を展開する。

持続可能開発部は、ルノー・グループのリスク（特に地球温暖化に関するもの）、サプライチェーンにおける慣行、健康・労働環境及びルノー・グループが運営する施設に不具合が発生した場合に環境及び人々に与える損害について分析する。

取締役会の戦略及び持続可能性委員会（「戦略及び持続可能性委員会」を参照のこと。）の主要な任務は、以下の通りである。

- ・ 非財務に係る遵守、倫理及び社会福祉・環境の責任の観点から、高水準のコミットメントを確保すること。
- ・ ルノー・グループの方針、指針及び憲章を評価すること。
- ・ 非財務指標に係る報告・管理手続を見直し、評価すること。
- ・ プロジェクト及びイニシアチブの展開について見直すこと。

戦略及び持続可能性委員会は、2022年は四半期ごとに会議を行った。

ステークホルダーとマテリアリティ・マトリックス

当社のステークホルダーとの対話により、環境的、社会的又は経済的な課題やリスクをよりの確に把握し、ステークホルダーの期待に機敏に応えることができるため、顧客、従業員、サプライヤー、株主、投資家、地域社会、組合、学生といったグローバル、リージョナル又はローカルなレベルで、それぞれのステークホルダーとの適切な交流のチャンネルを設けている。

また、ルノー・グループは、「レゾンデートル」委員会を設置した。ジャンドミニク・スナール氏が委員長を務め、ほとんどのステークホルダーの代表者とルノー・グループのリーダーシップ・チーム（旧BoM）のメンバーの一部で構成されるレゾンデートル委員会は、環境・社会福祉・社会的課題の分析と提言を通じて、取締役会に対する問題提起を行っている。

ステークホルダーとの対話はまた、ESG課題のマテリアリティ・マトリックスの展開に役立った。

当社のステークホルダーとの継続的な対話

ステークホルダー	重要なESGの利害 (マテリアリティ・マトリックス)	近接性別の主なプレイヤー	対話とコミュニケーションのモード	2022年のハイライト
顧客	<ul style="list-style-type: none"> ・モビリティ・ソリューションへのアクセスをすべての人に提供する ・都市モビリティの革新に貢献する ・乗客と道路利用者の安全・安心性を高める 	<ul style="list-style-type: none"> ・個人・法人 ・販売ネットワーク及び輸入業者 ・道路利用者 / 一般市民 ・ソーシャル・アントレプレナーシップの枠組みにおける消費者団体 ・福祉又は雇用提供者 	<ul style="list-style-type: none"> ・販売ネットワークにおけるサービス及び直接対話 ・カスタマー・リレーション部(要求の研究を含む) ・トレーニング / 啓蒙イニシアチブ ・証明、製品格付 (Euro NCap) ・メディア ・ウェブサイト ・入札への対応 ・商業イベント ・個人評価 ・アンケート 	<ul style="list-style-type: none"> ・経済的弱者を対象としたLTO (Lease-to-Own) プログラム ・Zityカーシェアリング・サービスの提供拡大 ・新型ルノー又はダチア車両の発売ごとに、フランスの消防機関職員のリファレンス・グループによる検証を経て、意思決定ガイドが世界各国の消防機関に送付される ・新しい電気自動車及びハイブリッド車の設計では、電気を遮断するシステムや消防士がトラクション・バッテリーに直接アクセスできるシステムを搭載することで乗員及び最初の対応者の安全を確保している ・ルノー・グループDPO (データ保護責任者)、子会社1社に1名のDPO、技術部門に1名のPrivacy Ambassador、各機能にビジネスラインリレーを導入し、リーガルアドバイザーのサポートによりGDPR (一般データ保護規則) を強化する

<p>従業員</p>	<ul style="list-style-type: none"> ・従業員満足と育成を確保する ・社内のすべての人を包摂することを確実にする ・サプライチェーン全体を通じて人権及び労働者の権利の尊重を保証する 	<ul style="list-style-type: none"> ・従業員 ・従業員代表組織 	<ul style="list-style-type: none"> ・現地経営（年次業績及び開発審査を含む） ・方針／ガイド（環境、健康／安全等） ・社会的対話：機関、国、ルノー・グループ労使協議会 ・トレーニング ・内部通信 	<ul style="list-style-type: none"> ・現地マネジャー向けオンライン・トレーニング（オンボーディング・マネジャー・プログラム）の展開 ・全従業員へESGについてのオンライン・トレーニングの展開 ・ルノウ大学によるトレーニング提供 ・3月からRefactory・キャンパスで循環型経済活動を実施 ・サイバーセキュリティ:6月にソフトウェア・レピュブリックとの学習プログラムの開始 ・個人データ保護についてのeラーニング・トレーニングとして全従業員対象の5分間の基礎モジュール（11言語）を3回、関係従業員に割り当てられた様々な職種を対象とした10分程度の対象者別モジュールを8回実施 ・電気モビリティ:クレオン・メガファクトリー・キャンパスの発足 ・機能アカデミーでのトレーニング・プログラムのデジタル化と、すべての国でのオンライン・トレーニングコースの推進 ・ダイバーシティ & インクルージョン部門 ・Skema Business Schoolと共同で、女性のリーダーシップに関するWomen-Journeyコースの開始 ・差別に立ち向かうため、すべてのルノー・グループマネジャーに
------------	---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	--------------------------------------------------------------------------	-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------

				<p>対して1時間の「トゥギャザー・イン・ダイバーシティ」研修を実施</p> <ul style="list-style-type: none">・内部通報制度及び性差別に関するコミュニケーションの強化・ルノー・グループのトランスフォーメーション・オペレーション・プロジェクトにおけるソーシャル・ダイアログ・ルノー・グループの戦略の共有を図るため、従業員と経営トップとの面談・交流会を実施・グローバルグループ労使協議会委員とBoMメンバーとの間で、ルノー・グループの戦略的優先課題に関する会議・議論・デジタルメディア（イントラネット、モバイル・アプリ、スクリーン）を通じて、全従業員が情報にアクセスできる・従業員7,957人がFCPE（企業ミューチュアル・ファンド）Renault CareMakers Solid'Airに貯蓄を投資
--	--	--	--	--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------

<p>サプライヤー</p>	<ul style="list-style-type: none"> ・マトリックスにおけるすべての問題 ・サプライチェーン全体における人権・労働者の権利の尊重の確保 	<ul style="list-style-type: none"> ・多様なサプライヤー ・産業団体（CCFA、FIEV） ・フランス自動車産業プラットフォーム（PFA） ・Fonds d'avenir automobile（前自動車サプライヤーのための近代化基金） 	<ul style="list-style-type: none"> ・ESGガイドラインの周知： <ul style="list-style-type: none"> ・社会福祉、社会及び環境に関する責任についてのルノー・グループのグローバル枠組み合意書 ・責任ある購買ポリシー ・購入者のための責任ある購買ガイド ・ルノー・日産「サプライヤーのための企業の社会的責任(CSR)ガイドライン」 ・社会福祉、社会及び環境に関する責任についてのグローバル枠組みへの合意（2013年） ・紛争地域・高リスク地域からのコバルト及び鉱物の供給についてのルノー・グループ方針 ・深海鉱業のモラトリアム ・サプライヤーに対して通報制度へのアクセスを知らせる書面の送付 ・ルノー運営スタッフへのサプライヤーによるプレゼンテーション ・PFA CSR規約 ・PFA CSR委員会 	<ul style="list-style-type: none"> ・専門サプライヤーへのトレーサビリティインタビュー
---------------	-------------------------------------------------------------------------------------------------------------	----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	-----------------------------------------------------------------------------

<p>投資家 / 株主</p>	<p>・マテリアリティ・マトリックスにおけるすべての問題</p>	<p>・金融機関、個人株主、従業員株主 ・格付機関 / アナリスト</p>	<p>・会議及びロードショーでの投資家及びアナリストとのミーティング ・投資家・アナリストへのインタビュー ・財務・非財務情報のコミュニケーション ・ウェブサイト及びその他の専用出版物 ・グループ・ユニバーサル・レジストレーション・ドキュメント ・ルノーACTUマガジン ・専用のeメールアドレス ・株主諮問委員会（1996年以降） ・株主クラブ（1995年以降）</p>	<p>行事： ・2022年1月、アライアンス・デー ・2022年5月、モビライズ・デー ・2022年10月、「ザ・フューチャー・イズ・ニュートラル」 ・2022年11月8日、キャピタル・マーケット・デー ・2022年3月31日、ルカ・デメオ及びティエリー・ピエトンとの投資家/アナリスト・ミーティング ・2022年3月30日、エレクトリシティ訪問</p> <p>投資家訪問： ・チェンジ・ナウ・エクシビション - セニック・ビジョン・コンセプトカー ・フラン Refactory ・2022年4月21日、メガーヌ・E-TECH・エレクトリックとオーストラルの試乗 ・2022年8月18日、フランへESG訪問 ・2022年8月19日、オーストラル試乗 ・2022年10月18日、フランへESG訪問 ・2022年11月22日、アナリスト・ミーティング ・11月、ボルドーでの株主との会議 ・株主クラブの訪問・会議 ・2022年4月26日、株主とジャンドミニク・スナールとの懇談会 ・2022年10月22日、パリ・モーターショー</p>
-----------------	----------------------------------	-------------------------------------------	----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------

				・2022年11月21日、エレ クトリシティ
--	--	--	--	---------------------------

<p>地域 コミュニ ニティ</p>	<ul style="list-style-type: none"> ・カーボン・フットプリント総量を削減する ・車両使用による大気への影響を低減する ・乗客と道路利用者の安全・安心性を高める ・都市モビリティの変革に貢献する ・特に循環型経済を通して資源への影響を制限する ・企業が運営する地域の発展を促進する ・生物多様性への影響を削減する（車両の全ライフサイクルにおいて） 	<ul style="list-style-type: none"> ・地域住民 ・選出された役人及び地方当局 ・地域組合 	<ul style="list-style-type: none"> ・パートナーシップ/現地のスポンサー契約 ・地域振興/復興規約及び契約 ・公的機関及び現地経済主体との対話 ・直接対話及び工場見学 ・地域住民からの苦情処理手順 ・用地環境リーフレット、地域メディア関係 	<ul style="list-style-type: none"> ・モビライズは、カーシェアリングのサービスを提供するモビライズ・シェアやZity by Mobilizeと共に、共有電気モビリティを奨励し、地域や電気自動車ユーザーの習慣を分析し、充電ステーションの設置に最適な方策を提案できる「スマート・電気自動車・チャージ・プレイス」サービスを奨励している ・モビライズ・パワー・ソリューションズはまた、地域に助言を行い、充電インフラのためのマスタープランの作成を支援している ・さらに、モビライズは提携先のロジロードとともに、地方自治体に道路維持費の削減と道路の安全性の改善を目的とした「スマートロードモニタリング」と「セーフティロード」の2つのサービスを提供している ・2022年末、フランス全土に330のダチア又はルノーの「ガラージュ・ソリデール」がある ・2022年に、約40の部署の消防・救助サービス（SDIS）からの道路救助アドバイザーが、新技術車両（電池、e-callなど）を扱う特殊な側面で訓練された。 ・テクノセンターでは、フランスとヨーロッパの消防士300名とともに、新世代車両の最新動向を共有するための講習会を毎年開催
----------------------------	--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	------------------------------------------------------------------------------------------------	------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------

				<ul style="list-style-type: none">・2022年には、415台の車両がフランスと欧州数ヶ国の消防団に車両脱出道路救難トレーニングのために寄贈された
--	--	--	--	---------------------------------------------------------------------------------------------------------

<ul style="list-style-type: none"> ・マテリアリティ・マトリックスにおけるすべての問題、特に以下のものが挙げられる ・強固なコーポレート・ガバナンスを保証する ・企業のコンプライアンスを積極的に確保する ・倫理的価値を具体化する ・公共政策の企業への影響についてコミュニケーションをとる 	<ul style="list-style-type: none"> ・政府 ・国内、欧州、国際法制定者 	<ul style="list-style-type: none"> ・作業部会 ・インタビュー ・会議 ・入札への対応 	<ul style="list-style-type: none"> ・E-Lardyプロジェクト（ReNouveau France契約）やRefactoryの枠組みの中での活動の移転に伴うショワジー＝ル＝ロワ工場の再開発を支援するための、ステークホルダーの委員会（知事、議員、地方選出代表）の設立 ・利用状況の変化や、特に充電のための適切なモビリティ・ソリューションとインフラを提供する必要性についての、定期的な都市や地域との交流（モビライズ） ・セクターの変革の課題に関する国際的な代表団（テクノセンターにおける韓国当局、フラン・Refactoryにおけるスウェーデン王及びスウェーデン当局）の受け入れ ・CNDPの監督のもと、ルノー・エレクトリシティの参加を得て、ドゥエー（ノール）のエンビジョンAESCバッテリー工場プロジェクト構想の事前協議。事前協議の後、2022年4月から6月にかけて継続的な協議を実施 ・2022年1月、アルピーヌ・ディエップ・ジャン・レデル工場で、政府と地方選出の代表者が出席し、ブランドの新GTクロスオーバーの工業化を発表するイベント ・2022年2月、クレオン工場に運輸大臣を電気モーター製造施設見学に迎える
---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	------------------------------------------------------------------------------	--------------------------------------------------------------------------------------------------------	--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------

公的機関

- ・2022年3月、ドゥエーの電気トリシティ工場：ポール・アンプロワ、オー＝ド＝フランス地域圏、及びドゥエー郡の参加を得て、ルノー・電気トリシティ人材募集キャンペーンの初回評価
- ・2022年5月、ドゥエーの電気トリシティ工場：地域の選出された公職者及び公的機関の出席のもとで、メガヌ・E-TECH・エレクトリックを発売
- ・2022年6月から12月、ルノー・グループが、新たに選出された国会議員に対し、それぞれの地域に所在する工業又はサービス部門工場の視察を申し出（2023年も継続）
- ・7月、リュイッツの電気トリシティ工場：地方選出の公職者及び公的機関の代表者が参加して、リュイッツの電気自動車用バッテリー製造についての、ルノー・グループと敏実集団（Minth Group）との合併プロジェクトの発表
- ・2022年9月、リュイッツの電気トリシティ工場：ベテューヌの新郡長の訪問
- ・2022年9月：ドゥエーの電気トリシティ工場で、ノール州の各省庁協議会会長、ノール州知事、オー＝ド＝フランス地域圏の知事による、CIE ERBM（雇用イニシアチブ契約「マイニング・ベイソンの復活へのコミッ

				<p>トメント」)を発表するための会合</p> <ul style="list-style-type: none"> ・2022年10月、国会議員と政府のメンバーをパリ・モーターショーのルノー・グループのスタンドに迎える ・2022年11月、ルノー・バティイー：ルノー・グループと内務省のパートナーシップ協定の枠内で、国家予備軍の日の機会に、憲兵及び陸軍の代表と交流する一日を現地で実施 ・2022年最終四半期：フランスのルノー・グループすべての生産拠点で開催された「パッション・インダストリー」日に、地方選挙で選ばれた代表と公的機関を招待 ・国民安全保障・危機管理総局（DGSCGC）と共同で、車両の緊急事態対応に関する新たな国家指針を策定する提携 ・労働・雇用・経済包摂省、国民教育・青少年省とのパートナーシップによるアルピーヌ・メカニカル・エクセレンス・コンペティションの開発
<p>非財務格付機関</p>	<p>・マテリアリティ・マトリックスにおけるすべての問題</p>	<ul style="list-style-type: none"> ・非財務格付機関 ・格付機関 ・投資家 ・NGO ・組合 ・シンクタンク 	<ul style="list-style-type: none"> ・機関への対応 ・個人評価 	<ul style="list-style-type: none"> ・文書化又は主要格付機関との情報共有

<p>機関及び組合</p>	<p>・マテリアリティ・マトリックスにおけるすべての問題</p>	<ul style="list-style-type: none"> ・業界団体（PFA、CCFA、Acea、Anfacなど） ・雇用者団体（MEDEF、AFEP、ビジネス・ヨーロッパなど） ・独立行政法人（CNIL） ・NGO ・組合 ・シンクタンク 	<ul style="list-style-type: none"> ・専門家連盟が設置したワーキンググループへの参加 ・市中協議への対応 ・非公式な議論 ・セクター・ステークホルダー・ダイアログ ・研究 ・パートナーシップ ・スポンサーシップ ・ダイアログ ・インタビュー ・会議 	<ul style="list-style-type: none"> ・ERMA（欧州原材料連合）への積極的な参加、特に「エネルギーの貯蔵・転換用物質」ワーキンググループへの参加 ・深海鉱業のモラトリアムへの署名 ・「自動車セクターにおけるエネルギー移行の受容性」をテーマとしたPFAステークホルダー・インタラクション（製造業者、機器製造業者、「シフト・プロジェクト」、T&E、RATP、トタル、教員、学生、労働組合、FNE、トランスデブ）
<p>将来の従業員、学生</p>	<p>・マテリアリティ・マトリックスにおけるすべての問題</p>	<ul style="list-style-type: none"> ・インターン、実習生、将来の従業員 ・生徒及び学生 ・研究者 ・若年層 	<ul style="list-style-type: none"> ・企業の誘導 ・学校/ルノーの拠点での会話 ・研究及び教育プログラム ・外部イベント（会議、セミナー、フォーラムなど） 	<ul style="list-style-type: none"> ・移行期だけをテーマにしたHECハッカソン革新への挑戦 ・2022年10月12日、女性技術者フォーラムへの参加 ・2022年11月17日に開催されたWAVEフォーラムへの参加 ・フランスでのCO₂産業ハッカソン ・パリ・モーターショーへの学生・若い女性の訪問
<p>学者、大学及び研究者</p>	<p>・マテリアリティ・マトリックスにおけるすべての問題</p>		<ul style="list-style-type: none"> ・論文 ・パートナーシップ契約（研究機関） ・トレーニング 	<ul style="list-style-type: none"> ・IMD：持続可能なモビリティ研究所

	<ul style="list-style-type: none"> ・マテリアリティ・マトリックスにおけるすべての問題 	<ul style="list-style-type: none"> ・一般・専門プレス、印刷物及びオンラインのジャーナリスト ・インフルエンサー/ブロガー 	<ul style="list-style-type: none"> ・直接対話 ・記者会見 ・プレステスト ・工場プレス訪問 ・インタビュー ・プレスリリース及びプレスキット ・ルノー・グループ・メディアサイト ・ソーシャルネットワーク 	<ul style="list-style-type: none"> ・アライアンス・コミュニケーション：プレス/アナリスト会議、アライアンス2030ロードマップ発表（2022年1月27日） ・財務コミュニケーション（四半期ごとの業績及び収益の公表） ・「ルノーリユーション」戦略計画のコミュニケーション：プレス会議/アナリスト・キャピタルマーケット・デー（2022年11月8日） ・産業コミュニケーション：産業変革の推進（クレオン、ドゥエー、及びフラン工場へのプレス訪問） ・持続可能な開発についてのコミュニケーション：循環型経済「ザ・フューチャー・イズ・ニュートラル」に特化した事業体創設についての記者会見（2022年10月18日）、戦略を示すコンセプトカー「シーニックビジョン」のプレゼンテーション（2022年5月のChangeNOW ショー）、ビバテックの基調講演（2022年6月10日）、エネルギー節減のプレスリリース（2022年9月1日）、貨物輸送活動の脱炭素化目標を上回るプレスリリース（2022年7月21日）、ケアメーカーとのインクルーシブ・モビリティ・ソリューションのプレスリリース（2022年2月2日） ・ブランド・コミュニケーション（カンファ
--	-----------------------------------------------------------------------------	--------------------------------------------------------------------------------------------------------	-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------

メディア

レンス/プレステス
ト) : 2022年10月のパ
リ・モーターショー
(新型ダチアブラン
ド・アイデンティ
ティ、ルノー・4EVER
トロフィー、ルノー・
ターボ3E、ルノー・カ
ンゲー・E-TECHエレク
トリック、新型トラ
フィック・バン・E-
TECHエレクトリック、
新型ルノー・オースト
ラル、ルノー・ヒッ
ピー・キャビア・モー
テル、新型トラフィッ
ク・スペースノマド、
ダチア・マニフェス
ト・コンセプトカー、
ダチア・ジョガー、ア
ルペングロー・コンセ
プトカー、A110R、モ
ビライズ・チャージ・
パス、モビライズ・
デュオ、モビライズ・
ファスト・チャージ、
モビライズ・ソロ・コ
ンセプト、モビライ
ズ・イレオ・コンセプ
ト、モビライズ・ドラ
イバー・ソリューション
ズ)、RCIバンク・
アンド・サービシーズ
のモビライズ・ファイ
ナンシャル・サービ
シーズへの社名変更、
ルノー・テックとその
自動車のカスタマイ
ズ・トランスフォー
メーションについての
戦略に代わって、
Qstomizeの発足(2022
年4月19日)、Hyviaに
よるマスター・バン・
H2-TECHのプレスカン
ファレンス(2022年5
月)、アルピーヌ・メ
カニカル・エクセレン
ス・コンペティション
の開始(2021年12月)

				<ul style="list-style-type: none"> ・ テック・コミュニケーション：ゲールとクアルコム・テクノロジーズのパートナーシップの発表。ソフトウェア定義自動車（2022年10月）に関連し、パワーエレクトロニクスについてヴィテスコ・テクノロジーズとのパートナーシップを発表（7月）、ソフトウェア・レピュブリックによるスタートアップ・インキュベータの開始（3月） ・ コーポレートコミュニケーション：Adecco Groupと共同して自動車産業の技術革新を支援するAuto ADE-REの創設（2022年10月18日）、パリ自動車サミットでのルカ・デメオ講演（2022年10月18日）、Phoenix Mobilityとのパートナーシップでのフラン・Refactoryにおける商用車のエレクトリック・レトロフィットの開始発表（2022年7月18日）、モロッコ製コバルトの持続可能な調達に関するManagemとの協定締結（2022年6月1日） ・ ソーシャル・フランス・コミュニケーション：フランスをルノー・グループの価値創造活動の中心に据えた3年間の労働協約への署名（2021年12月14日）
--	--	--	--	--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------

ルノー・グループのマテリアリティ・マトリックス：重要な問題及びESGリスクの特定

2019年末及び2020年初めに、ルノー・グループは、今後5年間に直面するであろう環境、社会福祉、社会及びガバナンスに関する問題を特定し、優先順位を付けるために、マテリアリティ分析を実施した。

この分析では、ESG（環境、社会福祉、社会及びガバナンス）トピックの重要性に関する社内のビジョンと社外のステークホルダーのビジョンを交差させ、「重要」なトピック、すなわち当社のエコシステムや今後5年間の業績に大きな影響を与えるがゆえに当社が注力すべきトピックを特定する。

この新しいマテリアリティ・マトリックスは2015年のマトリックスを更新し、ルノー・グループがその戦略並びに環境、社会福祉、社会及びガバナンスのイニシアチブに焦点を当てることを可能にする。持続可能開発部による指揮の下、グループ全体の運営委員会が方法論的なアプローチ及びプロジェクトの主要なステージを監督した。このマトリックスは、2020年1月にルノー・グループ・エグゼクティブ・コミティ及び取締役会長のジャンドミニク・スナール氏により認証された。

方法論的アプローチ

マテリアリティ・マトリックスは、社内外のデータに基づき、社内の主要な部門／機能から経営代表者らが定義した。

その第一段階は、ルノー・グループが自動車メーカー及びモビリティサービスのサプライヤーとして直面しているESG問題の包括的な一覧を定義することであった。このリストを作成するために数多くの情報源、特にESG格付基準、競合他社のマテリアリティ・マトリックス、プレス記事及び専門家とのインタビューを参考にした。

集積されたすべての問題は、14の一貫性のあるマクロ問題にグループ分けされた。次に、マトリックスの各軸に沿った各問題の重要性が評価された。

y軸は、ステークホルダーの意見又は行動への影響を表し、ルノー・グループのステークホルダーのESGへの期待に応じて問題を分類する。この軸に沿った問題の重要性は、ステークホルダー代表者（従業員、NGO、サプライヤー、自動車販売店、新興企業、研究者、公的セクター、投資家）へのインタビューと、7ヶ国の3,500名の顧客の調査から決定された。

x軸は、当社の持続可能なパフォーマンスへの影響を図示し、それぞれのテーマの長期的な価値創出に対する貢献を表す。この軸に沿って、各問題の重要性を評価するために、ルノー・グループのゼネラル・マネジメント、主要な部門／機能の従業員への社内インタビューが行われ、ルノー・グループのトップマネジャー200名を対象とした社内調査が実施された。

その後、問題は絞り込まれ、当社の主要なビジネスライン／機能の代表が結集する共同ワークショップの間、マテリアリティ・マトリックス上に配置された。

2015年と同様、カーボン・フットプリントの総量の削減と車両使用による大気への影響の低減は、ルノー・グループの優先課題である。社内外のステークホルダーは、ルノー・グループが道路交通による温室効果ガス排出量や大気汚染の削減に向けた取り組みを継続することを期待している。また、とりわけ規制の強化と自動車排ガスに対する社会的受容性の低下により、この2つの課題がルノーの長期的な販売台数実績に与える影響は重大であると評価した。

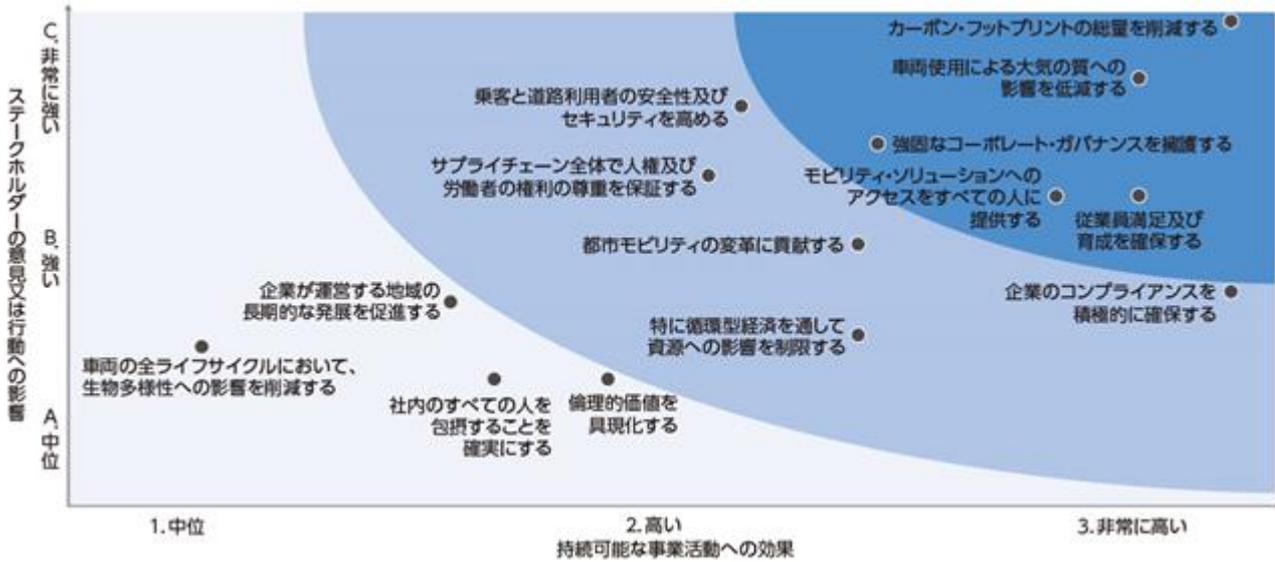
同様に、乗客や道路利用者の安全性の向上及び特に循環型経済を通じた資源への影響の制限は、当社の業績を保証するための重要な課題であると同時に、引き続きステークホルダーが期待する重要な2つである。これらの期待は、2021年4月に発表された新しいサステナビリティ戦略にも反映されていた。

2020年のマテリアリティ・マトリックスにおいて、いくつかの問題が重要性を増した。2015年と比較した主な変更の1つは、コーポレート・ガバナンスに関するステークホルダーの（特に投資家及び公共セクターにとっての）期待に関係している。強固なガバナンスを保証することは、ルノー・グループの変革を行う際に不可欠な前提条件であると考えられ、それゆえ、ステークホルダーの期待と当社の業績への影響の両方の観点で優先された。

（電気自動車、コネクティッド及び自動運転技術等に関係する）スキル要件の変化並びに環境及び労働方法の点での従業員の期待の高まりの中で、従業員の幸福と育成の保証もルノーにとって深まる課題である。この期待は、ルノー大学の設立による新しい持続可能な開発戦略にも反映されていた。

モビリティ産業の進行中の変革及び都市部の最適化の追求の高まりに対応して、社内のステークホルダーは、都市モビリティの変革へのルノー・グループの貢献が、2015年よりも当社の業績に大きな影響を及ぼすと予想している。

また、サプライチェーン全体での人権及び労働の尊重の保証に関する当社の行動に対するステークホルダーの期待も、2015年に比べて高まった。



影響に関する課題	定義
カーボン・フットプリントの総量を削減する	企業のモビリティの提供、調達及び運送におけるカーボン・フットプリントを削減する(製造、物流、旅行、ITサーバーを含む)
車両使用による大気の大気質への影響を低減する	車両使用に伴う汚染物質排出(窒素酸化物、粒子状物質)を削減する
強固なコーポレート・ガバナンスを確保する	役割及び説明責任の明確な分配、明確な意思決定プロセス、企業内での適切な力の均衡を促進する 明確な長期企業戦略の定義及び適切な実行を促進する 企業の透明性を促進する 幹部社員の合理的な報酬を促進する
従業員満足及び育成を確保する	技能開発を通じて従業員の長期的な雇用可能性を確保する 従業員に権限を与え、責任ある経営慣行を実施する 従業員間の社会的つながりを強化する 新しい働き方に企業を適応させ、従業員を訓練する 特に明確な企業の文化及び目的を通して、雇用の魅力を維持する
モビリティ・ソリューションへのアクセスをすべての人に提供する	個人の状況や場所(都市、郊外又は農村)にかかわらず、企業がモビリティ・ソリューションをすべての人に提供できるようにする
乗客と道路利用者の安全性及びセキュリティを高める	交通事故を減らし、事故発生時の運転者、乗客及び道路利用者の安全性を向上する 安全性リスクを軽減するために車両のユーザー・エクスペリエンスを向上させる(例:ストレスを軽減する) 外部攻撃(特に自動車ハッキング)に対する乗客及び道路利用者のセキュリティを向上する 車内の空気質を改善する
サプライチェーン全体で人権及び労働者の権利の尊重を確保する	サプライチェーン全体で人権の尊重を確保する(例:児童労働の禁止) 全工場での従業員のセキュリティ及び安全性を確保する サプライチェーン全体で労働者の権利の尊重を確保する(例:連合会の自由)
都市モビリティの変革に貢献する	都市汚染を緩和する 車両騒音を低減させる 都市におけるモビリティ・インフラの効率的な運営に貢献する(例:Vehicle to Grid(自動車からグリッド(電力網)への電力の融通)、マルチモーダル・プラットフォーム、駐車場の最適化など)
企業のコンプライアンスを積極的に確保する	法令及び内部手続の企業の遵守を積極的に確保する
特に循環型経済を通して資源への影響を制限する	車両の設計から使用済み車両(リサイクルを含む)までの効率的な管理を通じて、すべての資源(化石資源、天然資源、鉱物資源及び水資源)への影響を制限する
企業が運営する地域の長期的な発展を促進する	企業が運営する地域の長期的な経済、社会福祉及び社会の発展を促進する サプライヤー及び販売業者の長期的な経済的安定を促す
生物多様性への影響を削減する(車両の全ライフサイクルにおいて)	サプライチェーン全体で全工場が土壌に与える影響(使用済み車両に関連する廃棄物を含む)、並びに大気、水質及び水消費量に与える影響(事故に関連する影響を含む)を低減する 原生林の破壊を制限する
社内のすべての人を包摂することを確実にする 倫理的価値を具現化する	社内のすべての人の包摂及び社内のすべての人への同等な機会を確保する ステークホルダーとの関係において倫理的な事業行動を促進する 自動車(特に自動運転車)の倫理的行動を促進する 企業内のすべてのレベルで倫理的な規範となることを促進する

タクソノミー

現在、欧州タクソノミーの枠組みの中で、企業が気候変動の緩和と適応に果たすべき役割に関する情報の公開が期待されている。ルノー・グループは、自社の自動車の全ライフサイクルを対象とする手法を採用し、2040年までに欧州全域で、また2050年までに世界中でネット・ゼロを目指すことで、こうした課題に対処している。

最も多様な電気自動車のラインナップ

車両の使用段階のカーボン・フットプリントは、ルノー・グループの2022年のカーボン・フットプリントの約80%を占めた。下記の自動車ラインナップにより、ルノー・グループは、使用段階の排出量を欧州で最大-65%、世界で最大-35%削減することを目指している(スコープ3下流)。ルノー・グループには、電気自動車(EV)の設計、製造、販売及びアフターサービスにおいて10年間の経験がある。欧州の販売ネットワーク全体を含み、ルノー・グループの世界中の30,000名を上回る従業員が、電動モビリティ固有の検討事項に

ついて、研修を受けている。世界中の路上には685,000台を上回る電気自動車が存在している。わずか10年間で、ルノー・グループとアライアンスは既に電動化に対して100億ユーロ超を投資している。こうした長期的な取り組みのおかげで、ルノーとダチアの2ブランドには、小型シティカーのトゥイジーから、小型商用車のマスターまで、計10種類のモデルがある。2022年には、ルノーは、アライアンスのCMF-EVプラットフォームの利点から恩恵を受けている、100%「エレクトリシティ製」の「ジェネレーション2.0」の電気自動車の最初のモデル、メガヌE-TECHエレクトリックを発売した。エレクトリシティは北フランスに位置するルノー・グループの新たな工業拠点であり、欧州で最も競争力のある工業拠点の一つである。ダチアは2021年、市販されている中で最も手頃な価格の電気自動車、スプリングを発表した。この動きは加速しており、アライアンスは今後5年間で230億ユーロの投資を行う予定である。ほとんどのセグメントを対象とする電気自動車の5つの共通プラットフォームにより、ルノー・ブランドは2030年に欧州の乗用車を100%電気自動車にすることを目指している。ルノー・グループは2022年11月、以下の5つの重点事業の創設によって、新たな利益プールのすべてから価値を捉えることを可能にする新組織を発表した。この5つの重点事業は専門チームを備え、それぞれが統一された一連の技術の上に構築されており、独自のガバナンスと損益計算書を備えている。

- ・ アンペア：伝統的な自動車メーカーの破壊から生まれた初の電気自動車及びソフトウェア専門の部門
- ・ アルピーヌ：レーシングをDNAとする独占的、世界的なゼロ・エミッションブランド。独自のアセットライトモデルを独占的な技術と組み合わせている。
- ・ モビライズ：新型モビリティ、エネルギー及びデータサービス市場への参入のための大手のグループ内金融会社を中心に構築している。
- ・ ザ・フューチャー・イズ・ニュートラル：原材料のクローズド・ループからバッテリーのリサイクルまで、自動車業界初の全方位型循環型経済企業である。この活動は、今後公表される予定の欧州タクソミーの循環型経済への移行の目的に寄与する。
- ・ パワー：ルノー・グループの伝統的な中核事業は、ルノー、ダチア、ルノーLCV（小型商用車）ブランドのもとで、それぞれの専門の組織とガバナンスをもって、革新的な低排出量の内燃機関車及びハイブリッド車の開発を継続する。

アンペア：メーカーを起源とする初の電気自動車及びソフトウェア専門の部門

ルノー・グループは、アンペアによって、自動車メーカーを起源とする初の電気自動車とソフトウェア専門の部門となる独立企業を創造している。アンペアは、ルノー・ブランドのもとに先端的なSDV（ソフトウェア定義自動車）テクノロジーを搭載した100%電気乗用車を開発、製造、販売する。アンペアは、ルノー・グループのノウハウ及び資産並びに電気自動車専門のプレイヤーとしての集中及び機敏さの両面を最大限発揮するだろう。

2030年までに、理想的には、アンペアの6つの電気自動車のラインナップは、電気自動車の主流の収益源の80%をカバーする欧州で最も活力に満ちた分野に位置付けられる。すなわち、新型ルノー5エレクトリック及びルノー4エレクトリックを擁するBセグメント並びに、メガヌE-TECHエレクトリック、セニック・エレクトリックその他未公表の2つの車種を擁するCセグメントである。初めの4つの車種の投資の多くは既に費やされている。

アンペアは、2031年までに約1百万台のルノー・ブランド向け電気自動車を生産することを目標としている。

アンペアは以下の3つの技術的な柱に依拠しており、それによって電気自動車とソフトウェア・エコシステムでは独自の存在となっている。

- ・ ハイテクで競争力の高い製造フットプリント：エレクトリシティは、既に欧州で最大かつ最も競争力のある電気自動車製造センターのひとつである。エレクトリシティにはフランス北部の3つの工業拠点が含まれる。これらの拠点には400,000台を超える電気自動車の生産・組立を行う能力があり、他のルノー・グループ施設を活用することにより、バッテリーを含み、1百万台まで拡張可能である。エレクトリシティはまた、半径300km以内でサプライヤーの80%を確保する独自の地域エコシステムを提供している。
- ・ 欧州の電気自動車バリューチェーン：アンペアは、ノウハウを入手し、持続可能な調達を確保し、コストパフォーマンスに係る可視性と統制を獲得するために、最も適切なプレイヤーと協力している。アンペアは、欧州のサプライチェーンにより、2030年までに車両のために必要な80 GWh超を提供する予定である。電気自動車のバリューチェーンの対応率は、2020年の10%に対し、現在は30%を超え、2030年までに80%に達する予定である。
- ・ 画期的なソフトウェア定義自動車（SDV）技術：「SDV」とは、自動車とそのライフサイクルを通して継続的にグレードアップされ、ユーザーから学習し、工場を離れた時からライフサイクルの終わりまで自動車メーカーとの結びつきを維持することを可能にする、自動車産業の未来である。SDVは、エネルギー性能の観点から、さらなる進歩を可能にする。つまり、ハードウェアからソフトウェアへと多くの機能を移転することで車両の質を低減し、高水準の統合によって先端的なエコ運転支援を提供することが可能になる。

モビライズ：新型モビリティ、エネルギー及びデータ市場に向けた大手金融会社を中心とした構築

モビライズは、主要資産であるモビライズ・ファイナンシャル・サービスズ（モビライズF.S.）を中心に構築されており、目的に応じて設計された自動車、エネルギー及びデータを含む金融・モビリティサービスを組み合わせることで、100%電気自動車のVehicle as a Service（VaaS）専用プロバイダーとなりつつある。これらのサービスは、ワンストップソリューションに集約され、個人、フリート及びモビリティ・オペレーターのニーズに応える。

モビライズの任務は、モビリティをよりクリーンにし、共有し、よりアクセスしやすく、より手頃な価格にすることである。

- ・ 電気自動車には多くの利点があり、個人的使用にとって理想的な選択肢であるだけでなく、カーシェアリングにも最適な自動車である。ルノーがこのように理解してきたのは、欧州の約20の都市で、毎日約12,000台のルノー・ブランドの電気自動車がカーシェアリング用に提供されているためである。この提供は、専用の駐車場を結ぶ地点の間で、又はZity（2017年にマドリードで初めて導入され、2020年にパリで、2022年にミラノとリヨンで導入された。）のように、ピックアップや下車の地点がない形で行われている。

ルノー・グループの取り組みはバリューチェーン全体に及んでおり、サプライチェーン（スコープ3上流）及び生産工場（スコープ1・2）の脱炭素化にも力を入れている。

工業バリューチェーンの脱炭素化

ルノー・グループは、2030年までに、鋼鉄、アルミニウム、タイヤ、ポリマー、電子構成部品に関する特別な取り組みを通して、購入資材1キロ当たりカーボン・フットプリントを最大30%削減すること（スコープ3上流）、またバッテリーのカーボン・フットプリントを最大35%削減することを目標にしている。

今後、部品や資材の購入に内部カーボン価格を適用することで、この取り組みをより適切に管理できるようになる。

この責任ある調達戦略に加えて、エンビジョンAESC及びベルコール（低炭素バッテリーをフランス国内で製造）、ヴァレオ（レアアースを含まない電気モーターをフランス国内で製造）、プラグ・パワー（水素）、テラフェーム（ニッケルをフィンランドから調達）、バルカン・エナジー（ドイツの地熱資源から低炭素リチウムを抽出）、Managem（低炭素コバルトをモロッコから調達）とのパートナーシップを構築している。

また、以下の通り、当社の生産拠点の脱炭素化計画を加速させるためのパートナーシップも発表している（スコープ2）。

- ・ ヴォルタリアとの、フランスで最大のグリーン電力供給契約。この契約により、ルノー・グループは、2027年にフランスにおける生産活動の電力消費の最大50%を太陽光発電パネルの設置により賄うことができるようになる。
- ・ エンジー・グループとの、2025年までにドゥエー工場のガス需要の70%を代替する、欧州初の深層地熱発電プロジェクト
- ・ EDFグループのダルキアとの、モーブージュ工場のガス消費量の65%を代替するバイオマスボイラーを設置するパートナーシップ

これら3つの戦略的パートナーシップは、世界の気候変動対策に関する行動計画（Global Climate Plan）の新たな一歩を構成し、フランスでは2025年に、欧州では2030年に、世界では2050年に、エレクトリシティ部門の工場においてネット・ゼロ炭素を達成するという目標に貢献することとなる。

EUタクソミーに適合する適格な活動

現在、持続可能な開発に係るルノー・グループのすべての取り組みは、欧州連合内の持続可能な投資を促進するための枠組み（「タクソミー」として知られる。）の設置に関する2020年6月18日付の欧州議会及び欧州理事会規則（EU）第2020/852号に沿って進められている。

2022会計年度については、ルノー・グループは、各種産業活動やサービス活動の中でも、以下の活動がタクソミー適格であると考えている。

- ・ 車両の製造、修理、保守、適応、再利用、販売などの活動を含む、輸送用低炭素製造技術（タクソミー規約3.3）
- ・ 乗用車及び小型商用車の購買、融資、賃貸、リース、運行などの活動を含む、バイク、乗用車、商用車による輸送（タクソミー規約6.5）

これらの適格な活動は、電気自動車及び内燃機関自動車の両方に関係している。したがって、ルノー・グループは、2022年10月6日に公表された「適格な経済活動及び資産の報告に関するEUタクソミー規則第8条に基づく開示委任法の一定の法規定の解釈に関する委員会通知」（2022/C 385/01）に準拠している。

この範囲内では、以下の場合に、タクソミーに適合する活動とみなされる。

- ・ **気候変動緩和の目的に実質的に寄与すること。すなわち1 km当たりCO₂e排出量が50g未満の車両（本項において「低排出量車両」とも呼ばれる。）に関するもの**
- ・ その他の環境目的に著しい害を与えないこと（「Do Not Significantly Harm」又はDNSH）：気候変動への適応、水及び海洋資源の保全と持続可能な利用、循環型経済への移行、汚染の防止と抑制、生態系及び生物多様性の保全と回復
- ・ **最低限の社会的セーフガードの遵守**

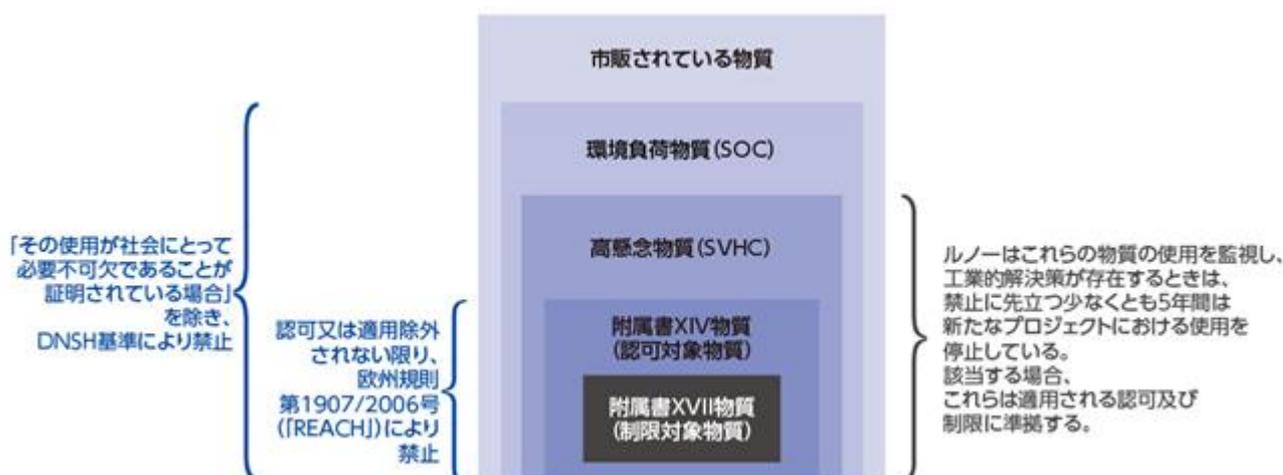
タクソミーの適用範囲が他の環境目的にも拡大されることで、ルノー・グループは、その活動をさらに発展させることができる。このように、ルノー・グループは、フランとセビリアのRe-Factoryにおけるバッテリーの再生、車両の修理や電装化、及びザ・フューチャー・イズ・ニュートラルの創出によって、循環型経済の先駆けとなっている。

DNSH基準の達成

これらの基準の詳細な検証に用いられる方法論については、方法論に関する注記に記載されている。

ルノー・グループは、特に「高懸念物質」(SVHC)として知られる化学物質の使用において、「REACH」として知られる欧州規則第1907/2006号に準拠している。「汚染の防止と抑制」目標に関連するDNSH基準は、これらの物質や、さらに一般的には「環境負荷物質」(SOC)と呼ばれるすべての非規制物質について、それらの「使用が社会にとって必要不可欠であると証明されている」場合を除き、その製造、市販及び/又は使用を禁止していることから、REACHの要件を超えている。このような要件は、欧州当局によってまだ正確に定義されておらず、現在のところこれらの物質の多くは、現在の規制に準拠しながら、大半の製品の製造に必要とされている。SOCについては公式な包括的リストもREACH要件も存在せず、法律の不備とSOCの使用を支持する根拠の不存在により、今日まで、かかるSVHC及びSOCの使用が「社会にとって必要不可欠」であるかを断言することはできない。当社は、最終的に採用される「社会にとって必要不可欠な使用」の定義と、その後SOCについて整備される文書に基づいて、DNSH基準への当社の適合性を再評価できるようになると期待している。

(CE)第1907/2006号「REACH」規則に定義される一連の物質



最低限の社会的セーフガードの遵守

ルノー・グループは、法律上、規制上、契約上の規則がグループの各事業体のレベルで適用されること、及びサプライヤーと下請け業者がその遵守を保証することを確保するために必要な手続と手段を導入している。

ルノー・グループは、主要な価値、人権及び倫理的慣行の尊重に全力を尽くしており、国連の持続可能な開発目標(SDGs)に貢献している。

また、親会社及び発注会社の注意義務に関する2017年3月27日付の法律に基づいて実施されたルノー・グループの注意義務計画は、以下に基づいている。

- ・ リスク・マッピング(特定、解析、優先順位付け)
- ・ リスクの種類別に分類されたリスク・マッピングに関するルノー・グループ及び子会社の状況の定期的な評価
- ・ リスクを緩和し又は重大な危害を防止するための適切な行動の実施
- ・ 実施手段の監視及びその効果の評価
- ・ リスクの有無又は発生に関する警告メカニズムと報告書の収集

その結果、当社は、雇用主及び自動車メーカーとして実施している全体的な方針が十分に堅固であると考えており、したがって不遵守の兆候がない限り、上記の規則への違反はないと考えられる。

ルノー・グループは、新たな法的領域への適合判断について最低限守るべき保証を拡張するというサステナブル・ファイナンス・プラットフォームの提言に注目している。しかしながら、これらが今のところ勧告に過ぎないという事実を考慮して、また特に新たな規則の不遵守の結果について多くの法的不確実性が付随すること（これについてはプラットフォームがその報告書においてさらに強調している。）を考慮して、ルノー・グループは、その実施を予期せず、CSRD及びCSDDDのすべてのテキストの最終的な採択を待つことを選択した。

タクソノミーに適合する活動の主要な業績指標

売上高

EUタクソノミーにおける売上高の定義はIFRSの連結財務諸表において報告される売上高に相当するものであり、2022会計年度は合計464億ユーロであった。

この合計額のうち、

- ・ 417億ユーロ（ルノー・グループの売上高の89.8%）は、経済活動3.3（輸送用低炭素技術）に起因し、
- ・ 32億ユーロ（ルノー・グループの売上高の7.0%）は、経済活動6.5（バイク、乗用車、小型商用車による輸送）に起因し、

タクソノミー適格として分類される。これは合計で449億ユーロ（ルノー・グループの売上高の96.8%）に相当する。

これらの収益のうち52億ユーロは、気候変動緩和への実質的な寄与の測定に用いられる選択的基準を満たしている。これには当社の電気自動車（EV）及びプラグイン・ハイブリッド（PHEV）から生み出されるすべての売上高が含まれ、ルノー・グループの総売上高の11.3%を占めている。

汚染の防止と抑制目的に関するDNSHの要件を慎重に解釈したため、タクソノミーに適合する売上高はゼロであると公表されている。一方、当社の低排出車両^(*)の販売台数のうち9%は、以下の基準に適合している。

(*) ダチア・スプリングを除く。

- ・ 施行されている欧州の環境規制（物質の使用を対象とするものを含む。）
- ・ 気候変動への適応、水及び海洋資源の保全と持続可能な利用、循環型経済への移行、生態系の生物多様性の保全と回復の各環境目標に関するDNSH基準、及び
- ・ 最低限の社会的セーフガード

資本的支出

タクソノミーの定義によれば、ルノー・グループの2022会計年度の資本的支出（Capex）は4,231百万ユーロであった。

この合計額の100%は経済活動3.3（輸送用低炭素技術）に起因し、タクソノミー適格として分類される。かかる資本的支出のうち836百万ユーロ（合計額の19.8%）は、気候変動緩和への実質的な寄与の測定に用いられる選択的基準を満たしており、以下の基準に適合している。

- ・ 欧州の環境規制
- ・ 気候変動への適応、水及び海洋資源の保全と持続可能な利用、循環型経済への移行、生態系の生物多様性の保全と回復の各環境目標に関するDNSH基準、及び
- ・ 最低限の社会的セーフガード

すべてのDNSH基準を考慮すると、タクソミーに適合する資本的支出は476百万ユーロ（ルノー・グループの資本的支出合計額の11.2%）となる。

経済活動	規約	売上高		実質的寄与基準							DNSH基準(「著しい害を与えない」)				最低のセーフガード	タクソミーに適合する売上高の割合(N年)	タクソミーに適合する売上高の割合(N-1年)
		絶対値(十億円)	割合	気候変動の緩和	気候変動への適応	水・海洋資源	循環型経済	汚染	生物多様性・生態系	気候変動の緩和	気候変動への適応	水・海洋資源	循環型経済	汚染			
A. タクソミー適格活動		44.9	96.8%														
A.1 環境上持続可能な活動(タクソミー適合)																	
3.3 輸送用低炭素技術の製造	C29.1	0	0%	100%						Y	Y	Y		Y	Y	0%	該当なし
6.5 バイク・乗用車・小型商用車による輸送	H49.32、 H49.39、 N77.11	0	0%	100%						Y	Y	Y		Y	Y	0%	該当なし
環境上持続可能な活動(タクソミー適合)の売上高(A.1)		0	0%	100%												0%	該当なし
A.2 タクソミー適格だが環境上持続不可能な活動(タクソミー不適合活動)																	
3.3 輸送用低炭素技術の製造	C29.1	41.7	89.8%														
6.5 バイク・乗用車・小型商用車による輸送	H49.32、 H49.39、 N77.11	3.2	7%														
タクソミー適格だが環境上持続不可能な活動(タクソミー不適合活動)の売上高(A.2)		44.9	96.8%														
合計(A.1+A.2)		44.9	96.8%														
B. タクソミー不適格活動																	
タクソミー不適格活動の売上高(B)		1.5	3.2%														
合計(A+B)		46.4	100%														

経済活動	規約	資本的支出		実質的寄与基準							DNSH基準(「著しい害を与えない」)					最低のセーフガード	タクソミーに適合する資本的支出の割合(N年)	タクソミーに適合する資本的支出の割合(N-1年)
		絶対値(百万ユーロ)	資本的支出の割合	気候変動の緩和	気候変動への適応	水・海洋資源	循環型経済	汚染	生物多様性・生態系	気候変動の緩和	気候変動への適応	水・海洋資源	循環型経済	汚染	生物多様性・生態系			
A. タクソミー適格活動		4,231	100%															
A.1 環境上持続可能な活動(タクソミー適合)																		
3.3 輸送用低炭素技術の製造	C29.1	476	11.2%	100%						Y	Y	Y	Y	Y	Y	Y	11.2%	該当なし
6.5 バイク・乗用車・小型商用車による輸送	H49.32、 H49.39、 N77.11	0	0%	100%						Y	Y	Y	Y	Y	Y	Y	0%	該当なし
環境上持続可能な活動(タクソミー適合)の資本的支出(A.1)		476	11.2%	100%													11.2%	該当なし
A.2 タクソミー適格だが環境上持続不可能な活動(タクソミー不適合活動)																		
3.3 輸送用低炭素技術の製造	C29.1	3,755	88%															
6.5 バイク・乗用車・小型商用車による輸送	H49.32、 H49.39、 N77.11	0	0%															
タクソミー適格だが環境上持続不可能な活動(タクソミー不適合活動)の資本的支出(A.2)		3,755	88%															
合計(A.1+A.2)		4,231	100%															
B. タクソミー不適格活動																		

タクソミー 不適格活動の 資本的支出(B)		0	0%														
合計(A+B)		4,231	100%														

業務費

タクソミーの定義によれば、ルノー・グループの2022会計年度の業務費（Opex）は1,284百万ユーロであり、このうち100%は経済活動3.3（輸送用低炭素技術）に起因し、タクソミー適格として分類される。

かかる業務費のうち293百万ユーロ（合計額の22.8%）は、気候変動緩和への実質的な寄与の測定に用いられる選択的基準を満たしており、以下の基準に適合している。

- ・ 気候変動への適応、水及び海洋資源の保全と持続可能な利用、循環型経済への移行、生態系の生物多様性の保全と回復の各環境目標に関するDNSH基準、及び
- ・ 最低限の社会的セーフガード

すべてのDNSH基準を考慮すると、タクソミーに適合する業務費は259百万ユーロ（ルノー・グループの業務費合計額の20.2%）となる。

経済活動	規約	業務費 絶対値 (百万 ユーロ)	業務 費の 割合	実質的寄与基準						DNSH基準(「著しい害を与えない」)					最低 限の セーフ ガード	タク ソノ ミー に適 合す る業 務費 の割 合(N 年)	タク ソノ ミー に適 合す る業 務費 の割 合(N- 1年)
				気候 変動 の緩 和	気 候 変 動 へ の 適 応	水・ 海 洋 資 源	循 環 型 経 済	汚 染	生 物 多 様 性・ 生 態 系	気 候 変 動 の 緩 和	気 候 変 動 へ の 適 応	水・ 海 洋 資 源	循 環 型 経 済	汚 染			
A. タクソ ミー適格活動		1,284	100%														
A.1 環境上持 続可能な活動 (タクソミー 適合)																	
3.3 輸送用低 炭素技術の製 造	C29.1	259	20.2%	100%						Y	Y	Y	Y	Y	Y	20.2%	該当 なし
6.5 バイク・ 乗用車・小型 商用車による 輸送	H49.32、 H49.39、 N77.11	0	0%	100%						Y	Y	Y	Y	Y	Y	0%	該当 なし
環境上持続可 能な活動(タク ソミー適合) の業務費(A.1)		259	20.2%	100%												20.2%	該当 なし
A.2 タクソ ミー適格だが 環境上持続不 可能な活動(タク ソミー不 適合活動)																	
3.3 輸送用低 炭素技術の製 造	C29.1	1,025	79.8%														

6.5 バイク・乗用車・小型商用車による輸送	H49.32、H49.39、N77.11	0	0%															
タクソミー適格だが環境上持続不可能な活動(タクソミー不適合活動)の業務費(A.2)		1,025	79.8%															
合計(A.1+A.2)		1,284	100%															
B. タクソミー不適合活動																		
タクソミー不適合活動の業務費(B)		0	0%															
合計(A+B)		1,284	100%															

ルノーの環境に関するコミットメント

環境問題の管理

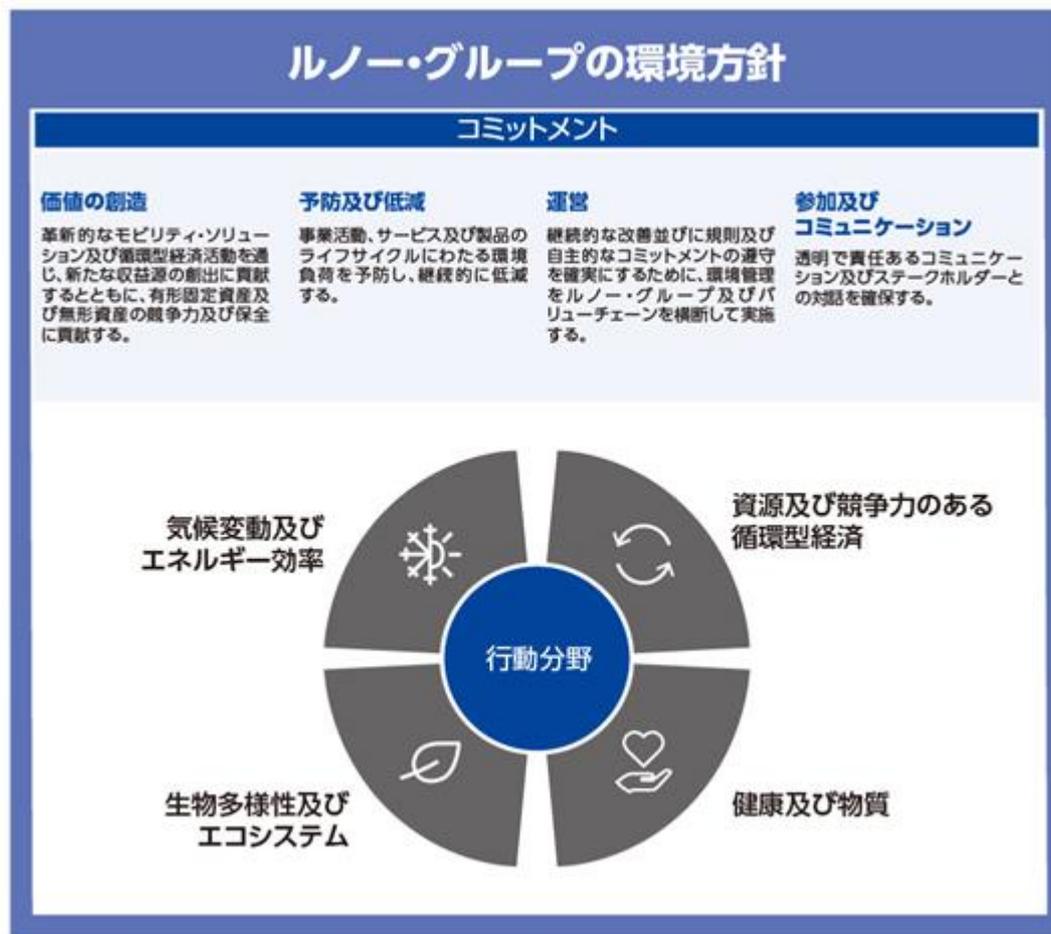
ルノー・グループの環境方針

今や、環境に関する課題の重要性とソリューションの発見の緊急性について合意が形成されている。これらの課題は、すべての経済活動及び特にモビリティに深刻な影響を及ぼす。輸送セクターに関するステークホルダーの期待を超えて、ルノー・グループが革新的なソリューションを提案できることは、新たな経済的機会をもたらし、競争力を高めることにもなる。

自動車産業は以下の主要な環境問題に取り組む必要がある。

- ・ 温室効果ガス排出量に関連する気候変動。これについて、COP21パリ協定で野心的な削減路線が描かれている。
- ・ 資源。その利用可能性が限られていることは、生産及び利用方法が変わることを意味している。
- ・ 健康。(特に都市における)大きな関心事であり、汚染物質排出の削減を必要とする。
- ・ 世界的な生物多様性の喪失。人為起源の生態系への圧力によって引き起こされる。

これらの課題に対処するため、ルノー・グループは、1990年代後半から環境方針を掲げている。この方針は、設計から使用済み車両までの車両のライフサイクル全体に適用され、当社の戦略計画に完全に沿ったものである(下図を参照のこと。)



このように、2021年1月に立ち上げられた「ルノー・リユージョン」戦略計画は、ルノー・グループの新時代を開いたものである。すなわち、この戦略計画により、ルノー・グループの持続可能な収益性を確保しつつ、ヨーロッパでは2040年までに、そして全世界では2050年までに、カーボン・ニュートラルを達成するという新しい大望を尊重することが保証される。

2021年の株主総会で、ルノー・グループは新しい持続可能性戦略を発表したが、その戦略における3つの柱のうち1つは「ビジネスとしてのグリーン」つまり環境である。この戦略は、温室効果ガス排出量の削減及び循環型経済の加速という2つの主要な環境優先事項を明確にしている。

同じく2021年の株主総会で発表された気候戦略は、材料及び部品の供給から使用済み車両まで、バリューチェーンの上流より下流に至る、2030年までの行動計画を定めている。ルノー・グループのカーボン・フットプリントの80%超を車両の使用が占めるため、製品ライフサイクルのこの段階は気候計画の優先事項である。

ルノー・グループは、各行動領域について、モニタリング指標、特定の目標及び行動計画を明確にした。これらは、本書の「行動の優先分野：戦略と指標」に詳述されている。

2022年11月8日のリストラと組織再編の発表により、脱炭素化と完全電動化への真の移行のための「アンペア」、代替燃料とグリーン水素による脱炭素化のための「パワー」、資源を節約し、自動車から自動車への短いループを作り出す「ザ・フューチャー・イズ・ニュートラル」といった、ESGの課題にそれぞれが専念する組織の創設が可能になる。

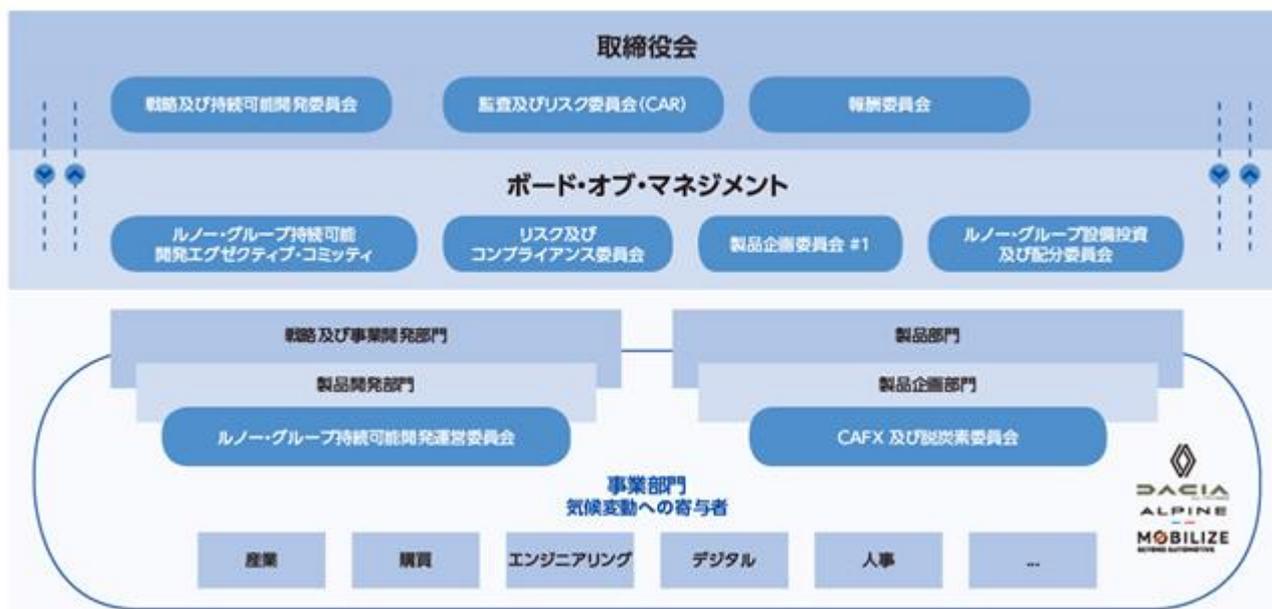
フラン工場を、Refactoryという欧州初のモビリティ専用循環型経済工場に転換することは、当グループのビジョンを象徴している。それは、最も戦略的な又は危急の物資について環境に関する課題への対応と収益・利益を生み出す経済資産の両方を構成するリサイクル及び再製品化のための完全な産業エコシステムに依拠することである。

最後に、モビリティ、データ及びエネルギーサービスの開発を目的としたモビライズ・ブランドの創設は、電気共有モビリティのソリューション及びバッテリーサービスを通じて環境と社会的価値とを創造するルノー・グループのもう1つの変革手段である。

「ルノー・グループの環境方針は、ルノー・グループの約束及び責任ある資本主義の柱であり、経済パフォーマンスと環境パフォーマンスとを組み合わせるルノー・グループの変革及び存在理由の中核にあたる」

(2021年4月、会長のジャンドミニク・スナール及び最高経営責任者のルカ・デメオ)。

環境問題についてのガバナンス



取締役会による環境戦略（気候戦略を含む）の監督

取締役会は、ルノー・グループの環境戦略の定義及び実施、並びに関連するリスク及び機会を監督する。取締役会は毎年、気候変動、ルノー・グループの温室効果ガス排出量に関する戦略、製品ラインナップの電動化、並びに温室効果ガス排出量及び汚染物質に関する新しい規制による影響に関連した問題を検討している。

取締役会では、これらの課題に対するガバナンスを強化するため、2019年に「倫理及びCSR委員会」という、環境問題の徹底的な検討の実施を任務に含む専門委員会を設立した。2021年には、環境、社会及びガバナンスの課題がルノー・グループの戦略において不可欠な要素であることから、当委員会と戦略委員会を統合することを決定した。2022年には、この新しい戦略及びCSR委員会を「戦略及び持続可能開発委員会」と改称した。

この戦略及び持続可能開発委員会はAFEP-MEDEF規範の勧告に従い100%の独立取締役で構成されている。委員会は2022年には5回開催され、出席率は97.1%であった。

2022年には、戦略及び持続可能開発委員会は特に以下の点を検討した。

- ・ 社会福祉的、社会的、環境的責任の観点からのルノー・グループの戦略。
- ・ 「ルノー・ソリューション」戦略計画のフォローアップと実施。
- ・ ルノー・グループの重点戦略プロジェクトのすべての定期的なモニタリング。
- ・ 循環型経済活動の計画・開発。
- ・ モビリティ専門職の能力開発を支援する「ルノウ大学」の進展。
- ・ 日産との市場、車両及び技術に関する具体的な運用プロジェクトでのパートナーシップの発展。
- ・ 半導体危機の影響と緩和策。
- ・ 電気自動車のバリューチェーン戦略。
- ・ ルノー・グループの脱炭素化戦略と気候報告書のレビュー。
- ・ 中古車戦略。

- ・ 商用車戦略。
- ・ 中南米における戦略的動向。
- ・ アルピーヌ・ブランド戦略。
- ・ パートナーシップの業績とエコシステム内の様々なプレイヤーとの協力によるルノー・グループの新たな「水平的戦略」。
- ・ 管理機関におけるジェンダー多様性の観点からの目標。
- ・ 非財務業績声明（EFPD）を含む2021年度のユニバーサル・レジストレーション・ドキュメント第2章「持続可能な開発」のレビュー。

ボード・オブ・マネジメントと戦略及び事業開発部門による気候目標の管理

リーダーシップ・チーム（旧BoM）と戦略及び事業開発部門が当グループの環境目標を統括している。環境方針の重点については年1回審議し、BoM内で戦略及び事業開発担当役員のプロポーザルを取りまとめている。この目的に関して、BoMはグループ持続可能開発委員会に依拠している。本委員会の委員が権限を持つ分野、特に持続可能な開発の分野は、「取締役の役職及び職務の一覧表」に詳述されている。

戦略及び事業開発部門は、会社のバリューチェーンにおける全セクター及び車両のライフサイクルの各段階における環境方針の実施を準備、展開及び監視する役割を担っている。これを実施するために、戦略及び事業開発部門は、各専門分野だけではなく、社内の全部門に配置された駐在員網のネットワークを当てにしている。これらは2010年に、ルノー・グループ内において「エネルギー・環境・原材料戦略」、「自動車CO₂」、「大気環境及び物質」といった分野で構築された。これらのチームを構成する専門家は、戦略上の問題についての深い知識と、その厳密さ、中立性及び分野横断的な性質に対するグループ内で認識されているアプローチを提供する。

戦略及び事業開発部門による戦略プランの環境面の構成要素の展開はこのようにルノー・グループのすべての活動に及んでおり、新製品や新サービスの開発を支えている。

環境へのコミットメントの達成に連動した報酬基準

ルノー・グループにおける気候問題の重要性に鑑みて、業務執行役員の報酬は、2013年から、環境配慮に関連し、「環境実績におけるリーダーシップ：ヨーロッパにおける自動車CO₂排出量、ルノー・グループのカーボン・フットプリント」を目指した基準を含む。より最近では、ガバナンス及び報酬委員会の勧告に基づき、取締役会は、以下に関する基準を追加することにより、最高経営責任者の報酬方針を変更することを提案した。

- ・ 乗用車のCO₂排出量の欧州における規制目標（CAFE基準）の達成。
- ・ 世界で登録されたルノー・グループの乗用車と多目的車のカーボン・フットプリントの削減。

2022年及び2023年、最高経営責任者に関する報酬方針は、新しい環境に関する基準を含むように変更された。

- ・ フランで再調整された中古車の台数に関する基準（年次の変動報酬について）。
- ・ 循環型経済活動の発展に関する基準（年次の変動報酬について）。
- ・ 3年間の累積期間にわたる欧州におけるルノー・グループの電動化乗用車の販売台数構成に関する基準（業績行動計画について）。
- ・ 3年間の累積期間にわたって欧州で製造された自動車1台あたりのCO₂排出量の削減に関する基準（共同投資計画について）。

（最高経営責任者に関する報酬要素の詳細については、「最高経営責任者としてのルカ・デメオ氏の報酬（2022年）」及び「最高経営責任者の報酬方針（2023会計年度）」を参照のこと。）

行動の優先分野：戦略と指標

気候とエネルギー効率

気候問題についてのガバナンス

上記「環境問題についてのガバナンス」を参照のこと。気候問題のガバナンスは、すべての環境問題のガバナンスの枠組みの中で行われている。

戦略と行動計画

2019年、ルノー・グループは、脱炭素化目標を科学的根拠に基づく目標（SBTi）イニシアチブで検証した最初の自動車メーカーであった。

2021年4月、ルノー・グループは、「気候変動対策に関する行動計画（Climate Plan）」を公表した。この計画は、車両のライフサイクル全体にわたる下記9つの主要な行動に分類されており、2030年まで、ルノー・グループ全体で段階的に展開される。これは、2040年までにヨーロッパにおいて、また2050年までに世界でカーボン・ニュートラルを達成するという当グループの野心に向けた中間的マイルストーンである。9つの行動に加えて、ルノー・グループにはリスクと機会を管理するためのツールとプロセスがある。

車両の使用段階における行動 スコープ3下流

2022年において、車両の使用段階は、ルノー・グループのカーボン・フットプリントの80%超を占めていた^(*)。

(*) 使用並びに使用に必要な燃料及び電力。下記「測定基準と目標」のカーボン・フットプリントの項を参照のこと。

行動1：2025年までにルノーの新型乗用車モデルの100%を電動化する



ヨーロッパの内燃機関（ICE）車両は、そのライフサイクルにおいて、電気自動車の3倍を超えるCO₂eを排出している^(*)。

(*) 出典：2020年度版「運輸と環境（T&E）」

EU加盟国は、EUの気候・エネルギー目標達成のための自国の貢献を保証する国別エネルギー・気候計画（NECP）を実施しなければならない。この取り組みの一環として、加盟国は、ICE車両の販売台数を段階的に減らしている（英国は2030年までに、フランスは遅くとも2040年までに）。さらに、国連は、2050年までに世界人口の3分の2が都市住民になると予測しており、都市は既にICE車のアクセスを制限しつつある。

2025年までにルノーの乗用車の新型モデルをヨーロッパにおいて100%電動化するという目標を達成するために、当社は以下の事柄を行っている。

- ・ CMF-B、CMF-EV（電気自動車向け）、CMF-CDの3つのプラットフォームにわたるプーリング生産
- ・ フランス北部に、ヨーロッパ最大で最も競争力のある電気自動車生産拠点となる「ルノー・エレクトリシティ」を設立
- ・ ルノー・ブランドの下で、Cセグメントの2モデルを含む7つの電気自動車モデルを発売。2つの電気自動車モデルは2022年に発売開始：メガーヌ、カンゲーEV
- ・ 新型車の開発期間を25%短縮し、電動化を加速

ルノー・ブランドの野心は、2030年までにヨーロッパにおける乗用車販売台数の約90%を電気自動車にすることである。

これを加速させるため、電気及びプラグイン・ハイブリッド車のカスタマイズされた充電ソリューションに特化したルノー・グループの子会社であるモビライズ・パワー・ソリューションズは、専門家や個人の電気モビリティへの移行を容易にしている。今日では、モビライズ・パワー・ソリューションズは、スペイン、ポルトガル、フランス、ドイツ、英国、スイス、オーストリア、ベルギー、オランダ、イタリア、ルクセンブルクの11ヶ国のヨーロッパの主要電気モビリティ市場に存在している。

設置のアドバイスから充電ステーションの運用と保守まで、モビライズ・パワー・ソリューションズは、ルノーのネットワークディーラーとのパートナーシップで開発されたモビライズ・ファスト・チャージ・ネットワークのおかげで、職場、自宅、及び長距離移動を含む移動中の充電ニーズに対して顧客をサポートする。2024年半ばまでに、200のステーションがヨーロッパに配備される予定である。

モビライズは、新しいモビリティと車両にまつわるサービスを提供するブランドだが、電気モビリティの普及を促進するために、他にも様々なサービスを展開している：

- ・ モビライズ・スマート・チャージ：充電コストを最適化し、カーボン・フットプリントを削減する。
- ・ モビライズ・チャージ・パス：欧州の260,000ヶ所超の充電ポイントで1枚のカードで充電ができる。

- ・ モビライズ・VISAカード：家庭用充電器の設置に必要な資金を融資し、移動中の充電を容易にし、あらゆる買い物に使えるクレジットを貯めることができる。

「アンペア」創設を発表

ルノー・グループは、アンペアによって、自動車メーカー初の電気自動車とソフトウェアのピュアプレーヤーとなる自律的な事業体を創設することになる。アンペアは、先進のSDV（ソフトウェア定義自動車）技術を搭載した完全な電気自動車をルノー・ブランドで開発、製造、販売する。アンペアは、ルノー・グループのノウハウと資産、電気自動車のピュアプレーヤーの集中力と敏捷性という、両者の長所を生かすことになる（「戦略及び目標」参照）。

行動2：2025年までに水素小型商用車でヨーロッパのリーダーとなる



ルノーは、カンゲー、トラフィック、マスターといったモデルで、小型商用車（LCV）におけるヨーロッパのリーダーとなっている。

この市場は非常に大きく成長しており、ディーゼル規制が厳しくなっていることから、当グループはこれらのモデルの電動版を開発した。

現在では、ヘビー・デューティの使用のために航続距離と充電スピード面で性能向上を目指している。

水素燃料電池技術（デュアルパワー）は、追加的なゼロ排出量エネルギーを提供して、バッテリーのサイズを大きくせずに、又はむしろ小さくして、電気自動車の航続距離を拡大する。電気ステーションでの充電に加えて、車両はわずか数分で水素を充填することができる。

2021年6月、ルノーとプラグ・パワーは、世界的な水素ソリューションを示すために、Hyviaと呼ばれる合弁会社を立ち上げ、以下を提供している。

- ・ 航続距離400km（WLTP基準）、充填時間を短縮（5分未満）した商用車
- ・ 燃料電池商用車向けのターンキー・ソリューションを完成：水素ステーション、脱炭素化エネルギーからのグリーン水素の供給

HYVIAは、2030年までにヨーロッパの水素LCV市場で30%のシェアを達成するという目標を設定している。その最初の車両が承認され、主要な顧客がHYVIAの最初の生産車両で水素技術をテストすることを望んでいる：クロノポスト、エンジー、オレンジ、エクアン、アルピーヌF1チーム（フランス）、エアバス、ハンブルク港、パケット、マキシメーター・ハイドロジェンGmbH（ドイツ）。

ルノー・グループはHyviaを通じて、水素分野で強力なパートナーシップを構築し続ける計画である。ルノー・グループは、2021年末からFOVIAとともに小型商用車向け水素タンクの開発を進めている。さらに、ルノー・グループは、共同プロジェクトに基づいて、エネルギーの生産と流通におけるすべての公的及び民間プレイヤーを統合するソリューションを開発していく。

Hyviaは、モビリティに加えて、フランスのフランで製造された燃料電池や充填ソリューションを他の産業に提供していく。

行動3：ハイブリッド技術を全ブランドに展開する



ルノー・グループは、電気自動車の提供を補完する低排出量エンジン（E-TECHハイブリッド及びガス）を開発している。

独占的に開発されたE-TECHハイブリッド技術は、都市サイクルにおける同等の内燃機関と比較して、ハイブリッド・エンジンの燃料消費を40%低減する。そのE-TECHプラグイン・ハイブリッド版は、ゼロ排出量モビリティ・ソリューションを実現する。

E-TECHハイブリッド製品の提供は、以下の通り加速している。

- ・ 2021年の3つ（キャプチャー、アルカナ、メガーヌ・サルーン）に加えて、2022年にルノー・ブランドによる新しいハイブリッド・モデル（オーストラル）を発売。
- ・ 2025年のルノーのハイブリッド車販売台数の35%を目指す。
- ・ コネクティビティ、エコドライブ、低排出量ゾーンへのアクセスを可能にする100%電動モードといった、ハイブリッド車の排出量のさらなる削減に向けた新技術を展開。

追加の行動：エコドライブ支援の導入



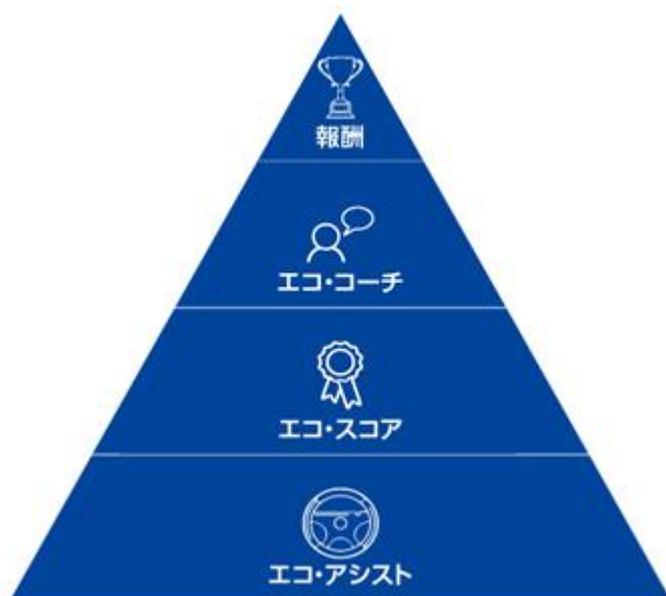
車両の燃料消費は代表的な使用方法を反映する標準化されたサイクルに基づいて認定されるが、すべての運転スタイル（多かれ少なかれ積極的な）又はすべての実走行条件（暖房又は空調の使用、都市か郊外か、交通の流れ等）をカバーするものではない。電気自動車の場合、電力消費量と航続距離に同じ推論を適用することができる。

好ましい運転・気温条件下で、経済的な運転スタイルをとるドライバー（「エコ」ドライバー）は、WLTPサイクルと同等の燃料消費を達成することができ、この燃料消費は「平均的」ドライバーよりも最大25%低い。「ダイナミックな」顧客の燃料消費は、「平均的」ドライバーを最大40%、「エコ」ドライバーを最大70%上回る可能性がある^(*)。

(*) テレマティクス経由で約5,000人の顧客により共有されたデータに基づいて2019年に実施された内部調査による。

ルノー・グループは、実走行条件における顧客の燃料消費や電力消費量の削減を支援するため、2012年からエコドライブ支援システムを提供している。

これらは、主なドライバー特性に応じて、委任型と積極型という2つのカテゴリーに分類される。



1 / 委任型システム又は積極的支援。

このシステムは、運転タスクの全部又は一部を実行する。

今日、より広く普及しつつある最初の2世代のシステムは、以下のように作用する「エコモード」を選択することで、消費を制限する。

- ・ 一定条件下での加速能力の低減
- ・ 電気自動車の最大速度の制限
- ・ 温度快適性の効率的な管理

2021年にメガーヌE-TECH及びオーストラルで開始された第3世代の技術は、エコ及び予測的クルーズ・コントロール、地形への適応、速度制限、交通密度といった、よりエネルギー効率の高い運転のための特定のタスクに完全に対応することもできる。

2 / 参加型システム

燃料や電気の消費を減らすための情報をドライバーに提供することによって、「エコドライブ」への積極的な取り組みを促す。ルノー・グループは、以下の通り、数種類のシステムを提供している。

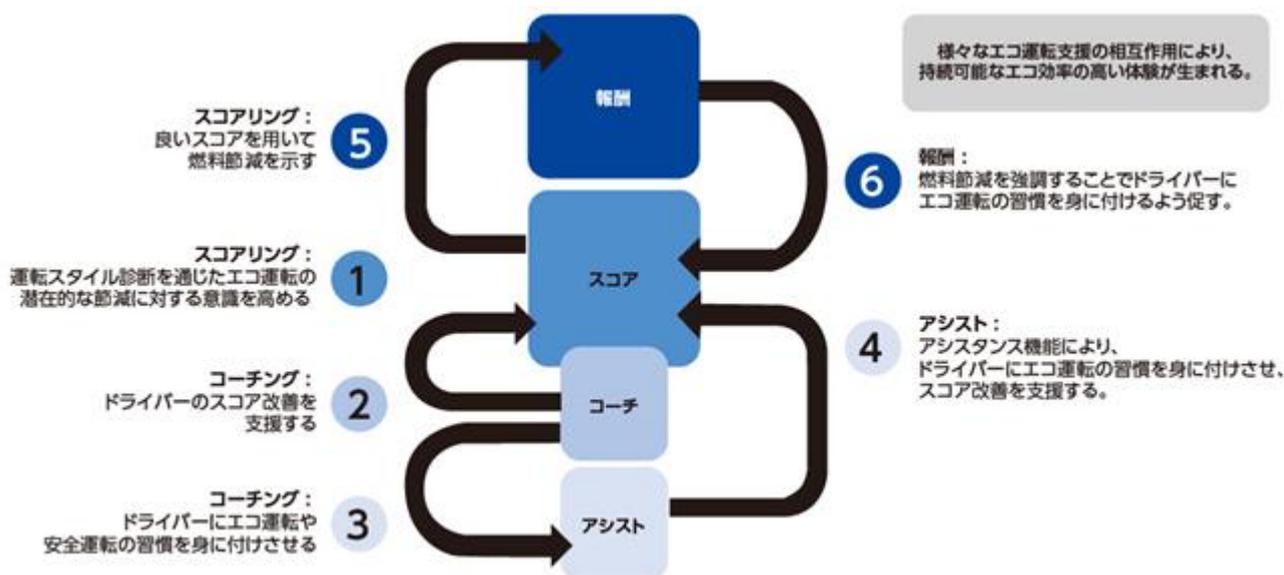
- ・ 「**エコ・コーチ**」：ダッシュボード上に車両の走行状況（内燃機関車のレブカウンター、電気自動車のパワーメーター、瞬間・平均消費量）をリアルタイムで表示し、エコ運転を支援する（ギアチェンジ、グリーンライトが点灯する最適速度を予測してアクセルから足を離す等）。
- ・ 「**エコ・スコア**」：運転スタイルを評価し、ドライバーに各自のエコドライブのレベルや向上の潜在力を認識させる。

3 / ゲーミフィケーションと報酬

持続的な行動変容にはモチベーションが不可欠であり、ルノー・グループの車両のユーザーにエコドライブの導入を促すには、挑戦と報酬に基づくゲーミフィケーションツールが有効な手段である：

- ・ 「**エコ・チャレンジ**」（「報酬」）は、過去の走行を分析し、将来の走行を最適化する方法について助言し、ドライバーの自己評価や他者との比較を可能にする。この機能は第4世代に属し、スマートフォンとコンピューターで個人顧客とフリート資産管理者の両方に提供される。

エコドライブに向けた行動変容の促し



下表は、様々なタイプのエコ運転支援の内容と、複数の技術世代にわたるその進化について詳述する。2023年以降は、この内容に加えて、「安全&エコ」を同時に機能させ、顧客をより安全でエネルギー効率の高い運転にリードしていく。

	第1世代 2012年～2015年	第2世代 2016年～2021年	第3世代 2022年～2025年
エコ・アシスト	加速制限付きエコモード	加速・速度（電気自動車）・温度快適性制限付きエコモード	加速・速度（電気自動車）・温度快適性制限付きエコモード及びクルーズ・コントロールのエコ配分の制限（コンテクスチュアル及びアダプティブ）
エコ・コーチ	ギアシフトインジケーター、運転スタイル・インジケーター	ダッシュボード上でのエコ体験、新しい運転スタイル・インジケーター	エコモニター、内燃機関車両向けアクセルペダルオフ・インジケーター
エコ・スコア	マルチメディアシステム：R-Link（最上位クラス）、Medianav（入門クラス）	マルチメディアシステム：RLink2、次いでイーゼーリンク	マルチメディアシステム：OpenR Link消費量の履歴機能

報酬			フリート向けエコチャレンジ： 「モビライズ・フリート・コネク クト」
エネルギー消費 量低減の潜在力 (*)	0～5%	2～6%	3～12%

(*) 各顧客の運転スタイル（経済的、積極的、中間的スタイル）によって異なる。

2025年以降、第4世代の革新的な技術によって、エコドライブ支援のラインナップは完成する。

行動4：カーシェアリングを通じて車両使用率を20%以上上昇させる	
----------------------------------	-------------------------------------------------------------------------------------

パーソナル・カーは実際には10%の時間しか使用されておらず、わずか3年で価値の半分を失っている。この知識をもとに、一部のユーザーは、自己の走行にかかる総費用の削減を求め、新たなモビリティ・ソリューションに転換しようとしている。

その一つが、自動車の使用を最適化し、車両の流通台数、さらにはその環境への影響を低減するカーシェアリングである。

道路輸送に関しては、温室効果ガスの25%が「最後のマイル」、つまり最終顧客への納品中に排出されている。

モビライズは、所有に基づくモデルから、特定の用途のために設計された、100%電気自動車の使用に基づくモデルへの移行という、これらの課題に対応するために特に設立された。このブランドは、資金調達、保険、支払い、車両管理、エネルギー、メンテナンス、リコンディショニングなど、幅広い車両関連サービス（VaaS：Vehicle as a Service（サービスとしての車））を統合技術プラットフォームによって提供している。これらのサービスは、単一にまとめて提供され、個人、フリート、モビリティ・オペレーターのニーズを満たしている。自動車はもはや、A地点からB地点へ移動するための単なる物体ではなく、サービスプラットフォームでもある。

自動車は、車両と関連サービスのパッケージのサブスクリプションによって、初めて利用できるようになる。販売されるものではない！

最初のラインナップは以下の通り：

- ・ リモ：タクシーやプライベートハイヤー向けの、人を運ぶためのセダン
- ・ デュオ：個人及びプロフェッショナル（社用車、カーシェアリング、マイクロモビリティ事業者）向けの、人を運ぶための四輪バイク
- ・ ベント：デュオをベースにした、プロフェッショナル（職人、商人）向けの小型荷物輸送用の車両
- ・ ラストワンマイル配送のための、プロフェッショナル向けの未来の車

モビライズ・ファイナンシャル・サービスズをベースに、オープンエコシステム（スタートアップ企業など）を軸として、モビライズは、持続可能なエネルギー転換と新しいタイプのモビリティを推進する。

製造に関する行動 スコープ1+2及びスコープ3上流

行動5：より効率的で、低炭素、再利用可能なバッテリーの展開を加速する	
------------------------------------	---------------------------------------------------------------------------------------

環境保護への移行を目指すフランスの機関（環境エネルギー管理庁、ADEME）によれば、電気自動車のバッテリー生産は、化石燃料由来の電力の利用やコバルト、リチウムといった戦略的原材料の採取により、そのカーボン・フットプリントの3分の1を占める。

欧州連合は2024年以降、生産からリサイクルまでのバッテリーのライフサイクルにわたって、このフットプリントを測定することをバッテリー・メーカーに義務付ける。ヨーロッパの規制案は、2027年までに、市場に出るバッテリーのカーボン・フットプリントの上限を設定する計画である。

ルノー・グループは、以下の通り、バッテリーのライフサイクル全体において行動することで、より効率的、低炭素、再利用可能なバッテリーの展開を加速させる意向である。

- 低炭素バッテリーの生産**：サプライヤーと共同で、脱炭素化エネルギー及び材料を使用することにより、バッテリー生産におけるカーボン・フットプリントを低減する。ルノー・グループは、2025年までに、新型R5のバッテリーのカーボン・フットプリントを、2019年のゾエのバッテリーと比較して20%削減することを目標としている。2030年には削減は35%に達する見込みである。この点で、ルノー・グループは、2021年以降、材料サプライヤーと3つの契約を締結している。2021年には持続可能なニッケル供給（サプライチェーン全体の低炭素及び追跡可能性）に関するテラフェームとの契約、炭素集約度の低いリチウムに関するバルカンとの2021年の契約、そしてモロッコで生産される低炭素硫酸コバルトに関するManagemとの2022年の契約である。これに加えて、2025年までにフランスでバッテリーを生産するために、ベルコール及びエンビジョンAescと契約を締結している。
- メンテナンス**：当初の寿命におけるバッテリーの修理センターを展開する（2022年末現在で約100ヶ所が稼動しており、これにはフランのRefactory内の専門知識・修理センターが含まれる。）。電気自動車の修理向け中古バッテリーの提供の開始。
- 再利用**：再生可能エネルギーの定置貯蔵、モバイル・ソリューション（船、冷却装置、空港機械）を目的として、バッテリーの用途を変更する。2022年、ルノー・グループは、電気自動車からのバッテリーの回収・利用を専門とするスタートアップ企業「Betteries」とのパートナーシップの一環として、定置用システムの生産をフランで開始する予定である。Betteriesは、リサイクルされたEVバッテリーを利用して、様々な用途（例えば、建設現場やキッチンカー等）に適した運搬可能な発電機を開発している。これらの装置はフランのRefactoryで組み立てられている。このようなバッテリーの二次的利用により、温室効果ガスの排出を回避することができる。
- リサイクル**：戦略的材料（コバルト、ニッケル、リチウム）をクローズド・ループ内でリサイクルし、新たなバッテリーを生産する。これら3つの材料について、ルノー・グループは、2030年までに、新たなバッテリーの生産に再度組み入れるリサイクル材料の比率を80%にする計画である（クローズド・ループ）。

フランス、フランのRefactoryでは、リサイクル、メンテナンス、修理、再利用業務を行っている。

これらの業務に加え、2024年のR5モデルの発売以降は、Vehicle-to-Grid (V2G) 技術により、電気自動車 が電力網にエネルギーを供給し、ピーク時の電力消費を調整することが可能になるだろう。

共同プラットフォームにおけるルノー・グループ

2021年以降、ルノー・グループはグローバル・バッテリー・アライアンス（GBA）及びリチャージの一員として、バッテリーのカーボン・フットプリント算定に関する方法論の作業にも積極的に貢献している。特に、この作業は、GBAの国際的なメンバーによって一般的に受け入れられている方法論である「GHGルールブック」の公表につながった。現在もなお進行中のリチャージ内での作業は、パリ協定とFit for 55%協定に沿った欧州のステークホルダーとの初めてのバッテリー規制の開発に貢献している。

行動6：サプライチェーン全体を巻き込む



原材料の採取と部品の製造は、ウェル・トゥ・ホイール排出量に次いで、ルノー・グループの2022年における車両のカーボン・フットプリントの16%を占めた。すべてのサプライヤーを自らの環境負荷の低減に向けた積極的な取り組みに従事させることは、ルノー・グループの気候戦略の優先事項である。

ルノー・グループは、2030年までに、部品と材料のサプライチェーンにおけるCO₂e / kg排出量を、2019年比で30%削減するという目標を設定している。その達成に向けて、ルノー・グループはサプライヤーとともに、以下のような6つの優先的改善分野に取り組んでいる。

- ・ 分野1：認定されたCDPサプライチェーン組織による外部調査を利用したカーボン・フットプリント評価システムを構築する。
- ・ 分野2：CSRに取り組むことと、その実績を外部組織に評価してもらうことをサプライヤーに義務付ける。
- ・ 分野3：最も排出量の多い16つの商品（材料と部品）を特定し、温室効果ガスの低減プロセスの設計に向けたサプライヤーとの共同行動計画を実施する。
- ・ 分野4：将来の規制と消費者の期待に応えるため、新技術を発明するための共同イノベーション政策を共同開発する。
- ・ 分野5：生産工場の現地調達を増やす。ベルコール及びエンビジョンとのパートナーシップにより、2025年から、エレクトリシティの産業拠点にできるだけ近いフランスにおいて、バッテリーを生産する。
- ・ 分野6：材料の選定及びその他の調達決定のための内部カーボン・プライシングを確立する（「リスク・機会管理のために実施されているツール及びプロセス」参照。）。

また、2020年、ルノー・グループは、原材料供給の好循環を促進するため、欧州原材料アライアンス（ERMA）に署名した。

行動7：循環型経済におけるルノー・グループのリーダーシップを強化する



気候変動との闘いにおいては、温室効果ガスの排出を回避することが可能なため、循環型経済は必要不可欠な方策である。

この作業には、車両の製造におけるリサイクル材料の使用の増大が含まれる。目標は、2030年までに世界におけるすべての新型車を33%のリサイクル材料で製造することである。

行動8：2019年から2030年の当社の工場からの排出量を80%削減する（スコープ1及び2）



化石燃料の継続的な価格上昇に関連する問題に加え、低炭素エネルギーの使用と消費の削減は、同時に気候軌道に対する大きな方策であり、競争力（エネルギー節約）に対する方策であり、不確実性を増す地政学的環境におけるエネルギーの自立に対する方策でもある。

このことから、下記の図で概説されるISO 50001の原則に基づく組織では、ルノー・グループの工場全体に展開されたエネルギー・マネジャーのネットワークを介して、専用の企業チームがエネルギーの管理を行っている。ルノー・グループは、産業拠点の認証取得のためのグローバルなロードマップにも着手しており、第一段階として2023年にフランスの全施設を対象とする。2022年末時点で認証を受けているのは、ブルサ、クレオン、ル・マン、サンドゥヴィルである。

2021年からは、省エネ及び性能制御のアプローチは、産業拠点に加え、サービス、物流、流通の拠点も対象としている。例えば、スイスのディーラーの屋根にソーラーパネルを設置すること^(*)で、年間50,000メートルトン近いCO₂eの排出が回避されることになる。

(*) リテール・ルノー・グループ、エキュブラン

4つの推進力：

1. **生産拠点**：拠点をさらにコンパクトにすることで、点灯・暖房する空間を減らすことにつながる。各拠点は、2025年までに750,000m²の屋根付き建物を削減することを目標として、全体的なコンパクト化の軌道を継続している。2022年に特に注目すべきものとして、ドゥエー事業所で55,000m²、サンドゥヴィル事業所で40,000m²、モーブージュ事業所で12,000m²の削減を達成したことが挙げられる。

2. **製造プロセス**：よりエネルギー効率の高いプロセスの開発、既存プロセスの最適化、エネルギー回収システムの実施。

3. エネルギー・マネジメント4.0：消費量データの分析・管理ツールで、10,000個超のセンサーとメーターのネットワークに接続された新しいEcoGyエネルギー・ポータルが、2022年に導入され、当社の全事業所の電力消費、ガス、圧縮空気のリアルタイム監視が可能になった。

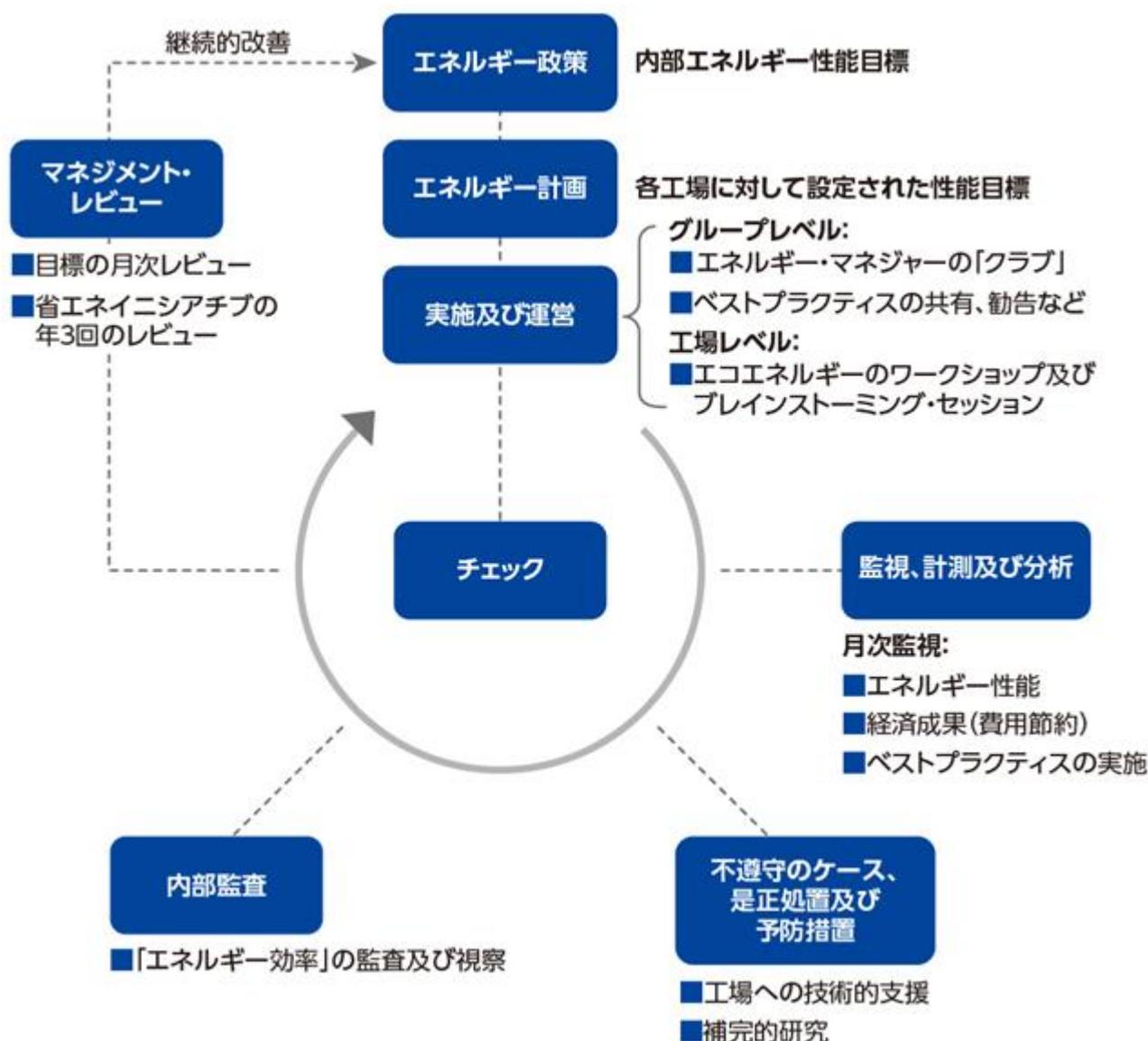
このインフラは、エネルギー危機タスクフォースの支援を受け、2022年にはエネルギー消費量を2021年比で15%削減することを可能にした。生産台数当たりのエネルギー消費量では、ルノー・グループの目標値は2025年までに2021年比で30%を削減することであり、フランスの工場においては40%削減が目標である。

4. 再生可能エネルギー：2030年までに、フランス、スペイン、スロベニア、ポルトガルの生産拠点において、再生可能電力の100%利用を達成するという目標を2021年に設定した。進捗の詳細は下記のボックスと「測定基準と目標」を参照のこと。

このように、ルノー・グループは、少なくとも2030年までは、生産拠点における温室効果ガス排出量が最も低い世界トップ3のメーカーにとどまることを目指している。

また、2030年は、ヨーロッパのすべての拠点においてカーボン・ニュートラルを達成するという目標の期限でもある（フランスのエレクトリシティにおける電気自動車の生産に関する拠点及び活動については2025年）。

ルノー・グループにおけるエネルギー・マネジメント



2022年には、ルノー・グループの全工場でのエネルギー消費量を削減する行動により、年間エネルギー費用が約25百万ユーロ削減されることになる。

ルノー・グループは、フランスとスペインの工場の脱炭素化計画を加速させ、新たなパートナーとともにイノベーションを進めている。

- ・ スペイン 2021年4月、ルノー・グループはエネルギー供給会社であるイベルドロラと、スペインにおけるエネルギー消費の100%を再生可能エネルギーで賄う契約を締結した
- ・ フランス 2022年11月、ルノー・グループはエネルギー事業者との3つの大きなパートナーシップを発表した：
- ・ ヴォルタリアとは、フランスで最大の再生可能エネルギーによる電力供給契約を締結した。この契約により、ルノー・グループは、2027年にフランスにおける生産活動の電力消費の最大50%を太陽光発電パネルの設置により賄うことができるようになる。
- ・ エンジー・グループと、2025年までにドゥエー工場のガス需要の70%を代替する、欧州初の深層地熱発電プロジェクト；
- ・ EDFグループのダルキアと、モーブージュ工場のガス消費量の65%を代替するバイオマスボイラーを設置するパートナーシップを締結

行動9：2019年から2030年の間に部品と車両の輸送による排出量を30%削減する



2015年、ルノー・グループは、FRET21イニシアチブにいち早く参加した企業の一つとなった。このイニシアチブは、運送会社の団体を結束して、貨物のカーボン・フットプリントを減らす取り組みである。2019年、ルノー・グループは、運輸時のCO₂e排出量削減で最大の成果を挙げた功績により、ADEMEからEVEトロフィーを受賞し、2度目のFRET21（2018年を基準として2019年から2021年にかけて）に取り組むことを決定した。この第2のコミットメントの結果は、目標値の-5.5%に対して、CO₂e排出量は-6.69%となり、再びポジティブな結果となった。

現在、サプライチェーンの目的は、輸送、物流プラットフォーム、梱包のカーボン・フットプリントのさらなる削減に取り組むことである。

物流チェーン全体にわたる4つの柱で構成される2021年～2030年の行動計画：

- ・ 2021年から**バイオガス及びバイオ燃料トラックの配備**、2022年も継続、2025年からは電気及び水素トラックの配備を開始する。フランスでは、3社の運送会社による4,650台のGASトラック（バイオ-CNG・CNG）の導入により、インバウンド物流において、既に584メートルトンのCO₂eを削減している。車両流通面では、輸送会社Dolotransの1,870台のB30トラックで11,350台の新車を輸送し、フランスルーマニア間のフローで1,026メートルトンのCO₂eを削減した。
- ・ 鉄道貨物の比率を高めることを含め、**複合一貫輸送を拡大**する。車両輸送に列車を導入したことで、十堰工場（中国）から上海港までの輸送台数18,800台、及びスペイン/オーストリア間の輸送台数920台で、3,250メートルトンのCO₂eを削減することができた。
- ・ より最適化された革新的なトラック（ダブルデッカー・トラック、多目的トラック等）、新たな自動車プロジェクトにおけるCO₂輸送基準の統合、及び積載の最適化により、**商品1立方メートル当たり走行キロ数を削減**する。部品やパッケージングの高密度化により、トラック11,350台分、7,000メートルトンのCO₂eを削減することが可能となった。
- ・ **梱包の合理的な管理**：減量、使用済み梱包材の返還、廃棄物の最小化、リサイクル梱包材料比率の向上、使い捨てプラスチックの最終的な廃止

これらの行動により、合計で416,000メートルトンを超えるCO₂e排出の回避が可能となった（2017年～2022年の累積値）。

ルノー・グループは、2021年～2030年の行動計画以降も、ルノー・グループ内で、またサプライヤーとともに、梱包のリサイクル・チャンネルの発展を通じて、排出をさらに回避していく。

また、ルノー・グループは、2018年に、風力貨物船を開発しているフランスのスタートアップ企業、ネオラインとパートナーシップを締結した。2024年には試験運行が計画されている。

リスク・機会管理のために実施されているツール及びプロセス

自動車のCO₂e排出量削減の監視：CAFEコントロール・タワー

2018年、ルノー・グループは、ヨーロッパでの成果を監視し、各年のロードマップを監督するために、「CAFEコントロール・タワー」という特別プログラム・チームを創設した。

また、2019年からは、ヨーロッパにおける登録車のCO₂eレベル予測ツールを開発した。CAFEコントロール・タワーは、その成果を毎月ボード・オブ・マネジメント（BoM）に報告している。

ヨーロッパ以外でも、ルノー・グループはヨーロッパと同様の規制基準の対象となっている。このため、合計するとルノー・グループの世界の販売台数の約70%がCAFEに類する規制を受けている。

上記のような戦略及び組織により、2022年には、ルノー・グループは乗用車及び小型商用車の欧州CAFE目標を達成することができた^(*)。

(*) これらの結果は、今後数ヶ月のうちに欧州委員会によって集計、確定される。

また、世界のカーボン・フットプリント主要業績評価指標(KPI)を通して自動車のCO₂e排出量を緊密に監視し、燃費及びCO₂e排出量の観点から製品競争力の具体的な目標を設定している。BoMはこれらの指標を毎年見直し、短期、中期、長期の戦略との整合性を確保している。

温室効果ガスの排出量削減を管理するための戦略的選択：内部カーボン・プライシング



ルノー・グループは、CO₂e排出量の削減を推進し、温室効果ガス排出量の経済的費用を内部化するために、内部カーボン・プライシング（ICP）の仕組みを利用している。

これらの内部価格は、いくつかのタイプの意思決定に適用される：

- ・ **新型車プロジェクトについては**、2つの適用分野がある：
- ・ 使用段階での自動車の効率向上を可能にする技術的な構成要素に関する決定。ICPの定義には、特に、CAFE（欧州ではCO₂1グラムあたり95ユーロの罰金）などの使用時排出量に関する規制や、CO₂関連税制が含まれる。
- ・ バリューチェーン全体を通して、自動車の材料や部品に関する決定。この定義には、欧州のCBAM（Carbon Border Adjustment Mechanism）のような将来の規制プロジェクトが含まれる。
- ・ **産業用施設では**、ICPはエネルギー市場やCO₂e排出量割当の変化を考慮する。ルノー・グループの直接

排出量の半分超、すなわち11の産業拠点は、**欧州連合域内排出量取引制度（EU-ETS）**の対象である。関係する財務に関する問題については、特定の運営委員会を通して管理される。欧州委員会がEU-ETS割当量の無償割当の段階的な廃止をしていく中で、ルノー・グループが実施する戦略は、工場のエネルギー消費量を削減する努力（上記を参照のこと。）及び厳格で先を見据えた管理を通じて、中長期的に割当量の財務的負担をできる限り少なくすることを目指している。韓国でも2015年から排出権取引制度が実施されており、それ以来釜山の製造拠点がその対象となっている。これらの規制の発効前に実施された排出削減対策のおかげで、ルノー・グループは追加の排出枠を取得する必要はなかった。2021年以降、器興区工場もその対象となっており、購入枠にも頼っていない。

これらの様々なICPは少なくとも年に1回改訂され、市場動向や地域の特殊性を考慮し、100ユーロ/トン・CO₂eから200ユーロ/トン・CO₂eの間で変動する。

測定基準と目標

目的

2022年、ルノー・グループは世界でカーボン・フットプリントを削減するとの主要な公約（2010年比で-25%）を達成した。

2050年に向けたルノー・グループの野心は、世界中のどこでも（ヨーロッパにおいては2040年までに）、製品のライフサイクル全体でカーボン・ニュートラルを達成することである。この目標に沿って、2025年及

び2030年までに達成すべき新たな中間マイルストーンが、(2010年ではなく)2019年に達成された成果に基づいて、2021年初期に設定された。

測定基準と目標	開始点	2022年の目標	2022年末の状況
世界で販売されるルノー・グループの車両の平均カーボン・フットプリントの低減	2010年	- 25%	- 25%

温室効果ガスのプロトコル：スコープ1及び2

測定基準と目標	開始点	2025年の中間目標	2030年の目標	2022年末の状況
ルノー・グループの工場における炭素強度 ⁽¹⁾ の低減(CO ₂ e / 生産台数)	2019年	- 50% ⁽²⁾	- 80% ⁽³⁾	- 26% ⁽²⁾
ルノー・グループの工場におけるエネルギー強度の削減(MWh / 生産台数)	2021年	-30% (世界) -40% (フランス)		-14% (世界) -7% (フランス)
ルノー・グループの工場の電力消費量に占める再生可能エネルギーの割合の上昇	-	-	80% ⁽⁴⁾	51%
ルノー・グループの工場の熱供給に占める再生可能エネルギーの割合の上昇	-	-	70%	4%
ルノー・グループの工場のカーボン・ニュートラル(ネット・ゼロ)の達成 ⁽⁵⁾	-	エレクトリシティの工場 ⁽⁶⁾	ヨーロッパの全工場	

(1) 工場のエネルギー消費量に関連する直接的及び間接排出量を、総生産台数で割ったもの。
(2) 2025年の目標(絶対値)：スコープ1+2のカーボン・フットプリントをCO₂e 572,000メートルトン未満
(3) 2030年の目標(絶対値)：スコープ1+2のカーボン・フットプリントをCO₂e 230,000メートルトン未満
(4) これは従来目標よりも10%意欲的である。
(5) 残存排出量は相殺される。
(6) フランス北部に位置する、基準となるエレクトリック産業センター。

カーボン・フットプリント(スコープ3)

測定基準と目標	開始点	2025年の中間目標	2030年の目標	2022年末の状況	
ウェル・トゥ・ホイール排出量	ヨーロッパにおける販売台数当たりCO ₂ e排出量の低減	2019年	- 35%	- 65%	- 16%
	世界の台数当たりCO ₂ e排出量の低減(ラーダ・ブランドを含む。)	2019年	- 20%	- 35%	- 12%
部品及び材料	材料のkg当たりのCO ₂ eの低減	2019年	-	- 30%	
バッテリー	バッテリー製造に伴うCO ₂ e排出量の低減	ゾエ 2019年	- 20% 新型 R5	- 35%すべての 新型モデル	現時点では 適用外
物流	物流活動に伴うウェル・トゥ・ホイールCO ₂ e排出量の低減	2019年	-	1台あたり - 30%	- 1% ⁽¹⁾

(1) 2019年から2022年にかけて、この指標の算出範囲を拡大した。まず、2021年に、フラン中古車工場が生産を開始した。また、中国の十堰工場がヨーロッパへの自動車輸出を開始した。その後、2022年には、トルコのカルサンで新たな製造工場が生産を開始した。さらに、電子部品危機により、故障対応サービスの必要性、ひいては航空機による納品の必要性が非常に著しく増大した。2019年の同一条件ベースでは、また構成部品危機の影響を除けば、1台当たり排出量は約10%の削減となる。ルノー・グループは、2030年における30%の削減目標の達成に向けて、引き続き順調に進んでいる。今後数年のうちに利用可能となる新技術（40 T EVや水素トラック、より大規模な帆走装置付き貨物船の展開、鉄道ソリューションの利用可能性の拡大等）により、物流活動の脱炭素化は2025年から大幅に加速することとなる。

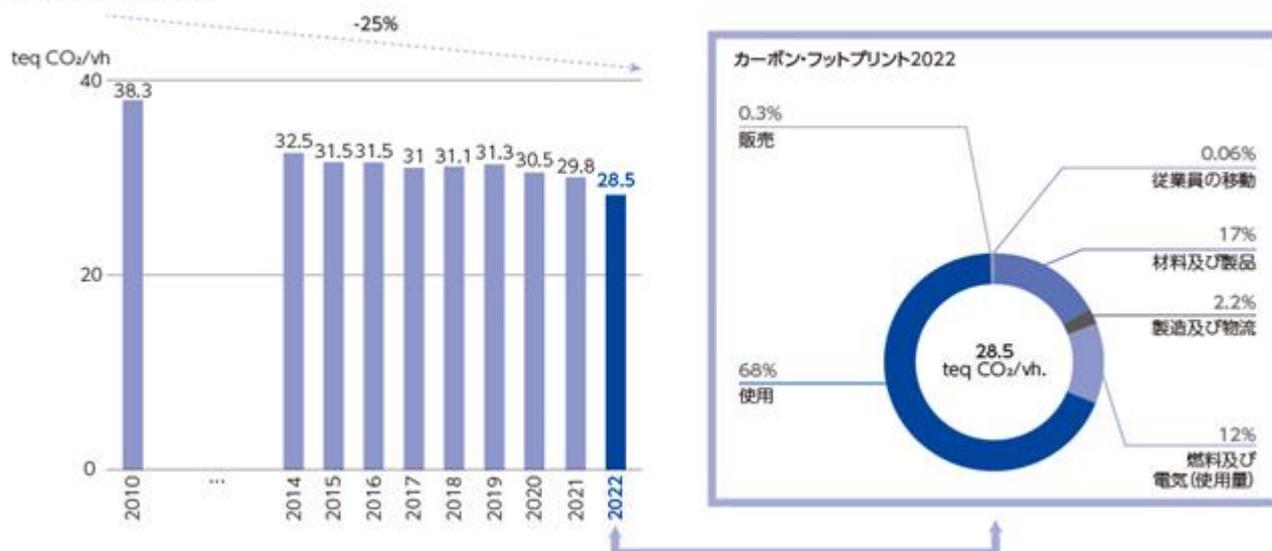
2019年から2030年にかけて、ルノー・グループは、商品・サービスの購入、輸送・流通、販売した製品の使用・使用済み処理（GHGプロトコルのカテゴリー1、4、9、11、12）に伴う温室効果ガス排出量を30%削減することを公約している。したがって、同じ範囲での絶対値として、ルノー・グループは、カーボン・フットプリントをCO₂e 67,000,000メートルトン未満にすることを目標としている。

指標

カーボン・フットプリント（スコープ1+2+3）

ルノー・グループの範囲内の販売台数当たりカーボン・フットプリント

2010年から2022年の軌道



温室効果ガス排出量の内訳（温室効果ガス・プロトコルのカテゴリー別）

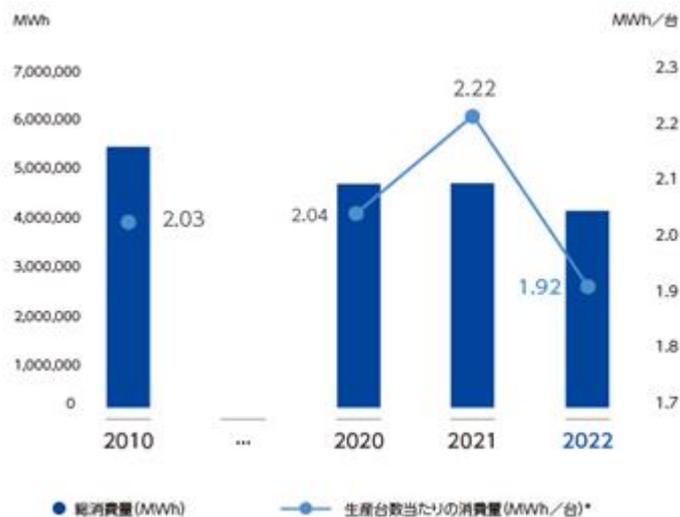
温室効果ガスのプロトコルのカテゴリー	範囲	数値 (teq CO ₂)
スコープ1	直接排出量	423,071 ^()
スコープ2	間接排出量	183,201 ^()
スコープ3	その他の生産排出量	56,453,090
	材料及び物品（メンテナンス及び使用済み処理を含む。）	9,637,087
	物流及び調達（上流及び下流）	666,323
	日常の通勤及び出張	33,969
	販売及びアフターサービス（流通）	178,407
	販売した製品の使用 ⁽¹⁾ （燃料及び電気の生産を含む。）	45,937,304
合計	スコープ1+2+3	57,059,363

(1) ウェル・トゥ・ホイール、WLTP相当値。エコイノベーション及びエコドライブによるプラス分を計上している。

() 2022会計年度における独立した第三者機関が合理的な保証水準で検証した指標

スコープ1及び2^(*)

エネルギー消費量



* 2019年までは、パートナー向けに生産されるエンジンやギアボックスの数が多かったため、MWh/台比率が適用されている。この比率の算出にあたっては、パワートレイン工場の消費量を、ルノー・グループによる総生産台数に比例して調整している。ただし、図のMWhで示された全体の消費量には調整は適用されない。

(*) 範囲：RRG販売ネットワークを除く、ルノー・グループの全製造拠点並びに主要な物流施設、サービス部門施設及びエンジニアリング施設。

2022年、ルノー・グループは、2021年と比較して安定した活動の中で、パフォーマンスを13%超向上させ（製造範囲では14%）、1車両当たり1.92MWhを達成することができた。この大きな進歩は、一方では、すべての拠点で意欲的なアクションプラン（計測計画の改善、新しいエネルギー・ポータル、技術的なサービスなど）を実施したこと、他方では、冬の期間中、すべての拠点でエネルギー危機と管理強化を専門とするタスクフォースを立ち上げたことで説明できる。

エネルギーの種類別エネルギー消費量の内訳

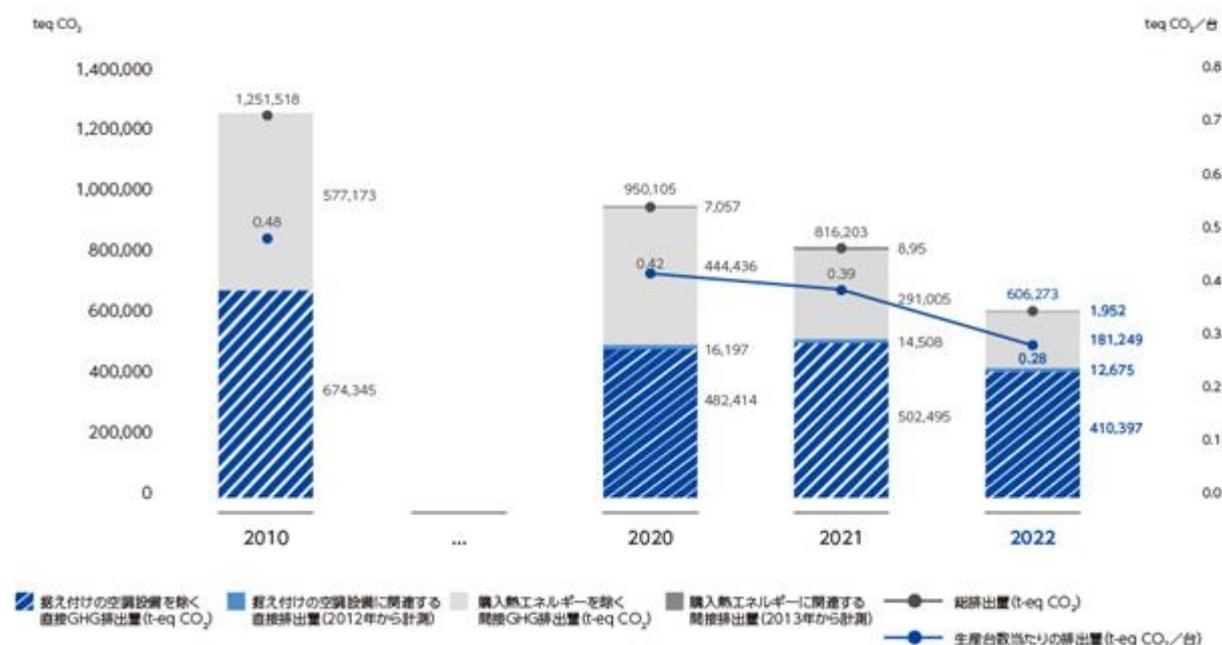
	総消費量	
	%	MWh
電力	53%	2,165,656
うち再生可能エネルギー由来	27%	1,099,376
天然ガス	43%	1,744,040
熱エネルギー	3%	126,207
うち再生可能エネルギーから生産された熱エネルギー	2%	76,269
LPG	1%	44,938
バイオマス	0.1%	4,589

重油及び国内燃料油	0.1%	2,270
合計	100%	4,087,700^()
うち、再生可能又は再生可能エネルギー由来のエネルギー	29%	1,176,005

() 2022会計年度における独立した第三者が合理的な保証水準で監査した指標

温室効果ガス排出量^()

温室効果ガス排出量^(√)



(√) 2022 会計年度における独立した第三者が合理的な保証水準で監査した指標。

() 2022会計年度における独立した第三者が合理的な保証水準で監査した指標

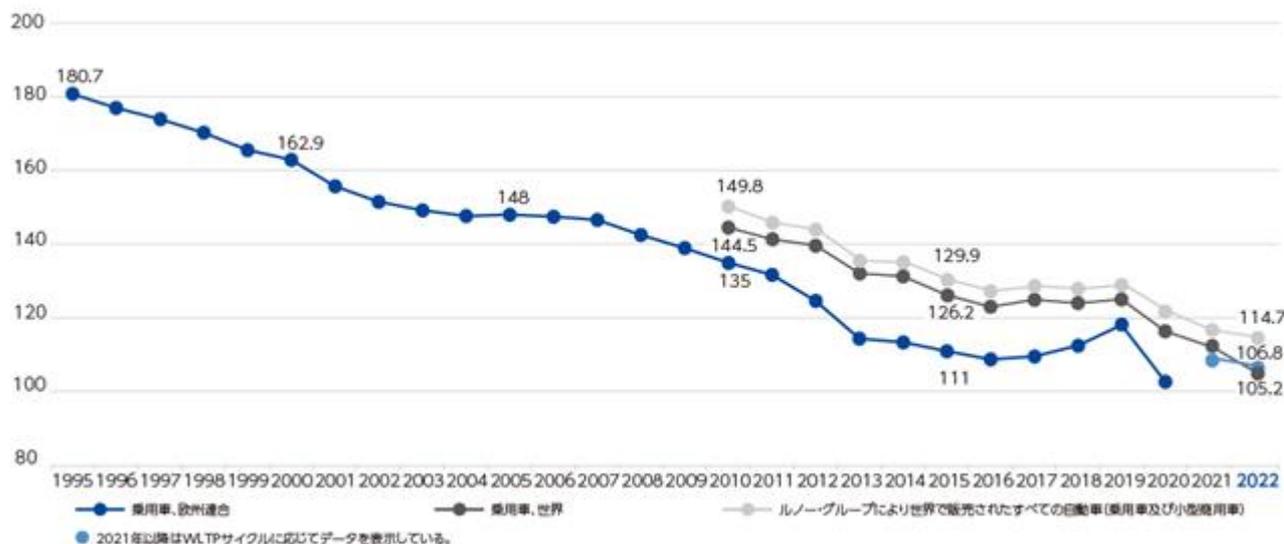
排出源の種類別温室効果ガス排出量の内訳

	2022年	2021年	計測開始
直接排出量 (スコープ1)	70%	63%	
据え付けの燃焼設備	61%	57%	2003年
生産された車両の冷媒式空調システムの充填	1%	1%	2003年
耐久試験走路・道路でのギアボックス、エンジン及び車両の試験	1%	1%	2003年
社用車 ⁽¹⁾	3%	3%	2009年
敷地及び工程用の据え付けの空調システムの充填	2%	2%	2012年
鋳鉄の溶解	0.1%		2022年
VOC焼却	1%		2022年
間接排出量 (スコープ2)	30%	37%	
空電	30%	36%	2009年
熱エネルギー	0%	1%	2013年

(1) 社用車にはサービス車両、タクシープール車両、シャトルカー、操作設備及びLPGで走行するフォークリフト・トラックが含まれる。

スコープ3下流

ルノー・グループによる販売車両の排気ガスからの平均CO₂排出量(g CO₂/km) ヨーロッパの乗用車、世界の乗用車、世界のすべての車両



世界、乗用車及びすべての車両：カーボン・フットプリント指標の算出に際して考慮された排気ガスからの平均CO₂排出量。

排出量は各市場に適用される認定基準で表示されている。WLTP認定車については、WLTPプロトコル施行以前に測定された過去の数値との比較を可能とするために欧州委員会が開発した方法論（NEDCへの逆換算：NEDC-BT）に従い、NEDC相当値でCO₂排出量を再計算している。

欧州連合、乗用車：欧州連合で販売される乗用車の平均CO₂排出量。またCAFE規制が定める補助金（スーパークレジット、エコイノベーション、フェーズイン）を考慮しない。地理的範囲は、CAFE規制の範囲、すなわちEU27ヶ国、英国、アイスランド（2018年以降）、ノルウェー（2019年以降）に相当する。

排出量は、以下の通り、欧州委員会及び英国がCAFE規制の監視のために使用する認証基準で表示される。2020年まではNEDC。WLTP認定車両については、欧州委員会が開発した方法論（NEDCへの逆換算：NEDC-BT）に従い、CO₂排出量をNEDC相当値に転換している。

2021年以降はWLTP。

2021年及び2022年については、欧州委員会による検証結果が出るまでの暫定データである。

2022年には、発表日の時点で入手可能なデータに基づき、ヨーロッパ^(*)におけるルノー・グループの乗用車のCO₂排出量は平均で106.8 g CO₂/km（WLTP）であった^(**)。ルノー・グループは、自社のCAFE規制目標を達成した。これらの結果は、今後数ヶ月のうちに欧州委員会によって集計、確定される。

(*) EU27ヶ国、英国、アイスランド、ノルウェー

(**) CAFE規制が定める柔軟性（スーパークレジット、エコイノベーション、フェーズイン）を考慮しない。

リスクと機会の管理

特定された気候関連リスク及びその事業活動への影響

気候関連リスクは、低炭素経済への移行とその結果生じるすべての変更起因する移行リスク、及び物理的リスクとそれが事業活動やサプライチェーンに及ぼす潜在的な影響という2つのカテゴリーに分析され、認識された。各リスクについて、短期（2030年まで）、中期（2030年～2040年）、長期（2040年～2050年）のマイルストーンが設定された。

移行リスク	短期	中期	長期	内容及びルノー・グループの業績への影響
-------	----	----	----	---------------------

	(2030年 まで)	(2030年～ 2040年)	(2040年～ 2050年)	
規制リスク及びコンプライアンス・リスク	⊗	⊗	⊗	自動車のCO ₂ 排出量規制は、ますます厳しい基準を適用するために頻繁に更新されている。ヨーロッパでは、2020年のCAFE排出量目標95g CO ₂ /kmがWLTP基準を適用するために2021年に調整された。これを遵守しない場合、販売された車両1台につき、超過1グラム当たり95ユーロの罰金の支払いが義務付けられる。現行の販売台数に基づけば、超過したCO ₂ /km1グラムにつき約120百万ユーロの罰金が発生することになる。また、規制の変更によって、特定の車両に対する交通禁止や規制が導入される可能性もある。これらの変更は、当社の車両を新基準に適合させる必要性から生じる研究開発コスト及び/又は生産コストに影響を与える可能性がある。
技術リスク	⊗	⊗		ルノー・グループは、特に電気自動車のラインナップの拡大や内燃機関向けのハイブリッド・ソリューションの設計によって、低公害車の提供を進めている。これらの技術の導入は、価格、顧客サービス、CO ₂ e排出量等の面で性能が異なり、市場の期待や成長のスピードに合わない場合がある。CO ₂ e排出量の削減目標は、必然的に、工業プロセスの調整や短・中期的な低炭素生産技術の展開を伴う。エネルギー効率を高めるのに必要な工場の近代化により、生産コストや研究開発コストが増大する可能性がある。
市場の変動に関するリスク	⊗	⊗	⊗	規制の変更とあいまって、低炭素経済への移行は、消費者の間に、小型車両やよりエネルギー効率の高い車両、又はカーシェアリングへの移行といった行動変化を、予想より早くもたらす可能性がある。製品/サービスの提供と消費者の期待が一致しない場合、当グループの売上高は減少することとなる。
風評リスク	⊗	⊗		環境問題（カーボン・フットプリントの削減及び大気の状態への影響）は、すべてのステークホルダー（従業員、NGO、ユーザー等）の関心事である。当グループの製品/サービスの提供と環境上の要求が一致しない場合、ブランドイメージが低下し、顧客の購入意思決定に悪影響を及ぼして、売上高の減少につながる可能性がある。また、サプライヤーにとっての当グループの魅力が薄れる可能性もある。環境面での高い評価は、人材の勧誘や、当グループへの帰属に対する従業員のプライドの向上にも貢献する。不一致は従業員エンゲージメントに影響を与える可能性がある。
人員リスク	⊗	⊗		技術変化の加速により、研修への投資や新たなスキルの獲得によってノウハウを更新する必要が生じる。
物理的リスク				
異常気象現象 / 自然災害		⊗	⊗	一部の異常気象現象によって、当グループの多くの生産・物流施設の活動が混乱したり、より深刻な場合には、一時的に中断したりする可能性がある。洪水、ハリケーン又は干ばつの頻度や強度の上昇は、気温や海面水位の上昇と相まって、リスク予防・維持費用及び保険料を押し上げる可能性がある。

資源不足	⊗	⊗	⊗	水などの一部天然資源がますます不足すれば、自動車産業に直接的な影響を与える可能性がある。ルノー・グループは、消費量を削減するために投資したり、生産施設の近くに住む住民や地域社会に対して金銭的な補償を行ったりする義務を負う可能性がある。さらに、コバルトのような特定の原材料の利用は、電気自動車の販売台数が着実に増加するにつれて、価格の上昇圧力を生み出す可能性がある。
構造的な地理的・地政学的変化		⊗	⊗	気候変動は、特定の地域の構造的・地政学的変化につながる可能性がある。当グループは世界中に多くの工場を保有しているため、この変化は当グループの活動に直接的な影響を及ぼす可能性がある。一つの地域や国の不安定な状況により、当グループは、産業戦略の調整を求められる可能性がある。地域的・地政学的不安定性によって、サプライチェーンのエコシステムに弱点が生じ、当グループがバリューチェーンの再編成を余儀なくされ、仕入価格が押し上げられる可能性もある。
疾病の蔓延	⊗	⊗	⊗	伝染病やパンデミックは、生産施設や販売店の閉鎖を余儀なくさせることで、販売台数や製造、ひいては売上高に直接的な影響を与える可能性がある。

特定された気候関連の機会

気候リスクに対するルノー・グループの革新的な対応力は運輸セクターのステークホルダーの期待を上回っており、新たな事業機会を開拓し、競争力を高めることにもつながる。

機会	短期 (2030年 まで)	中期 (2030年～ 2040年)	長期 (2040年～ 2050年)	内容及びルノー・グループの業績への影響
新製品、新サービスの開発及び新市場へのアクセス	⊗	⊗	⊗	CO ₂ 排出量規制の進化と相まって、低炭素排出製品に対する新たな消費者の嗜好は、新製品の開発や新市場への参入の大きなチャンスとなっている。ルノー・グループは、電気自動車におけるフロントランナーとして、また、燃料電池などの複合技術及び補完的ソリューションの大手開発者として、これらのトレンドを利用する態勢を十分に整えている。ルノー・グループは、新技術に関する研修を実施して従業員のスキルを適合させ、またフランスに「エレクトロポール」を創設して電気自動車の製造能力を増強している。
モビリティの循環型経済の構築	⊗	⊗	⊗	循環型経済の構築は、ルノー・グループにとってカーボン・ニュートラルの中核的原動力であるだけでなく、特に新たなビジネスユニットであるモビライズを通じた新製品や新サービスの開発を支えている。ルノー・グループは、循環型経済に貢献することで、より持続可能なモビリティ形態に切り替えたいという消費者のニーズに応え、同時に製品のライフサイクルを延ばしていく。
工場以自己使用目的のエネルギーを生産	⊗	⊗		カーボン・フットプリント削減目標を達成するために、ルノー・グループは、工業プロセスを調整し、短期・中期的に低炭素技術を展開しなければならない。生産施設の環境パフォーマンスを向上させるとともに、これを契機にエネルギー費用や将来の化石燃料価格上昇へのエクスポージャーを低減することができる。

<p>気候変動対策のリーダーとしての評判の強化</p>	<p>⊗</p>	<p>⊗</p>	<p>⊗</p>	<p>気候変動問題をルノー・グループの戦略に組み込む努力は、この分野のリーダーとしての評判を高める好機である。ルノー・グループは、自動車メーカーとして初めて、科学的根拠に基づく目標イニシアチブによって温室効果ガス削減目標の検証を受けた。また、2021年12月に公表されたワールド・ベンチマーキング・アライアンス（WBA）とCDPによるランキングでは、自動車セクター企業30社中、上位2社に入っている（*）。</p> <p>（*）このランキングは2023年に更新されるはずである。このランキングは、「企業がどのように気候問題を戦略に組み込んでいるか、温室効果ガス（GHG）排出量を削減する努力、及びその排出量管理の質」を評価したものである。また、ルノー・グループは、国際エネルギー機関が定めるパリ協定との整合性基準を満たす温室効果ガス削減目標を有する企業としてランク付けされた5社のうちの1社である。ルノー・グループは既にこの分野で高い評価を得ているが、コミットメントを維持、深化する努力を続けることで、ステークホルダーの信頼を高めることができると考えている。</p>
-----------------------------	----------	----------	----------	-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------

気候シナリオ

2015年にパリ気候協定（COP 21）が署名されたことを受け、ルノー・グループは、地球温暖化を2 を大幅に下回る水準に抑えることに確実に貢献するため、製品企画と戦略の再設計を行った。この中心的なシナリオは、ルノーリユーション戦略プランの裏付けとなっている。

また、2050年までの当グループのリスク管理戦略を周知するため、以下の通り、代替的気候シナリオの分析を行い、2030年及び2040年における中間的マイルストーンを設定した。

	新グリーン・ディール	エコ技術主導	後退と崩壊
	1.5	3	4
シナリオの内容	このシナリオでは、世界中のすべてのステークホルダー（政府、金融機関、市民消費者）の気候リスクに対する意識の高まりが、より多くの持続可能な規制、事業モデル、ライフスタイルを推進している。このシナリオは、世界規模での官民の協力によって可能となる。主要な排出産業は、低炭素経済への移行に全面的に参加している。立法者との効果的な調整と世界レベルでの強固な計画を通じて、気候変動に対応する新技術が開発される。このようなモビリティへの体系的なアプローチは、効率的で複合的なサービスの発展に道を開く。	このシナリオでは、最も先進的な地域が世界規模での成長を維持している。これらの地域は、新技術（モビリティサービスを含む。）の開発を通じて、地方レベルでの低排出量と気候に焦点を当てた景気拡大を組み合わせることに成功している。それにも関わらず、世界規模でのコミットメントと組織的な気候政策の欠如は約3 の地球温暖化をもたらす、その物理的影響は全人口に影響を与える。自動車メーカーは、地域によって異なる用途と需要の多様性に直面している。	世界的管理と技術が不足し、気候、経済、政治危機の影響により、経済が全般的に衰退し、グローバル化が後退する。洪水、火災、干ばつといった物理的リスクは頻繁かつ制御不能になり、人口移動や不平等の拡大をもたらす。モビリティを含め、ローテクとローコストが常態化し、長距離移動は推奨されない。
最も高いリスク	移行リスク及び機会	移行リスク 物理的リスク	構造的、地理的及び地政学的変化を含む物理的リスク

2017年以降、気候変動に関するシナリオ分析は、ルノー・グループの戦略的思考にとって不可欠な一部となっている。これらの分析は、以下の通り、特に外部のベンチマーク・データに基づいている。

- ・ フランスの自動車産業プラットフォーム（PFA）が使用しているワールド・オートモーティブ・パワートレイン・アウトルック

- ・ 2018年11月28日に欧州委員会より提示された1.5TECH及び1.5LIFEのシナリオ
- ・ 国際エネルギー機関が公表したエネルギー技術展望（B2DS又は「2 超」シナリオ）

ルノー・グループは、2020年と2021年に、TCFDの勧告に沿って、気候シナリオ及び気候リスクがその短期・中期・長期業績に及ぼす影響の分析を拡大、深化させた。上記の3つの気候シナリオは、この作業及び研究開発部と戦略部が構築した内部シナリオに基づいている。2022年には、極端な気候シナリオに対するルノー・グループの産業・物流拠点の脆弱性に関する包括的な調査の開始を含む、取り組みを継続した。

様々な気候シナリオの下での回復力

ルノー・グループは、気候リスク及び代替的シナリオを特定した上で、当初の分析を行い、各リスクが当グループの短期・中期・長期業績に与える影響の性質と重要性を評価し、優先順位を付けた。業績に対する各リスクの影響をいくつかの基準に従って評価し、それぞれをより細かい分析のための下位基準に分解した。この影響分析は、当グループのリスク管理プロセスに完全に組み込まれている。例えば、気候リスクが業績に及ぼす影響を評価するために用いられるツールは、ルノー・グループのリスクの全般的な分析を行うためにも採用されている。

下記の表は、以下のシナリオに基づいて、気候リスクが各事業の基準に与える影響の分析結果を簡略に示したものである。

リスクと機会	1.5 シナリオ				3 シナリオ				4 シナリオ			
	市場の規模と構造	売上高	売上原価	その他の費用(資本支出、研究開発、資金調達、労務等)	市場の規模と構造	売上高	売上原価	その他の費用(資本支出、研究開発、資金調達、労務等)	市場の規模と構造	売上高	売上原価	その他の費用(資本支出、研究開発、資金調達、労務等)
移行リスクと機会												
規制と基準の変更	⊗⊗	⊗⊗	⊗		⊗	⊗	⊗		⊗⊗	⊗	⊗	
技術の変化	⊗		⊗⊗	⊗⊗	⊗		⊗	⊗	⊗		⊗	⊗⊗
市場の変化	⊗⊗				⊗				⊗⊗			
風評リスクと機会		⊗		⊗		⊗⊗		⊗		⊗		⊗
人員の変化		⊗	⊗			⊗		⊗		⊗		⊗
物理的なリスクと機会												
異常気象現象と自然災害			⊗	⊗	⊗	⊗⊗	⊗⊗				⊗	⊗⊗
資源の不足			⊗	⊗			⊗	⊗⊗			⊗⊗	⊗⊗
構造的・地理的・地政学的変化		⊗	⊗	⊗	⊗		⊗	⊗	⊗⊗		⊗	⊗
疾病の蔓延	⊗		⊗	⊗	⊗		⊗	⊗	⊗		⊗	⊗

気候変動に伴うリスクと機会に対処するためのルノー・グループの戦略は、上記「戦略と行動計画」で詳述されている。

当グループの気候リスクの特定方法

気候関連の財務の開示に関するTCFDの勧告に対応するため、2020年に作業部会が創設された。そのメンバーは、気候変動対策プロジェクトに関する当グループの戦略的付加価値を有する様々な部署を代表しており、リスク管理部門の代表者、財務コミュニケーションの代表者、戦略的環境企画部、及び数名の技術専門家が含まれている。「気候」作業部会は、気候変動に関連するリスク（移行リスク及び物理的リスクを含む。）を特定し、シナリオを構築し、各シナリオの下で各リスクが当グループの業績に及ぼす影響を評価し、行動計画を策定した。

2015年からは、重要性マトリックスに関する作業により、例えばルノー・グループのエコシステムや業績に大きな影響を与える「重要な」問題を特定し、重点的に取り組むことが可能となった。このマトリックスは2020年に更新された（上記「ステークホルダーとマテリアリティ・マトリックス」を参照のこと。）。「総カーボン・フットプリントの削減」は、ルノー・グループの最重要課題となっている。社内外のステークホルダーは、ルノー・グループが温室効果ガスの排出量削減に向けた取り組みを継続することを期待している。

当グループの気候リスクの管理方法

環境と気候変動に関するリスクを特定、管理することは、ルノー・グループのグローバル・リスク管理システムの一部であり、リスク管理部門によって監督されている。当グループのリスク管理システムについては「統制及びリスク管理システム」に詳述する。

ルノー・グループが適用するリスク管理手法は、あらゆる種類のリスクを特定、評価した上でマッピング（上記の通り）すること、並びにこれらのリスク、特にその純影響額及び/又は発生確率に対して、除去、予防、保護、移転等の手段によって対処するための行動計画を実行することを基本としている。

2021年には、地球温暖化に関わるリスクが導入され、当グループの主要なリスクのマッピングにおいて、かかるリスクの認知度の向上とそれに伴う行動計画の管理を強化した（「ルノー・グループのリスクファクター」を参照のこと。）。このように、物理的リスクに関しては、既存のリスク（例えば、自然災害のリスクや原材料に対するリスク）の監視において取られる行動は、上記の気候シナリオに関連する生産拠点や物流拠点の脆弱性研究の開始といった横断的なイニシアチブによって補完されている。

リスク管理政策は、主要なリスクについてはグループレベルで適用されるが、車両プログラムやコーポレート機能については、事業体レベル（国、商業及び/又は工業子会社）においても展開される。

4【関係会社の状況】

（2022年12月31日現在）

（1）親会社

該当事項なし。

（2）子会社

2022年12月31日現在におけるルノーの連結子会社の総数は、188社であった（ルノーSAを含む。）。

そのうち重要な子会社は以下の通りである*。

（* 個々の収益値は、連結財務諸表の作成で用いた基準に基づき評価し提示している。）

ルノーS.A.S. (Renault S.A.S.)

フランス、ブローニュ・ビヤンクール 92100、ジェネラル・ルクレール・アベニュー 122-122bis

ルノーS.A.S.の株式資本は533,941,113ユーロで、1株当たり15.250ユーロの議決権付株式35,012,532株に分割されている。

ルノーはルノーS.A.S.の資本及び議決権の100%を直接的に保有している。

事業内容：ルノーS.A.S.の主な事業目的として、自動車（商用車、小型商用車及び乗用車、トラクター、農業機械並びに建設機器）の設計、製造、販売、修理、整備及びリース、また、自動車製造に関連して使用

される部品及び装置の設計及び生産。さらにかかる事業活動に関する各種サービスその他上記目的に直接的又は間接的、かつ全体的又は部分的に関連する工業、商業、財務、投資及び不動産取引。

2022年12月31日現在の収益：43,220百万ユーロ。

2022年12月31日現在の従業員数：23,429名。

RCIバンクS.A. (RCI Banque S.A.)

フランス、パリ 75002、ユゼス通り 15

RCIバンクS.A.の授権株式資本は100,000,000ユーロで、1株当たり100ユーロの議決権付株式1,000,000株に分割されている。

ルノーS.A.S.はRCIバンクS.A.の株式及び議決権の100%を直接的に保有している。

事業内容：主にヨーロッパにおいて販売金融会社並びにルノー及び日産の顧客にサービスを提供している会社の持株会社。ルノー及び日産ヨーロッパの自動車及び予備部品の在庫のための融資。

2022年度の純融資額：182億ユーロ。

2022年12月31日現在の貸借対照表合計（連結）：60,424百万ユーロ。

2022年12月31日現在の従業員数：4,191名。

ルノー・リテール・グループ（フランス）(Renault Retail Group (France))

フランス、クラマール セデックス 92142、ドニ・パパン通り 2

ルノー・リテール・グループ（フランス）の株式資本は10,000,000ユーロで、1株当たり5ユーロの議決権付株式2,000,000株に分割されている。

ルノーS.A.S.はルノー・リテール・グループ（フランス）の授権資本及び議決権の100%を直接的に保有している。

事業内容：乗用車及び小型商用車の取引、修理、整備及びリース。

フランスに49拠点を有する。

2022年12月31日現在の収益：3,138百万ユーロ。

2022年12月31日現在の従業員数：3,665名。

ソシエテ・ドゥ・ヴェイキュルズ・オートモビルズ・ドゥ・バティイー (Société de Véhicules Automobiles de Batilly)

フランス、バティイー 54980、バティイー工業団地 BP 4

ソシエテ・ドゥ・ヴェイキュルズ・オートモビルズ・ドゥ・バティイーの株式資本は8,089,341ユーロで、1株当たり152.44ユーロの議決権付株式53,066株に分割されている。

ルノー・グループはソシエテ・ドゥ・ヴェイキュルズ・オートモビルズ・ドゥ・バティイーの授権資本及び議決権の100%を直接的に保有している。

事業内容：ルノーの自動車の製造。

2022年12月31日現在の収益：1,965百万ユーロ。

2022年12月31日現在の従業員数：1,900名。

ルノー・エスパーニャS.A. (Renault España S.A.)

スペイン、バリャドリッド 47008、マドリード通り 72

ルノー・エスパーニャS.A.の授権株式資本は126,501,414ユーロで、1株当たり6ユーロの議決権付株式21,083,569株に分割されている。

ルノーS.A.S.はルノー・エスパーニャS.A.の授権資本及び議決権の99.78%を直接的に保有している。

事業内容：ルノーの自動車の製造。

工場：バリャドリッド、パレンシア及びセビリアに有する。

2022年12月31日現在の収益：6,111百万ユーロ。

2022年12月31日現在の従業員数：9,687名。

ルノー・エスパーニャ・コメルシアルS.A. (Renault España Comercial S.A.)

スペイン、バリャドリッド 47008、マドリード通り 72

ルノー・エスパーニャ・コメルシアルS.A.の授権株式資本は12,000,000ユーロで、1株当たり6ユーロの議決権付株式2,000,000株に分割されている。

ルノー・グループはルノー・エスパーニャ・コメルシアルS.A.の授権資本及び議決権の100%を保有している。

事業内容：ルノー及びダチア・ブランドの自動車の販売。

2022年12月31日現在の収益：2,113百万ユーロ。

2022年12月31日現在の従業員数：261名。

ルノー・ドイツランドAG (Renault Deutschland AG)

ドイツ、プリュール 50321、ルノー・日産ストラッセ 6-10

ルノー・ドイツランドAGの授権株式資本は10,655,322.80ユーロで、1株当たり511.28ユーロの議決権付株式20,840株に分割されている。

ルノーS.A.S.はルノー・ドイツランドAGの授権資本及び議決権の60%を直接的に保有している。また、ルノー・グループB.V.はルノー・ドイツランドAGの授権資本及び議決権の40%を直接的に保有している。

事業内容：ルノー及びダチア・ブランドの自動車の販売。

2022年12月31日現在の収益：3,219百万ユーロ。

2022年12月31日現在の従業員数：372名。

ルノー・イタリアS.p.A. (Renault Italia S.p.A.)

イタリア、ローマ 00156、ヴィア・ティブルティーナ 1159

ルノー・イタリアS.p.A.の授権株式資本は2,582,500ユーロで、1株当たり10.33ユーロの議決権付株式250,000株に分割されている。

ルノーS.A.S.はルノー・イタリアS.p.A.の資本及び議決権の100%を直接的に保有している。

事業内容：ルノー及びダチア・ブランドの自動車の販売。

2022年12月31日現在の収益：2,641百万ユーロ。

2022年12月31日現在の従業員数：209名。

ルノー・ファイナンスS.A. (Renault Finance S.A.)

スイス、ローザンヌ 1007、ローダニ通り 48

ルノー・ファイナンスS.A.の授権株式資本は230,600,000スイス・フランで、1株当たり500スイス・フランの議決権付株式461,200株に分割されている。

ルノーS.A.S.はルノー・ファイナンスS.A.の株式及び議決権の100%を保有している。

事業内容：ルノー及び日産のための資本市場取引（外国為替、金利取引及び工業金属取引のヘッジ）及び自己勘定のインターバンク取引。

2022年12月31日現在の貸借対照表（連結）：8,746百万ユーロ。

2022年12月31日現在の従業員数：30名。

ルノー・ユーケー・リミテッド (Renault UK Limited)

英国、ハートフォードシャー、リックマンズワース WD3 9YS、メイプル・クロス、デナム・ウェイ、ザ・リバーズ・オフィス・パーク

ルノー・ユーケー・リミテッドの授権株式資本は2,750,000英国ポンドで、1株当たり1英国ポンドの普通株式（議決権付）2,750,000株に分割されている。

ルノー・グループはルノー・ユーケー・リミテッドの資本及び議決権の100%を直接的に保有している。

事業内容：ルノー及びダチア・ブランドの自動車の販売。

2022年12月31日現在の収益：1,772百万ユーロ。

2022年12月31日現在の従業員数：143名。

ルノー・ド・ブラジル (Renault do Brasil)

ブラジル、サン・ジョゼ・ドス・ピニャイス、パラナ州、ボルダ・ド・カンポ、av. ルノー 1300

ルノー・ド・ブラジルの授権株式資本は2,398,236,842.47ブラジル・レアルで、807,562,019,093株（うち、議決権付株式が670,331,224,178株、無議決権株式が137,230,794,915株で、すべて額面価格なし）に分割されている。

ルノー・グループはルノー・ド・ブラジルの資本及び議決権の99.92%を直接的に保有している。

事業内容：ルノーの自動車の製造及び販売。

2022年12月31日現在の収益：2,536百万ユーロ。

2022年12月31日現在の従業員数：5,662名。

ルノー・アルジェンティーナ (Renault Argentina)

アルゼンチン、ブエノス・アイレス 1414、フライ・フスト・サンタ・マリア・デ・オロ 1744

ルノー・アルジェンティーナの授権株式資本は6,357,813,005アルゼンチン・ペソで、1株当たり1アルゼンチン・ペソの議決権付株式6,357,813,005株に分割されている。

ルノー・グループはルノー・アルジェンティーナの授権資本及び議決権の100%を間接的に保有している。

事業内容：ルノーの自動車の製造及び販売。

2022年12月31日現在の収益：1,026百万ユーロ。

2022年12月31日現在の従業員数：2,036名。

ルノー・コリア自動車 (Renault Korea Motors)

韓国、46758、釜山、江西区、ルノー・サムスン大路 61

ルノー・コリア自動車の授権株式資本は666,875,000,000韓国ウォンで、1株当たり5,000韓国ウォンの議決権付株式133,375,000株に分割されている。

ルノー・グループはルノー・コリア自動車の株式資本及び議決権の52.82%を直接的に保有している。

事業内容：ルノー・コリア自動車の自動車の製造及び販売。

工場：釜山に有する。

2022年12月31日現在の収益：3,530百万ユーロ。

2022年12月31日現在の従業員数：3,638名。

ルノー・タンジェ・エクスプロイテーション (Renault Tanger Exploitation)

モロッコ、タンジェ - 90 000、ゾーン フランシェ メルーサ I

ルノー・タンジェ・エクスプロイテーションの授権株式資本は42,000,000ユーロで、1株当たり100ユーロの議決権付株式420,000株に分割されている。

ルノー・グループはルノー・タンジェ・エクスプロイテーションの授権資本及び議決権の100%を直接的に保有している。

事業内容：ルノーの自動車の研究及び製造。

2022年12月31日現在の収益：3,218百万ユーロ。

2022年12月31日現在の従業員数：6,245名。

オヤック・ルノー・オートモビル・ファブリカлари (Oyak-Renault Otomobil Fabrikalari)

トルコ、イスタンブール 34770、ウムラニエ BP、FSM Mah. バルカン Cd. No 47

オヤック・ルノー・オートモビル・ファブリカлариの授権株式資本は323,300,000トルコ・リラで、1株当たり0.010トルコ・リラの議決権付株式32,330,000,000株に分割されている。

ルノー・グループはオヤック・ルノー・オートモビル・ファブリカлариの授権資本及び議決権の51%を直接的に保有している。

事業内容：ルノーの自動車の組立及び製造。

工場：ブルサに有する。

2022年12月31日現在の収益：3,313百万ユーロ。

2022年12月31日現在の従業員数：6,258名。

SCオートモビル・ダチアSA (SC Automobile Dacia SA)

ルーマニア、アルジェシュ県、ミオヴェニ 115400、Str. ウジネイ nr 1

SCオートモビル・ダチアSAの授権株式資本は2,541,738,210.57ルーマニア・レイで、1株当たり0.1ルーマニア・レイの議決権付株式25,417,382,105株に分割されている。

ルノーはSCオートモビル・ダチアSAの授権資本及び議決権の99.43%を直接的に保有している。

事業内容：ルノー及びダチアの自動車の製造及び販売。

工場：ミオヴェニに有する。

2022年12月31日現在の収益：5,175百万ユーロ。

2022年12月31日現在の従業員数：12,293名。

(3) 関連会社^(*)

2022年12月31日現在におけるルノーの関連会社の総数は、25社であった。

そのうち重要な関連会社は以下の通りである。

(*) 関連会社とは、i) ルノー・グループが重大な影響を及ぼし、持分法により財務諸表に含まれている会社及び ii) 比例ベースで連結された合併会社を意味する。

自動車部門

日産自動車株式会社 (NISSAN Motor Co., Ltd.)

日本国、神奈川県横浜市神奈川区宝町2番地

日産自動車株式会社の発行可能株式数は6,000,000,000株である。引受済資本は605,813,000,204.581円で、1株当たり143円の議決権付株式4,220,715,112株に分割されている。

ルノーS.A.は、日産の株式の43.4%及び議決権の43.7%を直接的に保有している。

事業内容：日産自動車グループは自動車の設計、製造及び販売を行っている世界的な自動車製造業者である。ルノーとの関係については、上記3-「(2) アライアンス」を参照のこと。

金融会社（関連会社）

ルノー・クレジット・カー（Renault Credit Car）

ベルギー、ブリュッセル 1000、ラヴァンステン通り 60/15

RCIバンクS.A.は、ルノー・クレジット・カーの株式及び議決権の50.1%を間接的に保有している。

事業内容：小売信用。

5【従業員の状況】

過去3年間の国別従業員数内訳及び平均従業員数

従業員報告の範囲	2020年	2021年	2022年	2022年の割合
ルノー・グループ*（終身雇用及び任期付き雇用）	122,749	111,755	105,812	
アルゼンチン	2,223	2,147	2,122	2.0%
ブラジル	6,583	5,693	5,831	5.5%
フランス	46,250	41,613	38,161	36.1%
インド	4,654	4,334	4,569	4.3%
モロッコ	9,139	9,059	8,509	8.0%
ルーマニア	16,555	15,494	14,888	14.1%
スロベニア	2,543	2,215	1,493	1.4%
韓国	4,114	3,738	3,747	3.5%
スペイン	12,049	10,396	10,802	10.2%
トルコ	6,894	6,313	6,273	5.9%
その他の国	11,745	10,753	9,417	8.9%
ルノー・グループ平均従業員数	126,102	117,252	108,784	

* 海外駐在員は自国において計算される。

2020年及び2021年の数字は修正再表示され、ロシア及びアフトワズ・グループは除外されている。

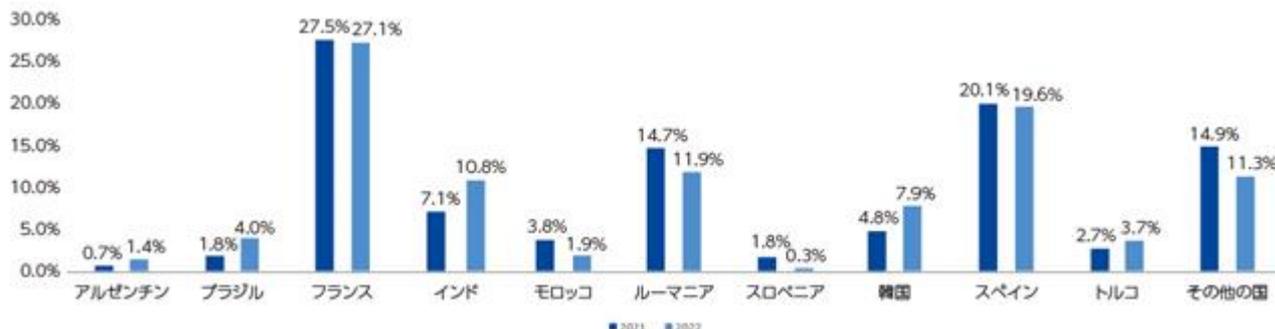
2022年12月31日現在、ルノー・グループの従業員数（終身雇用及び任期付き雇用契約）は合計105,812名で、自動車部門101,621名、販売金融部門4,191名であった。

ルノー・グループの従業員は、35ヶ国で働いている。「主要10ヶ国」（アルゼンチン、ブラジル、フランス、インド、モロッコ、ルーマニア、スロベニア、韓国、スペイン及びトルコ）は、総従業員の91.1%を占める。

雇用内訳

新規採用者数は13,716名で、2021年度と比較して増加した（2021年度は、アフトワズ・グループ及びロシアを除いて、9,421名）。この雇用水準は、ルノー・グループを自動車市況に適應させることを可能にした。また、この雇用は、将来のモビリティ・ソリューションを開発するために必要なスキルを補強し、かつ販売金融部門が新たなサービスを開発し、規制の変更に適應する能力を強化した。

過去2年間の国別新規採用者内訳（％）

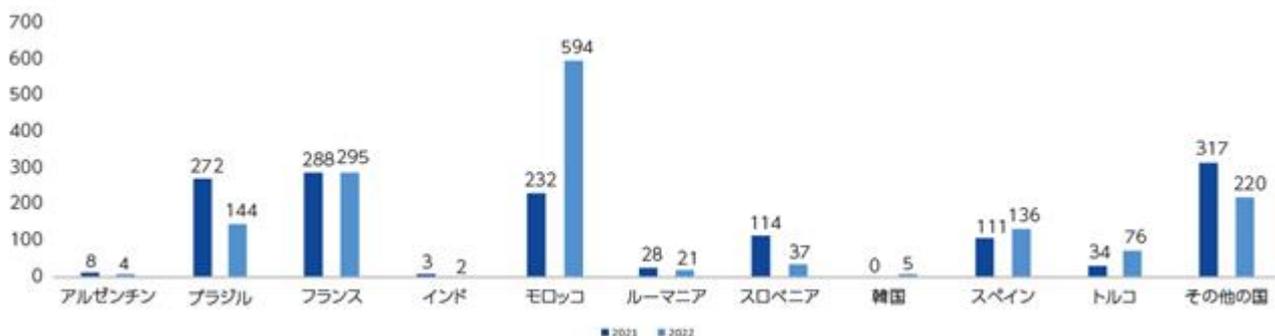


2021年の数字は修正再表示され、ロシア及びアフトワズ・グループは除外されている。

解雇内訳

同時期の解雇人数は、2021年度（アフトワズ・グループ及びロシアを除いて、1,407名）と比べて9%増加して、合計1,534名であった。

解雇内訳

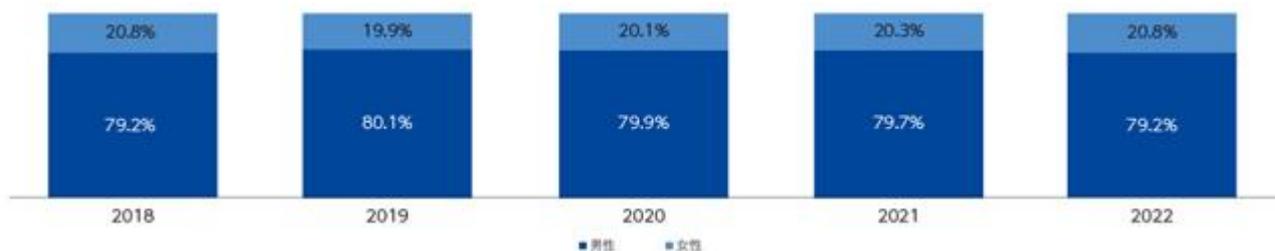


2021年の数字は修正再表示され、ロシア及びアフトワズ・グループは除外されている。

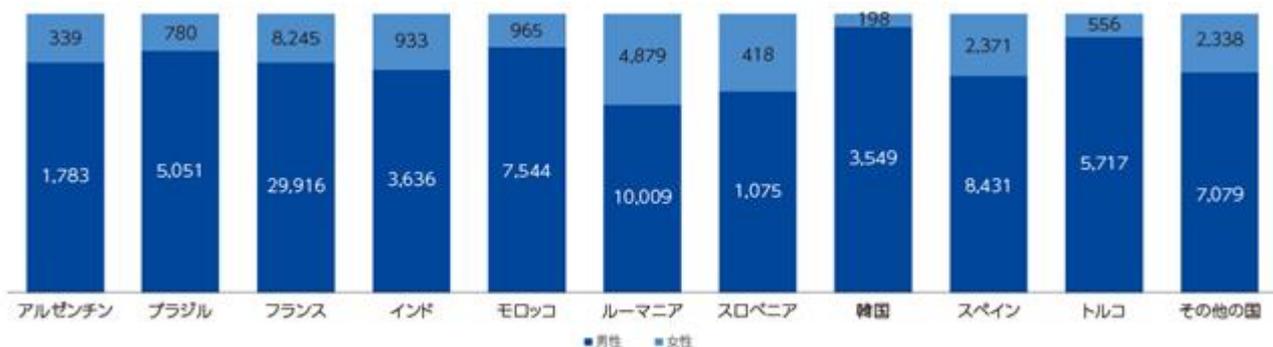
当社におけるジェンダーの多様性

ルノー・グループの総従業員に占める女性の数の割合は、2021年度と比べて0.5%増加して、2022年12月31日現在で20.8%であった（2018年から2021年は修正再表示され、ロシア及びアフトワズ・グループは除外されている。）。

過去5年間の従業員数の男女内訳



国別男女内訳

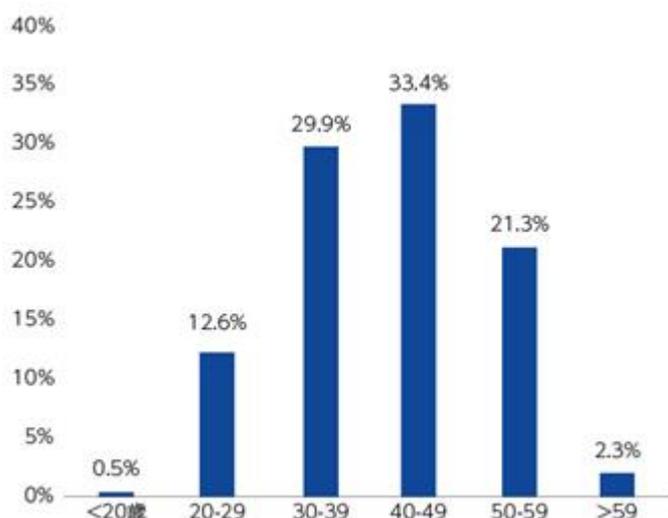


男女内訳は、2022年12月31日現在の世界全体の基準に基づき算出されている。

全年代の人材の雇用の促進

雇用計画は、人材の高齢化を抑制することができ、年齢階級別の分布は引き続き均衡が取れている。従業員の13.1%が30歳未満、29.9%が30歳から39歳の間、33.4%が40歳から49歳の間、また23.7%が50歳以上である。

年齢階級別従業員数内訳



年齢階級別内訳は、2022年12月31日現在の世界全体の基準に基づき算出されている。

競争的な給与方針

個人の貢献と関与の評価

「ホワイトカラー」従業員の報酬は以下に基づく。

- ・ **責任のレベル**：業務分析法に基づいて職位を責任のレベルに応じて査定した。この方法によって、ルノーは報酬方針の競争力及び魅力をよりよく管理するために、従業員の給与を市場と比較できるという利点がある。その目的は、重要な技術者を採用し、適切な水準でルノー従業員に給与を支払うことができるようになることである。
- ・ 設定された目標の達成度及び目標達成のためにとった行動により査定される**会社に対する個人の貢献度**

マネジャーと幹部社員の報酬の変動部分は、連帯の精神により従業員、その業務分野及びルノー・グループの業績を評価する単一スキームを中心に構築される。

数値指標は、集団レベルで設定した達成水準を反映するために使用されている。

2022年にルノー・グループは、複数の国における賃金抑制を反映して、昇給予算を実施した。

ただし、該当国における給与のジェンダーギャップ軽減のための特定予算は体系的に維持された。

シニア・エグゼクティブの報酬については「取締役及び会社役員の報酬」に記載する。

集団の業績の分配とルノーの発展への貢献

従業員の株式保有

2022年に、ルノーは、大規模な従業員株式保有オペレーションである、ルノーリユーション・シェアプランを開始した。その目的は、すべての従業員をルノーリユーション戦略とルノー・グループの将来の業績に關与させることであった。

改革を行い、自らを未来に投影してみることで、ルノーはそのルーツを忘れてはいない。反対に、ルノーは、自らを比類なき会社としてきたソーシャルラボの伝統を継続しながら、この伝統を最新のものに行っている。

この前例のないオペレーションは、ルノー・グループの各適格従業員に以下を提供した。

- ・ 6株のルノー株式特別付与（29ヶ国に展開）
- ・ 優遇条件にてルノー株式を取得できる可能性（21ヶ国に展開）

引受制度に基づいて、適格従業員は、最高経営責任者が引受価格を設定した日に先立つ20日間の市場終値の平均価格から30%の割引で株式を引き受ける機会を得た。引受価格は22.02ユーロであった。この30%の割引に加えて、ルノー・グループはさらに6株の特別株式を上限として、300%の拠出を行った。

ルノーリユーション・シェアプラン2022は、ルノー・グループ従業員に大きな成功を収めた。95,396名の従業員が6株の特別株式付与による恩恵を受けており、40,307件の引受が記録されている（すなわち、引受率はルノー・グループのレベルで36%を超えている。）。

ルノーリユーション・シェアプランの詳細は、「取締役及び会社役員の報酬」に記載する。

報奨金方針

さらにルノーは、特にフランスにおける従業員向けに、拠点の業績への貢献に対して支払われる賞与に加え、ルノー・グループの利益の再分配を含む報奨金方針を適用している。

2022年度に関して署名され、2023年3月に従業員への支払いがあった2022年4月14日の契約は、従前の契約と同様に、以下の2つの構成要素が含まれる。

- ・ ルノー・グループの営業総利益の結果に連動する利益の分配
- ・ 各事業所の業績に基づく利益分配スキーム

過去3年間のルノー-s.a.s.における利益分配型及び業績連動型賞与の合計額は以下のとおりである。

年度（百万ユーロ）	合計額：報奨金及び業績連動型賞与
2020	121.5
2021	122.4
2022	149.9

人件費の管理

2022年度のルノー・グループの人件費は合計5,661百万ユーロで、そのうち5,313百万ユーロが自動車部門の人件費であった。これらの人件費は、2021年度比で3%増加した。この変動は、自動車市場の危機に対するルノー・グループの適応行動、ルノー・グループの給与方針の管理及び従業員株式保有制度の実施によって説明される。「主要10ヶ国」（アルゼンチン、ブラジル、韓国、スペイン、フランス、インド、モロッコ、ルーマニア、スロベニア及びトルコ）の人件費は、ルノー・グループの人件費の87%を占めた。

国別人件費

	2020年	2021年	2022年
ルノー・グループ	5,691.0	5,504.7	5,661.2
アルゼンチン	49.8	69.1	86.8
ブラジル	175.6	149.8	199.1
フランス	3,132.7	3,128.8	3,087.1
インド	83.5	71.6	88.9

モロッコ	148.0	160.1	156.6
ルーマニア	359.6	375.9	425.3
スロベニア	84.9	68.8	63.9
韓国	250.6	222.6	239.3
スペイン	505.3	445.1	482.2
トルコ	106.0	96.0	116.1
その他の国	795.0	716.9	716.0

2020年及び2021年の数字は修正再表示され、ロシア及びアフトワズ・グループは除外されている。

スキル開発を支援するためのトレーニング

ルノー・グループは、持続可能な成長及び社会的責任に関する目標を達成するため、従業員のスキル開発を支援している。2022年度のトレーニング・チームの優先事項は、主に以下の点に重点がおかれた。

トレーニング・コースを継続的に業務上のニーズに合わせて変化させること。

提供されるトレーニングへのアクセス性を高め、学習経験を向上させること。

トレーニングの新たな利用法を開発し、提供されるトレーニングのデジタル化を継続すること。

学習・開発コミュニティ（当社の機能アカデミー、国及び企業のL&Dチームで構成される）を強化すること。

a) トレーニングの利用増加及び学習経験の改善

不確実な経済及び健康環境の中でスキル及び人材を開発するため、ルノー・グループが事業を展開している国々において数多くのトレーニング・イニシアチブがとられてきた。トレーニングの受講率の持続可能な増加は、毎月モニターしている主な指標の一つである。

例えば、ルーマニアのダチアは、ヨーロッパの基金の支援を受けたイニシアチブの一環として、産業チームのため大規模なデジタル・トレーニング・プログラムを立ち上げた。

ブラジルでは、人事チームが、ルノー・グループへの入社前に従業員の一体化を目指す新入社員向けのリモートでの導入プログラム（「新人研修前プログラム」）を展開した。

さらに、社内トレーナーと当社の機能エキスパートのコミュニティの尽力により941,000時間を超えるトレーニングを当社のチームに提供することができたが、これは2022年に提供され（かつ、Learning@Allianceで追跡され）たトレーニング時間の51.6%超にあたる。

同時にルノー・グループでは、各従業員が嗜好するトレーニング・テーマを選択する個別のパスを認める一方で、リモートによるチーム管理や語学スキルの向上等、重要なテーマの問題に関して対象となるトレーニングへの迅速なアクセスを通じてトレーニングの提供内容を容易に理解できるようにすることでトレーニング管理システム（Learning@Alliance）の整備を進めてきた。

当社の機能アカデミーは、可能な限り多くの人のための質の高いトレーニング・コンテンツの開発に強力に携わっている。例えば、製造アカデミーは、絵を描く人のためのバーチャルリアリティ・トレーニング・プログラムである「アイ・ペイント」を新たに開発した。このプログラムは、フランスにおけるルノー・グループの生産拠点において展開されている。

b) トレーニングの新たな利用法の開発及び学習体験

2022年度はダイバーシティとインクルージョンの年であった。ルノー・グループは、女性をそのキャリアの主要なポイントにおいて支援すること及び2025年までに自動車業界において女性に選ばれる雇用主となることを特に目指している。

この目標を支えるため、ルノー・グループの人材マネジメント及びトレーニング・チームは、SKEMAビジネススクールと提携して、優秀な女性がより大きな責任を担うことを助けるための新たなトレーニング・プログラム（「Wジャーニー」）を企画した。この6ヶ月にわたるオンライン教育プログラムは、女性のリーダーシップ、ビジネス上の問題に関する理解、イメージとコミュニケーションの管理といったトピックを取り上げている。ルノー・グループは、革新的なプロジェクトと集団的なメンタリングに取り組み、この意欲的な

プログラムを完成させた。このプログラムは、2021年9月に開始し、既に19ヶ国及びすべての部署から134名の参加者が受講している。

デジタル・トレーニングも、新たな自律的なりモートでのトレーニングの実践に、リモートでの言語トレーニングを促進するための大規模なキャンペーンや自己の学習スタイルを見つけるための年末カレンダーの作成を結びつけることで2022年に引き続き増加した。

オンライン・トレーニングを推進するため、ルノー・グループ従業員はスマートフォンで利用できるモバイルアプリケーションからトレーニングを利用できるようになった。

ルノー・グループの従業員は、333,634時間のデジタル・トレーニングを完了しており（2021年度は352,035時間）、これはトレーニング時間全体の18%にあたる。

c) 学習・開発コミュニティ（当社の機能アカデミー、国及び企業L&Dチームによって構成される）の強化

こうした成果は、17の国々及び14の機能アカデミーの強力で活動的な学習・開発コミュニティに依拠することで達成された。このコミュニティは、共通の目標を定義し、行動の優先順位を定め、様々な当事者間の活動を調整するための「サクセスプラン」を定めた。この共同作業により、2022年度に学習・開発コミュニティのためのOKR（目標と主要な成果）を共同で定義し、フランスのルノー大学の開発を機動的に支援することが可能になった。

2022年度に、2022年12月31日現在のルノー・グループ従業員（正社員又は任期付き雇用契約）が受講したトレーニング時間数合計は、2,137,182時間であった。

クラスター*別のトレーニング時間の内訳は以下のとおりであった。	2022年	2021年	2020年
アメリカ			142,938
アフリカ-中東-インド-太平洋			365,928
中国			9,030
ユーラシア			528,359
ヨーロッパ（フランスを除く）	538,590	571,485	667,319
フランス	555,498	623,725	569,831
中南米	153,473	163,918	
国際	311,966	466,440	
アジア	282,695		
BRRUM	294,959	370,442	
合計	2,137,182	2,196,010	2,283,403

（*）2022年にルノー・グループの構成は、ロシアにおける事業の売却により変更された。留意点として、2021年のVAZのトレーニング時間は1,142,416時間であった。

主要9ヶ国における2022年度に実施されたトレーニング時間の内訳は、以下のとおりである。

主要9ヶ国のトレーニング時間の内訳

トレーニング/国	アルゼンチン	ブラジル	韓国	スペイン	フランス	インド	モロッコ	ルーマニア	トルコ
2020年合計時間	36,549	66,743	67,231	509,790	569,830	192,659	99,232	203,077	263,518
2021年合計時間	36,762	90,263	25,466	403,421	623,725	155,395	99,944	212,784	274,321
2022年合計時間	17,597	89,834	40,190	420,857	555,498	235,979	77,224	217,711	306,635

2022年度に世界中のルノー・グループの従業員が受講したトレーニング時間数は、半導体危機、パンデミックの継続、ロシアのルノー・グループ事業の撤退（2021年度にトレーニング時間合計の35%近くを占めていた。）という厳しい経済状況にもかかわらず、2021年度と同程度の水準（-2.7%）にとどまった。

トレーニング活動は、ルノー・グループの変革並びに将来の技術、マネジャーの育成及びデジタルトランスフォーメーション（サイバーセキュリティ、データなど）に不可欠な活動の展開に備えることを目的として優先度の高いテーマに再度重点をおいてきた。

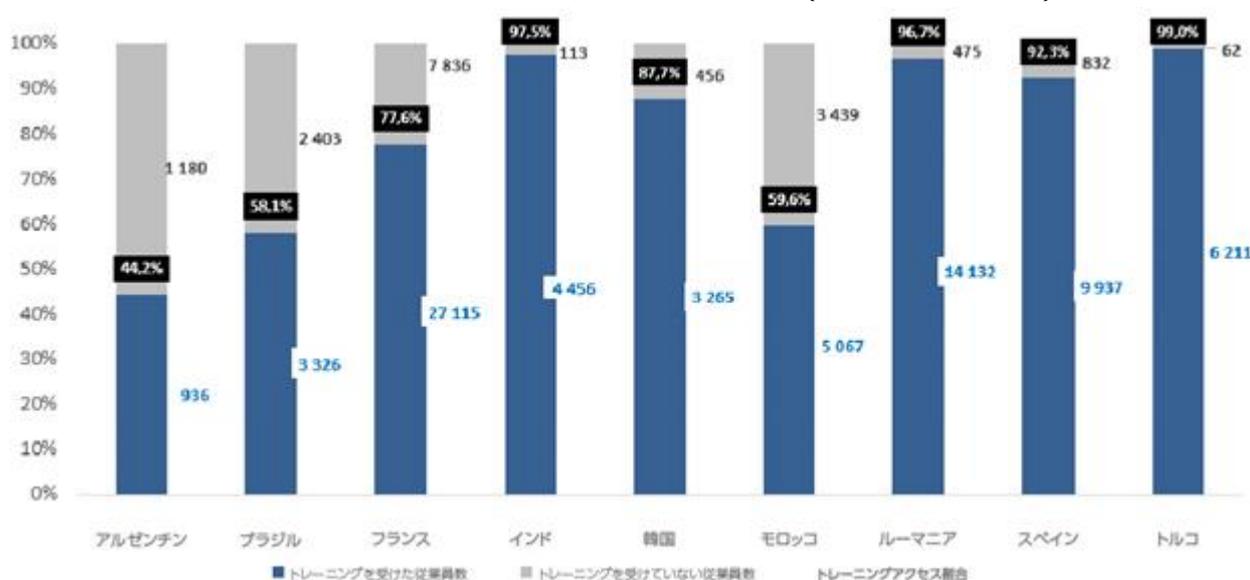
（ハイブリッド業務の増加に伴う）リモートトレーニングの重要性や（技術及び産業分野のトレーニングにおける拡張現実の貢献により）様々な対象者向けに提供されるトレーニングにおける教育イノベーションの統合もルノー・グループのトレーニングシステムに重要な変化をもたらした。特にLearning@Allianceにおいて学習者に提供される幅広いコンテンツにより、デジタル・トレーニングの貢献が確認される。

d) トレーニング受講率及び従業員1人あたりの平均トレーニング時間

2022年度、全体のトレーニング受講率は81.2%であった（2021年度は82.1%）。平均トレーニング時間は、従業員1人あたり19.5時間であった（2021年度は18時間）。

こうした指標は、登録された従業員の90%近くに相当する主要9ヶ国において、毎月、モニタリングされている。

これら主要9ヶ国におけるトレーニング受講率は81.6%であった（2021年度は82.6%）。



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】

本項には将来に関する事項が含まれているが、当該事項は2022年12月31日現在において判断したものである。

ルノーリユーション

戦略プラン

台数から価値の創造へ

並行して開始する3つのフェーズで構成されるプランで、以下を通じて競争力を回復する。

- ・ 厳格なコスト管理による機能部門の効率を改善すること
- ・ ルノー・グループの産業的な強みとヨーロッパ全体を通じた電気自動車のリーダーとしての地位を活用すること
- ・ 効率を加速させるためにアライアンスのテクノロジー上の専門性を利用すること
- ・ データ、モビリティ及びエネルギーサービスの世界をさらに探求すること
- ・ 次世代の自動車グループになるため新しいバリューチェーンに特化した5つの事業に依拠すること。この組織作りは2023年から実施される予定である。

「復活」2023年度まで

第1フェーズ：コスト削減及び利益創出によりもう一度競争力をつける。**達成済み**

「リノベーション」2025年度まで

第2フェーズ：当社のラインナップのリニューアルと強化によるブランドの収益性に貢献する。

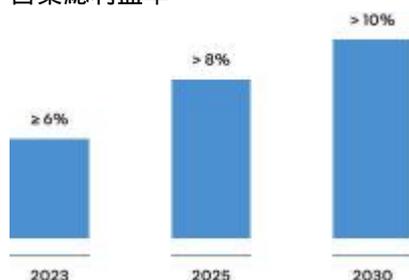
「レボリユーション」2022年度時点

第3フェーズ：自動車・モビリティ業界の変革から生まれるバリューチェーンに資産を投下する。

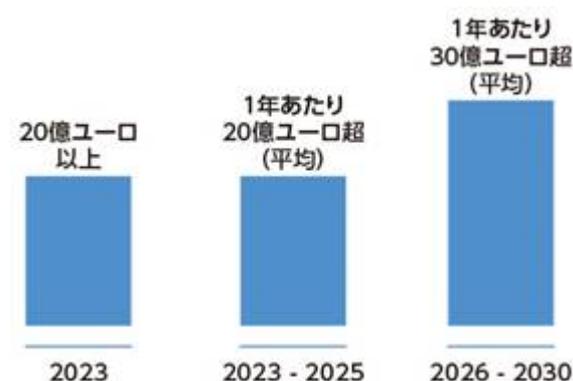
新たな財務目標^{*}

財務見通し：新たな高みへ

営業総利益率



フリー・キャッシュ・フロー⁽¹⁾



- ・ 研究開発 / 設備投資 2022～2030年の売上高 8%未満
- ・ モビライズ・ファイナンシャル・サービシーズ： 配当金 年間平均500百万ユーロ超
(規制当局及びモビライズF.S.取締役会の承認を条件とする)

ROCE⁽²⁾ (使用総資本利益率) : 2025年までに30%以上

* 2022年度の業績達成については、「(1)業績等の概要」の活動報告に詳述されている。
現在までに判明している排出基準に基づくコミットメントと目標。

- (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）。
- (2) ROCE = 自動車営業総利益（アフトワズを含む）×（1 - 平均税率） / （PP&E + 無形資産 + 金融資産 - RCI / 日産 / ダイムラーに対する投資 + WCR）



復活

当グループの計画の「復活」フェーズは完了した。

今年、ルノー・グループは、当初2025年に設定していた収益性目標を達成した。

ルノー・グループは2022年に21億ユーロの累積フリー・キャッシュ・フローを生み出したが、これは2021年から2022年の累積フリー・キャッシュ・フローの30億ユーロに相当する。

研究開発及び設備投資は、引き続き売上高の8%を下回った。

復活はほぼ3年前倒しで完了



リノベーション

新製品ラインナップの市場発売につながる「リノベーション」フェーズは、現在、順調に進んでいる。

ルノー・グループは、2022年から2025年にかけて、最も収益性が高く関連性の高いセグメントで25の新車種を発売する予定である。これらの発売の50%はCセグメント及びそれより上位のセグメントにて行われ、50%が100%電気自動車となる。

レボリューション

ルノー・グループは、当初の目標より大幅に早く、2022年末にルノーリノベーション計画の第3フェーズである「レボリューション」を開始した。

この価値及びエコシステムに基づくアプローチの指針となる原則は、以下のとおりである：

- ・ 戦略的集中
 - ・ 効率性
 - ・ 最適な資本配分
 - ・ ベストパートナーの選定
 - ・ 「アセットライト」の確立^(*)
- (*) 軽量化ストラクチャー

ルノー・グループは独自のガバナンスと損益勘定を兼ね備えた、均質な技術を基盤とする専門チームを有する5つのターゲット事業を立ち上げ、独自の「レボリューション」を促進する。

これらの事業は以下のとおりである。

- ・ アンペア：伝統的な自動車メーカーの変革から生まれる初の電気自動車及びソフトウェアの専門の部門である。
- ・ アルピーヌ：DNAにモーターレースを持つ最先端の世界的ゼロエミッションブランド。独占的な技術と独自のアセットライトモデルを組み合わせている。
- ・ モビライズ：新型モビリティ、エネルギー及びデータサービス市場をターゲットとして大手のグループ内金融会社を中心に構築している。
- ・ ザ・フューチャー・イズ・ニュートラル：原材料のクローズド・ループからバッテリーのリサイクルまで、自動車業界初の循環型経済に特化した企業である。
- ・ パワー：ルノー・グループの伝統的な中核事業は、ルノー、ダチア、ルノーLCVブランドのもとで、それぞれの専門の組織とガバナンスをもって、革新的な低排出量の内燃エンジン自動車及びハイブリッド車の開発を継続する。

「ルノーリノベーション計画は、ルノー・グループにとって新しい時代の到来を告げるものである。この計画により、当社の持続可能な収益性と、2040年度までにヨーロッパで、2050年度までに世界中でカーボン・ニュートラルになるというコミットメントを確実なものにする。当社の目標は、次世代の自動車会社を構築することである。」 ルカ・デメオ

ルノー・グループ

攻勢に出ている4ブランド

<p>ルノー 新しい波</p>	 <p>ダチア 本質を再定義</p>	
		

<p>モビリティに関して歴史あるブランドであり、ヨーロッパにおける電気自動車のリーダー的存在である。ルノーは常に革新的な車両を開発してきた。2021年1月に公表された「ルノーリユーション」戦略プランによって、ルノーは意欲的に価値を生み出す変革を計画している。ルノーは、自動車業界とその周辺におけるテクノロジー、エネルギー及びモビリティサービスにおける現代性と革新を体現することを目指している。</p>		<p>ダチアはヨーロッパ・地中海地域を中心に44ヶ国で展開されるブランドである。1968年にルーマニアで生まれたこのブランドは、ルノー・グループによる買収後、2004年にロガンとともに再発売された。ダチアは、金額に見合う最高の価値がある車を提供する。エンブレムモデルである、ロガン、サンデロ、ダスター及びジョガーのおかげで、このブランドは商業的に大いに成功を収めている。2004年以来、ダチアは7.5百万台超を販売している。</p>	
<p>販売台数1,466,729台 (うち110,341台が電気自動車)</p>		<p>販売台数573,837台 (うち48,887台が電気自動車)</p>	
<p>アルピーヌ スポーツイノベーションの最前線に 立つブランド</p>		<p>モビライズ 自動車を超えて</p>	
			
<p>1955年にジャン・レデレが創業したアルピーヌは、フランス式のスポーツカーで長年にわたりその地位を主張してきた。2021年にはアルピーヌ・ビジネス・ユニットを設立し、モータースポーツに特化した、プロダクションやレーシングカー（フォーミュラ1、エンデュランス、ラリー等）用のルノー・グループ・ブランドとなった。歴史的なディエップ工場の伝統とノウハウ、並びにアルピーヌ・レーシング・チーム及びアルピーヌ・カー・チームのエンジニアの専門的技術から恩恵を受けている。本ブランドからは、間もなく独自のスポーティで100%電気自動車のラインナップを発売する予定である。</p>		<p>2020年から2030年にかけて、モビリティサービス及びエネルギーサービスの市場価値は、2,500億ユーロから4,000億ユーロに拡大すると予測される。モビライズは、モビリティ及びエネルギーサービスを通じ、そのモデルの中核として新しいモビリティを位置づけることで、このレボリユーションに貢献している。専用のクルマとサービスを組み合わせた提案を通じて、未来のモビリティを発明することが本ブランドの使命である。モビライズは、持続可能なオープンエコシステムを基盤として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というルノー・グループの目標の一部を形成している。</p>	
<p>販売台数3,546台</p>		<p>モビライズ・チャージ・パスによる欧州内の充電ポイント260,000箇所 モビライズのエコシステムに統合された「ベンチャー企業」6社</p>	

戦略及び目標

2022年11月7日に開催されたジャンドミニク・スナール議長の下での取締役会の承認に続き、ルノー・グループの最高経営責任者であるルカ・デメオ氏と最高財務責任者であるティエリー・ピエトン氏は、11月8日のキャピタル・マーケット・デーに、「ルノーリユーション」戦略の第3フェーズを発表した。

これまで、自動車メーカーは、成熟した燃焼エンジンテクノロジーと顧客からの安定的な期待の中で営業してきた。この自動車業界を再構築する現在の変化は、電気自動車（EV）、ソフトウェア、新たなモビリティサービス、及び循環型経済といった新たなバリューチェーンの出現につながっている。

2021年1月14日に発表されたルノーリユーション戦略計画の最初の2フェーズである「復活」と「リノベーション」に続いて、本日、ルノー・グループは次世代自動車グループになることを目指して第3フェーズである「レボリユーション」を開始する。

2023年から順次実施されるこの新たな組織により、ルノー・グループは新しい収益源（外部ソースによる試算によれば、現在の1,100億ユーロに対し、2030年には2,200億ユーロに達する。）を獲得することができ

ようになる。ルノー・グループは、このような市場でのチャンスを獲得し、現状に適應するために専門的な組織を作り出し、構造的により収益性の高いバリューチェーンを活用することで、事業ポートフォリオの転換を図ることを目標とする。ルノー・グループは、横断的かつエコシステム的なアプローチを活用し、主要なパートナーとの戦略的イニシアチブを共同創造、共同融資、拡大する。

5つの事業

5つの事業とは、以下のとおりである。

1. パワー：革新的な低排出内燃エンジン自動車及びハイブリッド車

2040年においても、世界の乗用車販売台数のうち、内燃エンジン自動車及びハイブリッド車が占める割合は最大50%となることから、これらの分野で効率的な技術を開発することは、グローバル自動車メーカーの将来にとって重要である。そのため、ルノー・グループは、ルノーICE及びハイブリッド（乗用車）、ダチア、LCVといった全く新しいラインナップの立ち上げと、内燃機関及びハイブリッド・エンジン技術のリーダーである世界的サプライヤーの創設により、中核事業の発展に力を入れている。

ルノー・グループは、自身の内燃エンジン及びハイブリッド技術（ホースプロジェクト）をジリーとともに融合させ、世界規模の自動車メーカーとなる

ルノー・グループとジリーは、50%ずつの出資で新会社を設立し、両社の内燃エンジンを融合させる。この専業の会社は、最先端技術を駆使した内燃機関及びハイブリッド・エンジンの構成部品及びシステムを設計、開発、生産、販売するものである。会社設立初日には、この新会社は150億ユーロを超える売上高と、年間5百万台の販売台数を達成することとなる。既に8社もの顧客を有しており、生産性とシナジー効果の向上の恩恵を受けている。

この本格的な事業体は、以下によって世界的な存在感を示し、グローバルな活動を行うであろう。

- ・ 17工場から130の市場に供給
- ・ 欧州（スペイン、ルーマニア、スウェーデン）、中国、南米に5つの研究開発（R&D）センターを設置し、合計3,000人のエンジニアを配置
- ・ 3大陸で合計19,000人の従業員

この事業体により、エンジン、ギアボックス、xHEVシステム、バッテリーなど、あらゆる構成部品で最高水準の包括的範囲の技術を提供できることとなる。このプロジェクトにより、ルノー・グループの規模は倍増し、市場カバー率は世界で40%から80%へと拡大する。この成長は、北米や中国へのアクセスによる地理的拡大と、自動車メーカーに完全な低排出ソリューションとシステムを提供するための製品補完によって促進されている。このことを達成するために、この事業体は、エネルギー産業界の潜在的なパートナーとの戦略的協力関係を通じて、代替燃料の分野で技術提供を展開する予定である。

ルノー・ICE及びハイブリッド：高価でプレミアムな製品を求める世界的な動き

電気自動車の急激な台頭にもかかわらず、内燃エンジン自動車はヨーロッパ国外を中心に成長を続けるであろう。このため、ルノー・ブランドは引き続き、特に中南米、インド、韓国、北アフリカを中心に、内燃エンジン自動車及びハイブリッド車市場に存在感を維持するであろう。ルノーICE及びハイブリッド乗用車の販売台数は2022年から2030年にかけて年平均2%の成長を維持するだろう。

ルノーは、すべての地域で上位市場に移行するために、Cセグメントの攻勢を継続し、2022年から2030年にかけて純利益を20%、変動比率を30%増加させる予定である。

ダチア：営業総利益率10%超を2030年までに15%に成長

ダチア・モデルは独自のものであり、以下のとおり3つの主要な要素の組み合わせの上に成り立っている。

- ・ デザイントゥーコスト・エンジニアリング（コスト効率）により、強固な2桁のコストベネフィットを確保
- ・ コスト競争力のベンチマークとなる産業・供給拠点
- ・ エージェンシーモデルに匹敵するコストを確保したアセットライト型流通モデル
- ・ 85%の個人顧客向け販売ミックス

その結果、ダチアは既に10%を超える営業総利益率を生み出しており、2030年に15%に達することを目標としている。

この目標を達成するために、現在Bセグメントのリーダーであるダチアは、大胆にもCセグメントに目を向けていく。今年のジョガーに続き、ビッグスターはこのCセグメントへの移行を具現化し、さらに他の2車種が続くことで、収益源は倍増する。

同時に、ダチアはコスト削減を継続し、2030年までに（ブランド全体で）2百万台に達するグローバルCMF-Bプラットフォームの数を倍増させることで利益を得るであろう。

ダチアは、ホースプロジェクトとの協働を通じて、代替燃料や合成燃料に適応する画期的なパワートレインを開発し、内燃機関のバリューチェーンの革新に貢献する。ダチアは、利用可能な電動化ソリューションの展開を先駆けて行うことで、欧州でのラインナップを段階的に電動化していく。

LCV事業：2つの画期的なプロジェクトによる未来への推進

ルノー・グループのLCV（小型商用車）事業は、欧州における5百万台超の車両、600を超える専門のPro+ディーラーのエコシステム、4工場、2026年頃に発売される最新ラインナップといった強固な基盤で構築されている。

ルノーLCVは、ダイナミックで変化する市場に対応するため、以下2つの画期的なプロジェクトを展開する。

- Hyvia：ルノー・グループとプラグ・パワーの合併事業である脱炭素・水素モビリティ事業は、燃料電池車から水素充填、電気分解まで、すべてのニーズをカバーするソリューションを提供している。Hyviaは、プラグ・パワーの水素に関するノウハウとルノー・グループの産業・エンジニアリング資産を融合させたものである。Hyviaは、2030年に欧州の水素LCV市場の30%シェアを獲得し、2026年までに累積受注額を10億ユーロとすることを目標とする。

- FlexEVan：2026年時点で市場で発売される電気自動車、商用車のラインナップで、革新的なソフトウェアを搭載している。FlexEVanは、特殊な電気自動車プラットフォームにより、都市部での使用に適したコンパクトなサイズとなる。FlexEVanは、アンペアで開発されたSDV（ソフトウェア定義自動車）の恩恵を受けることとなる。この自動車は、完全にコネクティッドな倉庫の延長となり、顧客のデジタル・エコシステムと一体となる。この自動車は、ルノー・グループのSDV技術の適用を受ける初の自動車となり、リアルタイムでのエンド・ツー・エンドの動作監視とデータ駆動型のフリート管理を含む。FlexEVanは、顧客の所有におけるライフサイクル・コストを少なくとも30%削減し、これは車両価格を超えるものとなる。ルノー・グループは、FlexEVanの開発を支援するため、補完的な事業を行う産業界の大手プレイヤーとのパートナーシップであるフレクシスを設立する意向である。このパートナーシップにより、開発コストが共有化され、大幅なコスト削減と顧客範囲の最大化が可能となる。

2. アンペア：伝統的な自動車メーカーの破壊的革新から生まれる初の電気自動車及びソフトウェア専門の部門

ルノー・グループは、アンペアによって、伝統的な自動車メーカーの破壊的革新から生まれた初の電気自動車とソフトウェア専門の部門となる自律的な事業体を創造している。アンペアは、ルノー・ブランドのもとに最先端のSDVテクノロジーを搭載した100%電気乗用車を開発、製造、販売する。アンペアは、ルノー・グループのノウハウ及び資産並びに100%電気自動車のプレイヤーとしての集中及び機敏さの両面を最大限融合させるだろう。

アンペアは、フランスを拠点に、従業員約10,000人を擁する本格的な自動車メーカーとなる。テクノロジー企業として、アンペアは約3,500人の技術者（その半数はソフトウェア専門の技術者である。）を擁し、革新を推進する。

2030年までに、理想的には、アンペアの6つの電気自動車のラインナップは、総合電気自動車市場の80%をカバーするヨーロッパで最もダイナミックな分野に位置付けられる。すなわち、新型ルノー5エレクトリック及びルノー4エレクトリックを擁するBセグメント並びに、メガーヌE-TECHエレクトリック、セニック・エレクトリックその他未公表の2つの車種を擁するCセグメントである。初めの4つの車種の投資の大部分は既に費やされている。

アンペアは、2031年に約1百万台のルノー・ブランド向け電気自動車を生産することを目標としている。アンペアは成長を目指しており、今後10年の複利年間成長率は30%を超えている。

アンペアは3つの技術的な柱に基づいており、それによって電気自動車とソフトウェア・エコシステムでは独自の存在となっている：

- ハイテクで競争力のある製造拠点：エレクトリシティは既にヨーロッパで最も大きくかつ競争力のある電気自動車製造ハブのひとつである。2025年には、10時間以内に1台の自動車が生産されることが見込まれ

る。会社設立初日から400,000ユニットの生産能力があり、他のルノー・グループ施設を活用することにより1百万ユニットまで生産可能となる。エレクトリシティはまた、300km圏内にサプライヤーの80%が存在しており独自の地域エコシステムを提供している。

・ **欧州の電気自動車バリューチェーン**：アンペアは、ノウハウを入手し、持続可能な供給を確保し、コストパフォーマンスに係る可視性と統制を獲得するために、最も適切なプレイヤーと協力している。アンペアは、欧州のサプライチェーンにより、2030年までに車両のために必要な80 GWh超のパワーを調達する予定である。2020年に電気自動車のバリューチェーンの10%に対応していたのに対し、現在は30%を超え、2030年までに80%に達する予定である。

・ **画期的なソフトウェア定義自動車 (SDV) 技術**：「SDV」とは、自動車をそのライフサイクルを通して、ユーザーから学習し、設計から使用済みとなるまで自動車メーカーとの接点を維持し、継続的にアップデートできるようにする自動車産業の未来である。ルノー・グループは、2026年に最初のオープンで横断的なSDVを立ち上げるために、2つの大手テクノロジー企業との強いパートナーシップを構築している：

- **クアルコム・テクノロジーズ**とは、集中型電子アーキテクチャ向けのスナップドラゴン®デジタル・シャシー™・ソリューションに基づき、高性能コンピューティング・プラットフォームを共同開発する。これには、性能、車載サービス及びアプリケーションに加えて、システムオンチップ (SoC) 及び低層ソフトウェアが含まれる。クアルコム・テクノロジーズ又はその子会社は、ルノー・グループの電気及びソフトウェア企業であるアンペアに投資する意向である。

- **グーグル**とは、デジタルツインを格納するクラウドシステムに加えて、ソフトウェア定義自動車用のAndroidプラットフォームを創造する。

業界内のどの他社も、水平的アプローチを用いてSDVを構築する意向はない。このアプローチにより開発時間とコストが削減される。グーグルと提携し、オープンなAndroidプラットフォームを構築することにより、アンペアは世界最大規模のインディペンデントアプリ開発者のエコシステムを活用することができる。彼らは自動車の耐用期間を通じた性能の開発を加速させるとともに顧客体験を豊かにするような様々なサービスを創造する。

これらのパートナーシップにより、ルノー・グループは、コストを削減し、自動車開発の効率性、柔軟性及びスピードを向上させる。加えて、継続的なソフトウェアの革新と定期的なアップデートによって、ユーザーにとっての価値を高めることができる。

3. アルピーヌ：DNAにモーターレースを持つ最先端の世界的ゼロエミッションブランド

この2年間、アルピーヌは、優勝候補となることを目指して、その象徴的なスポーツクーペA110とフォーミュラ1への参入に投資することにより、復活を遂げてきた。現在、アルピーヌは真の最先端ブランドであり、また本格的なメーカーであり、アセットライトで、テクノロジーに焦点を当てた、2,000人（そのうち50%が技術者）を擁するチームを持つ。ルノー・グループの一員であることにより、アルピーヌにアンペアの電気自動車及びソフトウェア技術資産へのアクセスが付与される。将来的に、アルピーヌは、ビジネスパートナーシップや投資家の支援に依拠して、その成長と国際展開を加速させていく。

アルピーヌは、その成長と国際的な目標達成をサポートする新たなラインナップを開発しており、2026年から完全に電気自動車化する予定である。それまでに、アルピーヌは後続のA110と2つの新しいモデル、すなわちBセグメント・セダンとC+セグメント・クロスオーバーを発表する。アルピーヌは、D及びEセグメントの2種の最先端技術自動車を展開し、国際的な拡大を支えていく方針である。アルピーヌの成長の半分は、北米や中国を含み得るヨーロッパ以外の新市場からのものとなるだろう。

4. モビライズ：新型モビリティ、エネルギー及びデータサービス市場への参入のための大手のグループ内金融会社を中心とした構築

モビライズは、中核資産であるモビライズ・ファイナンシャル・サービシーズ (モビライズF.S.) を中心に構築されており、4百万の顧客を抱え、市場で最も優れたグループ内金融会社のひとつとなっている。モビライズF.S.は、サブスクリプション、保険、オペレーショナル・リースなどの新規事業を展開する一方で、既存の事業活動を拡大する。

モビライズは、目的に応じて設計された自動車によって下支えされた金融、モビリティ、エネルギー、データサービスを組み合わせることで、主要かつ収益性の高いVehicle-as-a-Service (VaaS) 専用プロバイダーとなることを目指している。これらのサービスは、1つのソリューションに集約され、経常的な利益を生み出しながら、個人顧客、フリート及びモビリティ・オペレーターへのニーズに応える。モビライズを他の自

自動車ブランドとは異なるものになっているのは、それが製品のためのサービスを提供するものであり、逆ではないということである。VaaSモデルにより、モビライズは、従来の売上高と比較して、自動車ライフサイクル全体で3倍の売上高を生み出すだろう。

5. ザ・フューチャー・イズ・ニュートラル：原材料のクローズド・ループからバッテリーのリサイクルまで、自動車業界初の循環型経済に特化した企業

ルノー・グループは、循環型経済への取組みを確かなものとし、資源の中立化を進めるため、2022年10月13日、新会社「ザ・フューチャー・イズ・ニュートラル」の設立を発表した。この新会社は、この活動に係るルノー・グループ及びパートナーの既存の専門的知識を総合して、自動車のライフステージ（部品及び原材料の供給、生産、使用並びに耐用期間の終了）ごとにクローズド・ループ・リサイクリング・ソリューションを提供する。ザ・フューチャー・イズ・ニュートラルは現在、バリューチェーンの約50%をカバーし、2030年までに90%超をカバーすることを目指している。この新会社は、クローズド・ループ自動車循環型経済において、産業規模で欧州のリーディングカンパニーとなることを目指しており、ルノー・グループ及び産業全体に役立つこととなる。その発展を加速させ、リーダーシップを強化するため、ザ・フューチャー・イズ・ニュートラルは、2030年まで約500百万ユーロの共同出資を呼び込むことを目的として、一部の資本を外部投資家に開放している。

ESG（環境、社会、ガバナンス）：ルノー・グループの業績方策

ルノー・グループの「レボリューション」について、同グループの事業及び財務成績の重要な促進力を表すESG軌道の加速が見込まれる。

ルノー・グループの事業の再構成は、カーボン・ニュートラルと包摂的な将来を追求する上で、フロントランナーとなることを可能にする。

気候面では、ルノー・グループは2040年までにヨーロッパにおいて、2050年までに世界規模においてカーボン・ニュートラルとなることを目指し、ゆりかごから墓場までのアプローチを目指している。ルノー・グループは、中間的なカーボン・フットプリント削減目標を設定し、各活動における具体的な行動計画によって、カーボン・ニュートラルへの道を示すことにしている。

各事業には独自のESG目標があり、そのすべてがルノー・グループのESG目標に貢献している：

パワー	アンペア	アルピーヌ	モビライズ	ザ・フューチャー・イズ・ニュートラル
<ul style="list-style-type: none"> ・ 入手しやすいモビリティ ・ 2030年に1台あたりのCO₂排出量を最大70%削減する 	<ul style="list-style-type: none"> ・ 100%の電気自動車ラインナップ ・ 2025年に生産工程におけるカーボン・ニュートラルを達成 ・ ローカルバリューチェーン ・ スキルアップ及びトレーニング 	<ul style="list-style-type: none"> ・ 2026年に100%電気自動車ラインナップ ・ 2030年に製造工程におけるカーボン・ニュートラルを達成 	<ul style="list-style-type: none"> ・ 100%電気自動車ラインナップ ・ 再生可能エネルギー ・ バッテリー再利用 	<ul style="list-style-type: none"> ・ 部品及び材料についてクローズド・ループにする ・ バッテリー再資源化 ・ 2030年に循環型経済バリューチェーンの90%超をカバーする

ルノー・グループの社会的責任の伝統を踏まえて、ルノー・グループは、自動車革新の新しいバリューチェーンに取り組む数千人の人々のスキルアップ及びトレーニングを通じた雇用移行を支援する。例えば、ルノウ大学は、全産業に開かれており、2025年までに15,000人のルノー・グループの従業員、4,500人の学生及びサプライヤーが、電気自動車、循環型経済、ソフトウェア、サイバーセキュリティ及びデータにおいて、自動車業界が将来的に必要とする技術についての研修を受ける予定である。

財務見通し

ルノー・グループの新組織は、5つの事業に基づいており、財務報告に直接的に反映され、社内外を問わず、簡索性、責任、透明性を向上させる。これら5つの事業の業績は、「復活」フェーズで導入される財務規律を基礎とし続ける。ルノー・グループの「台数の追求を超えた価値の創造」、「競争力の強化」、「資本

効率」を主力とする方策は、新商品の攻勢、変動費への強いこだわり、持続可能なサプライヤー網の整備、デジタル化それぞれにより、さらに加速される。さらに、独自のパートナーシップ向けエコシステム・アプローチにより、ルノー・グループは低資本コミットメントを伴う主要バリューチェーンの範囲を拡大できる。

ルノー・グループは、業界における前例のない変革がもたらす課題に対応するため、2つの原則に基づいた手法を採用している：

- ・ 事業から生み出される豊富なフリー・キャッシュ・フローによって確保される自己資金計画
- ・ 成長、革新又は競争力を加速させ、かつ、必要な資金を減少させるためのパートナーシップ又は外部からの資金調達

アンペア：低現金消費と外部資金調達

ルノー・グループは、アンペアの将来の発展を加速させ、ルノー・ブランドを電動の未来に向けて、規律ある形でルノー・グループの資金力を動員することにより前進させたいと考えている。この観点から、ルノー・グループは以下のような前提で、外部の取引先・投資家がこの冒険に乗り出すことを想定している。

- ・ 低現金消費の電気自動車部門を設立。2025年のフリー・キャッシュ・フローが0を超える。
- ・ 研究開発とエコシステムの発展を加速させるため、外部投資家に門戸を開く。
- ・ アライアンス（ルノー・グループ、日産自動車株式会社、三菱自動車株式会社）：検討中の資本参加。
- ・ ルノー・グループが過半数を維持し潜在的な戦略的投資家（クアルコム・テクノロジーズを含む。）の支持を受けて、早ければ2023年下半期にユーロネクスト・パリ上場を予定（市場の状況による。）。

ホースプロジェクト：将来の内燃機関及びハイブリッド・エンジンを財務的に最適化する

財務面では、ホースプロジェクトは生産性の向上、固定費の削減、ルノー・グループの財務状態の大幅な改善を目指している。ルノー・グループは、この法人の資本の50%を保持するべきであり、その結果、2023年下半期から、この事業をルノー・グループの連結範囲及び財務諸表から独立させることになる。

このカーブアウトの影響は以下のように見積もられる：

- ・ 25億ユーロの固定資産の削減
- ・ 2023年から2030年にかけて、年平均12億ユーロの固定費の変動費化と24億ユーロの設備投資費及び研究開発費の削減
- ・ エンジンのコスト競争力：2023年から2030年にかけて25億ユーロ。2024年からプラスの影響
- ・ ルノー・グループ保有分に対する配当
- ・ 将来的なキャピタルゲインの可能性

事業別財務概要：

	パワー	アンペア	アルピーヌ	モビライズ	ザ・フューチャー・イズ・ニュートラル
価値提案	現金創出	業績に関するリスクが低い収益性の高い成長と革新	国際的に成長する独自ブランド	高い営業総利益率の経常的なサービスから生じる売上高	持続可能で収益性の高い成長
売上高	<ul style="list-style-type: none"> ・ 2022-2027年 +4% CAGR¹ ・ 2027-2030年 -4% CAGR¹ 	<ul style="list-style-type: none"> ・ 2022-2030年 30%超のCAGR¹ ・ 2031年に1百万台まで ・ 研究開発 / 設備投資11%（2022-2030年の間における平均売上高比） 	<ul style="list-style-type: none"> ・ 2022-2030年 40% CAGR¹ ・ 2026年に20億ユーロの収益 ・ 2030年に80億ユーロ超の収益 	<ul style="list-style-type: none"> ・ 2022-2025年 +8% CAGR¹ ・ 2026-2030年 +14% CAGR¹ 	<ul style="list-style-type: none"> ・ 2022年の収益8億ユーロから2030年には収益²23億ユーロ超

営業総利益率	・2022-2025年 自動車部門の 営業総利益率 +3ポイントま で	・2025年 ブレイクイーブン ・2030年に10%まで	・2026年ブレイク イーブン ・2030年に10%超	・MBA ³ : 2025年にブ レイクイーブン、 2027年に2桁の営 業総利益率 ・モビライズF.S. ³ : 2桁台の高い営業 総利益率	・2030年に10%を 超える営業総利益 率 ²
--------	-------------------------------------------------	------------------------------------	-----------------------------------	-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------	-------------------------------------------

- (1) CAGR：複利年間成長率
(2) ザ・フューチャー・イズ・ニュートラルの見通し：全範囲、部品合計 - 完全にルノー・グループの連結範囲に含まれているわけではない。
(3) MBA：モビライズ・ビヨンド・オートモーティブ、モビライズF.S.：モビライズ・ファイナンシャル・サービシーズ

ルノー・グループ財務見通し

ルノー・グループは、次の目標を達成することを目指している：

- ・ 営業総利益率：2025年8%超、2030年10%超
- ・ フリー・キャッシュ・フロー：2023から2025年の間、平均で年間20億ユーロ超、2026から2030年の間、平均で年間30億ユーロ超
- ・ フリー・キャッシュ・フローには、平均して年500百万ユーロを超えると予測されるモビライズ・ファイナンシャル・サービシーズからの配当金が含まれる（規制当局及びモビライズF.S.取締役会の承認が必要）
- ・ 研究開発費及び設備投資費：2022から2030年に売上高の8%を上限とする
- ・ 使用総資本利益率（ROCE: Return On Capital Employed）：2025年から30%超

さらに、ルノー・グループは2022年度の財務目標を達成している：

- ・ ルノー・グループ営業総利益率5%超
- ・ 自動車部門の営業フリー・キャッシュ・フローは15億ユーロ超

配当金の復活

ルノー・グループは、2023年（2022年度に関するものに基づいており、年次株主総会の承認を条件とする。）から配当金の支払を復活させる予定である。この配当金は、新たな時代を象徴するものである。この配当性向は、中期において、ルノー・グループの当期純利益（グループ持分）の35%に達するよう、規律ある形で順次増加していく予定である。そのためには、ルノー・グループは投資適格の財務格付への回復を第一に実現させなければならない。

資本割当方針

ルノー・グループは、生み出された余剰資金の少なくとも50%をルノー・グループ内で再投資することを目標としている。今後、ルノー・グループは、エコシステムミックなアプローチに基づき、金融投資をより積極的に行う予定であるが、フリー・キャッシュ・フローの最大15%から20%に制限している。

残りの資金を配分し配当金から切り離すことで、ルノー・グループは、プロジェクトに対する共通の帰属意識を育み、価値観を育むために、従業員をパフォーマンスに関与させたいと考えている。従業員専用の株式保有プランを通じて、ルノー・グループは2030年までに従業員の株式保有比率を資本の10%まで高めることを目指している。

現在の社債は、ルノー・グループの産業活動の発行体であるルノーS.A.の名のもとに存続する。各事業は、それぞれのニーズと戦略に応じて、資金調達手段を利用することができる。

詳細は、第2-「3 事業の内容」及び下記「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」を参照のこと。

2【事業等のリスク】

本項には将来に関する事項が含まれているが、当該事項は2022年12月31日現在において判断したものである。

一連の事業の中で、ルノー・グループは、その資産、負債及び財務成績に影響を与える可能性のある多くのリスクにさらされている。主なリスクの概要及びそれらがどのように管理されているかについての詳細は、下記「リスク管理」に記載されている。

リスク管理

ルノー・グループのリスクファクター

ルノー・グループは、ルノー・グループがさらされているリスクファクターを、正式なリスク管理アプローチを用いて特定する。なお、リスク管理アプローチの概要は、「統制及びリスク管理システム」に記載している。

本項に記載されるリスクファクターは、ルノー・グループにより、その中期戦略計画の範囲において、そのイメージ、資産、活動の実施及び目的の達成に対しマイナス影響を及ぼすおそれのある重大なファクターとして特定されており、ルノー・グループのリスクスケールにおいて、その重要度が最高レベルにあると評価されたものである。これらのリスクはこの分析に含まれている。これらのリスクは、その重要性に応じて一定のリスクファクターの説明に取り込まれた。例えば、地球温暖化、個人情報保護又はサプライヤーとの関係に関するリスクがこれに該当する。

しかしながら、現時点では重大ではないとみなされているか又は特定されていないその他のリスクファクターが、将来、ルノー・グループに悪影響を及ぼす可能性は排除できない。ルノー・グループの中期戦略計画における潜在的な変化は、リスクファクターの性質又は相対的な重要性の変化を引き起こす可能性もある。戦略計画の準備作業及び実施との綿密な連携のうえ、毎年、主要なリスク・マッピングの更新が行われていることに留意されたい。これは、特定された事業リスク又は戦略的リスクに対処するように策定された適切な行動計画を統合するためになされるものである。

ルノー・グループが全営業部門を分析した結果得られた主要なリスクファクターは下表に要約され、以下それぞれ固有の重要度レベルと併せて記載されている。5つのカテゴリー別に、より高いレベルで重要なリスクファクターを冒頭に記載している。そして、これらの主要なリスクファクターを2次元のグラフ（影響を横軸、発生確率を縦軸とする。）に記載している。2022年には、ある影響カテゴリーから別の影響カテゴリーに移行する基準値が改定され、グラフ及び表内のリスクの優先順位付けが改善された。

ルノー・グループのリスクファクター

		重要度レベル		
		低い	中位	高い
戦略	地球温暖化リスク			
	既存事業が中断した場合の対応が不十分であるリスク			
	新規事業を展開する能力が不十分であるリスク			
	アライアンスの業績が不調となるリスク			
事業	サプライチェーンが断絶されるリスク			
	地政学的不安定性及び経済状況に関連するリスク			
	社会的リスク			
	自然災害、健康被害又は産業災害のリスク			
製品及びサービス	定義、製品及びサービスの納品、又はイノベーションが不十分であるリスク			
	製品又はサービスの品質欠陥のリスク			
グループ横断リスク	サイバー攻撃及び情報システムの障害に関するリスク			
	デジタル・トランスフォーメーションの効果がでないリスク			
	リソース及び人材が不足するリスク			
	腐敗行為を含む法令不遵守のリスク			
	法的リスク			
財務リスク	外国為替リスク			
	流動性リスク			
	顧客及びネットワーク信用リスク			
	残存価値へのエクスポージャーに関するリスク			
	金利リスク			
	税制の改正に関するリスク			



戦略に関連したリスク

地球温暖化リスク

地球温暖化リスクは、移行リスクと物理的リスクの2種類に分類され、「気候とエネルギー効率」に詳述されている。

移行リスク

これは、低炭素経済に向けた展開と、関連するすべての適応対策に伴うリスクである。

ルノー・グループは、一方では企業別平均燃費に係る規制、現地・一定地域における規制、一定の自動車やエンジンの禁止など、自動車の使用局面における温室効果ガス排出量のレベルについて、また他方ではサプライチェーン及び生産チェーンにおける排出レベルについて、日に日に厳しくなる規制の下に置かれている。

また、ルノー・グループは、ルノーリユーション計画の中で、2040年までにヨーロッパにおけるカーボン・ニュートラルを達成し、2050年までに世界的にこれを達成することを公約している。

この文脈において、ルノー・グループにとってのリスクとしては、外部的な規制を遵守することができないことや脱炭素化に関する自らの公約を果たせないこと、又は、とりわけ電動技術・ハイブリッド技術の導入に関して、カスタマー・サービスに係るコストやCO₂排出量に関するパフォーマンスを変えることに伴う対応が、市場の期待水準を満たさないことが明らかになることやそれが収益を押し下げる追加費用を要する結果となることが挙げられる。

このリスクは、企業のレピュテーションの観点からも評価される。すなわち、ルノー・グループによる商品の提供や気候変動に係るコミットメントが、ステークホルダーの期待を満たさない場合、ルノー・グループのブランドイメージが損なわれ、顧客、サプライヤー、従業員にとってのルノー・グループの魅力が低下する可能性がある。

最後に、これらのエネルギーの移行に伴う技術開発の加速度的な進歩により、訓練や新たなスキルの獲得に向けた投資を通じてノウハウをアップデートする必要が生じるであろう。

リスク管理

2021年4月に公表されたルノー・グループの気候戦略は、特定の目標を行動計画及び監視指標とともに定められており、「気候とエネルギー効率」に詳述されている。

この戦略は9つの優先的なアクションに基づいており、かかるアクションは、ルノー・グループの排出量の80%近くを占める自動車の使用局面（スコープ3、下流）及び供給局面や生産局面（スコープ1、2及び3、上流）の両方をカバーしている。

同時にルノー・グループ全体の持続可能な開発に係るガバナンス（「環境問題についてのガバナンス」を参照のこと）の一部として、最高位のレベルにある関係するすべての部署について、よりガバナンスが強化される。また、実績のあるツールの実装や2019年に設置されたCAFEコントロール・タワー等による一連のプロセスによっても支えられる（CAFEコントロール・タワーは、ルノー・グループの企業別平均燃費の軌道及び自動車ライフサイクル全体を通じたカーボン・フットプリントの舵取りを行う責任を負っており、リーダーシップチームへの月次報告を行っている）。

ルノー・グループは、新たな自動車プロジェクト、産業用施設や部品・原材料の調達といった様々な領域における温室効果ガスの排出に係る経済的コストを内部化することでCO₂排出量の減少を管理するために、インターナル・カーボン・プライシング（ICP）の設定も行っている（「気候とエネルギー効率」）。

最後に、移行リスクの管理は、とりわけ以下に列挙する他のリスクファクターの管理に組み込まれる。

- ・ 定義、製品及びサービスの納品、又はイノベーションが不十分であるリスク
- ・ 新規事業を展開する能力が不十分であるリスク
- ・ サプライチェーンが断絶されるリスク

物理的リスク

これは、ルノー・グループの活動への気候変動による影響のことである。

異常気象（ハリケーン、洪水、干ばつ）がルノー・グループの産業・物流活動に与える潜在的な影響を考えた場合、地球温暖化と結びつき、気温や海面水位の上昇と相まって、異常気象の発生頻度やその強さが増大していることにより、これらはリスクを悪化させる要因であり、また、予防・維持費用の増加や保険料の上昇につながる可能性がある。

同様に、水など一部の天然資源の不足が深刻化していることは、一部の国の生産条件に影響を及ぼす可能性がある。コバルトやリチウムのような電気自動車の製造に必要な特定の原材料の使用が増加することにより、緊張が生じる可能性もある。

リスク管理

気候変動に伴う物理的リスクは、基本的に既存のリスクを悪化させる要因であるため、対応する管理システムにその対応策が組み込まれている。

- ・ ルノー・グループの拠点やサプライチェーンにおける自然災害や労働災害のリスクについての分析やモニタリングには、気候変動の潜在的影響が取り入れられつつある。これらのリスクは、特に投資要請やビルメンテナンス戦略の観点から分析される。
- ・ 地球温暖化が一定の原材料の供給や採取に与える影響は、サプライチェーン断絶のリスクのモニタリングにも組み込まれている（原材料に関する段落を参照）。
- ・ 長期的には、気候変動も、地政学的不安定性及び経済状況に関連するリスクを構成する要素である。

また、これらのリスクは持続可能な開発、環境、気候の総合的なガバナンスにおいてモニタリングされる。2022年に行われた、産業・物流拠点の異常気象に対する脆弱性の総合的検討のように、全社的な取り組みが行われている。この検討では、これらのシナリオに基づき、地球温暖化の影響を最も大きく受ける可能性のある拠点を特定し、そのリスク（特に、現状よりもはるかに深刻なリスク）を定性的及び定量的に評価することで、必要な予防的措置の導入・強化を図った。



既存事業が中断した場合の対応が不十分であるリスク

ルノー・グループの活動は、例えば、新たなプレイヤーの到来を通じて商業活動を変革し、仲介業者の排除を促進するデジタルリソースの発展など、大きな創造的破壊のリスクに直面している。これらの発展は、特にルノー・グループの物流戦略やアフターサービス活動に脅威を与えている。

流通戦略

自動車流通モデルは、リスクも伴ういくつかの課題に直面している。

- ・ 環境意識の高まりや個人向けの新しいモビリティの販売促進に貢献するニーズの高まりを背景とした顧客のニーズと関心の変化
- ・ 車のオンライン販売の発展による商環境の変化を背景とするヨーロッパを中心とした法規制の変化
- ・ 欧州市場での地位を確立するために直接流通を好み、高性能のデジタルツールに頼る新たな競合他社の出現
- ・ マクロ経済に連動した収益性・物流コスト削減制約の拡大

マネジメントシステム

これらの課題に対応すべく、ルノー・グループの流通戦略を次のように変革している。

- ・ 顧客に「フィジカル」なカスタマージャーニーを提供し、Eコマースを発展させる。
- ・ 車のライフサイクル全体を扱うことで、1つ1つの活動を確実なものにするとともに、収益性を最大化し、顧客のロイヤルティを強化する。
- ・ 中古車市場の拡大を捉え、ブランド力とネットワーク業績を向上させる。

ルノー・グループは、自社のネットワークを新しいバリューチェーンに組み込んで活用すると同時に、ブランドの表示基準を厳しくするために流通契約を開始することを選択した。新しいルノー・グループ欧州流通契約は、2024年の初めに発効する。この契約は、新車、ルノー・ブランドの中古車販売、アフターサービス商品の流通、修理・保守サービス、金融サービス・ソリューションといった5つの不可分な活動におけるルノー・グループの要求項目を規定している。この柔軟性のある契約により、特定の活動とバックオフィス・シナジーをプールしておくことが容易になり、選択基準を強化し、ネットワーク費用を最適化することが可能になる。

アフターサービス活動

アフターサービス活動は、利益及び顧客満足の観点から不可欠なものであり、新プレイヤー及び新テクノロジーの登場により、大きく変貌しつつある。これは、3種類のリスクに直面している。

- ・ 電気自動車台数の増加は、電子部品の複雑性の低下による保守・点検業務の平均費用の低下を招き、新プレイヤーの到来を助長する。
- ・ コネクティビティ技術は新たなチャンス（自動車へのリモートアクセス、顧客体験の変革）を切り拓くが、事故件数、ひいては修理のために作業場を訪れる回数を減少させる。

- ・ 独立系のアフターマーケットの市場におけるシェアは大きく、成長を示しており、強力なデジタル・コンポーネントを持ち仲介業に注力する新たなプレイヤーを生み出している。

リスク管理

アフターサービス課題に対応するため、ルノー・グループは、3つのアフターサービス施策を実施している。

- ・ ブランドごとの約束に沿ったベスト・イン・クラスの顧客体験を提供する一方で、より多くの価値を生み出すために、一般化した現代資産（物流、デジタル化したカスタマージャーニー及びネットワークツール）を活用する。
- ・ 顧客、特に旧車を保有する顧客のロイヤルティを高めるために、修理・カスタマイズの観点から、車のライフサイクル全体に応じたオファーを提供する。
- ・ 新規のマルチブランド顧客を獲得し、また、我々のネットワークを離れた顧客を取り戻すために、フィジカル、デジタル両方のメーカーの経験に基づいて、関連性のある定性的な独立アフターマーケット（IAM）オファーを展開する。この提案は、Motrio社、Kadensis社、Fixter社によって支援されている。

新規事業を展開する能力が不十分であるリスク



需要及びモビリティ提供の大きくかつ持続的な変化を背景として、ルノー・グループは、社会の変化や環境及び気候問題に合わせて、与えられた時間内にビジネスモデルを変更し、市場、モビリティの提供及び関連するバリューチェーンの変化や潜在的な混乱を予測し、それに対応し、新たな事業を開発する能力が不十分であるという事態に直面するおそれがある。これにより、イノベーションに欠け、将来に備える能力が不十分である結果として、現行の戦略計画の限度を超えて、ルノー・グループの商品提供のうち影響を受ける部分の売上高が目標を下回るおそれがある。

リスク管理

ルノー・グループの戦略計画は、強力で革新的かつ持続可能な電気自動車、自動運転車及びコネクティッド・カーの商品提供を構成するため、ルノー・グループ、パートナーシップ及び対象とする買収先の資源を（必要な場合は新たな組織を活用して）結集することにより、このリスクを機会にすることを目指している。こうした革新的なサービスの提供は、自動車ブランドにおいて行われるとともに、2020年に創設されたビジネスユニットであるモビライズにおいても行われており、以下のイニシアチブを含んでいる。

- ・ 2022年5月、モビライズは、キャピタル・マーケット・デーにて、自動車の使用とコストのギャップの解消策を見つけ、価値や製品の急激な減少に対応し、自動車事業の環境負荷低減に参画するという使命を提示するとともに、具体的な事業や定量化された目標を提示した。
- ・ 2020年11月25日に開始された欧州初のモビリティ専用循環型経済工場であるフランのRefactoryプロジェクトは、革新的な商品提供に向けた継続的変革の一例である。このコンセプトは、スペインのセビリア（2021年11月5日公表）等、ルノー・グループ内の他の事業体においても開発されている。
- ・ ルノーは、2022年10月にRefactoryに依存したクローズド・ループリサイクルの専門会社、ザ・フューチャー・イズ・ニュートラルを新設することを発表した。新車のリサイクル材料比率を高めることで、自動車産業全体の資源中立化に助力することを目指している。
- ・ 2021年4月、ルノー・グループはアトス、ダッソー・システムズ、STマイクロエレクトロニクス及びタレスと協力して、インテリジェントで持続可能なモビリティのための新しいオープンエコシステム「ソフトウェア・レピュブリック」を創設した。その目的は、適応的かつ機動的なモビリティの提供を可能にするインテリジェント・モビリティシステムを共同で開発し、販売することである。2022年には、ソフトウェア・レピュブリックはインキュベータ組織を立ち上げ、サイバーセキュリティ、地域向けのデータマネジメント、スマート充電ステーション、トレーニングなどの分野で事業を展開した。

アライアンスの業績が不調となるリスク



ルノー・グループがルノー・日産・三菱アライアンスのメンバーであることは、ルノー・グループ及びその戦略計画の成功に大きな貢献をする。健康危機や半導体の供給困難といった市場的な背景の下、また、メンバーの財務状況が悪化する中、アライアンスの会社は、販売台数よりも効率性と自動車の一台当たりの収益性における戦略を重視してきた。こうした状況は、製品ラインナップの発展に必要なプラットフォーム、テクノロジー、そして（さらに一般的には）投資の優先順位付けができていないことにより業績が不十分となるリスクを招く可能性があり、その場合ルノー・グループの製品の将来の競争力並びに売上高及び利益目標が脅かされることになる。このリスクは評判の観点からも評価される。すなわち、市場の潜在的な力及び期待に照らしてアライアンス・パートナー間の協働が不十分となることにより、ルノー・グループへの信頼が失われ、また、ステークホルダーの一部を引きつけることができなくなる結果となり、ルノー・グループの発展に悪影響を及ぼす可能性がある。ディーゼルの終焉及び製品サイクルに向けた移行により、日産とルノーの間の取引量が減少する可能性もある。最後に、日産の財政状態によっては、今年度のルノー・グループへの配当の分配が制限される可能性がある。

リスク管理

2019年3月12日に創設されたアライアンス・オペレーティング・ボード（AOB）は、ルノー、日産及び三菱自動車間の業務調整と、その各々の株主及び従業員のために価値を創造する新たな取り組みに責任を負っている。2020年5月27日、アライアンスは、そのメンバー3社の競争力及び収益性を向上させるために、新たな「リーダー・フォロワー」協力的ビジネスモデルを発表した。アライアンスのメンバーは、引き続き共同購入や共同開発から利益を得る一方で、自らが業績、製品、技術及び市場において常に業界の最先端にいることを徹底する。2021年中頃、現在進行中のプロジェクトを評価し、新規機会を提案し、シナジーをより発展させる目的で、3日間の「アライアンス・ストラテジー・デイズ」がAOB会議の枠内で開催された。

2022年1月27日、アライアンスのメンバーは、新しいモビリティ・バリューチェーンに焦点を当て、2030年まで将来的に協働していくための行動と計画を公表した。

2022年までに、この共同事業の一例として、日産アリアにも用いられているCMF-EV共用プラットフォームについてメガヌE-TECHの導入が開始された。メガヌE-TECHは、一般市場を対象とする自動車メーカーの先駆けである、共通の電子アーキテクチャに基づくGAS（グーグル・オートモーティブ・サービス）も開始しており、これは今後すべての車種において幅広く採用されることになる。

2023年2月6日、アライアンスのメンバーは、株式相互保有のリバランスや、技術、製品及び地域において価値創造の強い新規事業を行うことを内容とする、より効率的でバランスのとれた、強固で迅速な協力を行うための3社間のリレーションシップの改訂を発表した。アライアンスのメンバーは、共同調達や共同開発を続けることで、業績、製品、テクノロジー及び市場の面で、常に業界のトップレベルにあることを確保する。

事業に関連したリスク

サプライチェーンが断絶されるリスク

ルノー・グループの事業は、生産設備の川上と川下のいずれにおいても複雑なサプライチェーン及びデリバリーチェーンシステムに依存している。既存の統制システム（その特徴は下記に記載されている。）にもかかわらず、このサプライチェーンの様々な構成要素が機能しないおそれがある。こうした不具合が技術、計画又は経済的非効率、さらには車両の生産、販売ネットワーク及び最終顧客への輸送及び/又は納品の中断につながり、販売台数、売上高、利益又は顧客満足度に悪影響を及ぼすかもしれない。こうした潜在的な中断は社内（特に、ルノー・グループの工業ネットワークの基礎にある相互依存関係による。）（「戦略及び目標」又は「企業間パートナーシップ事業」を参照のこと。）又は社外（例えば、新型コロナウイルス感染症（COVID-19）の健康危機や半導体の供給危機に見られる。）のいずれにも存在する可能性があり、以下の分類に従って分析することができる。

- ・ サプライヤーの破綻
- ・ 供給又は輸送システムの中断
- ・ 原材料供給の中断

サプライヤーの破綻

ルノー・グループは、800を超える部品サプライヤー・グループと400を超えるサービス・プロバイダーから構成される一層性の戦略的サプライヤー基盤に依存しており、このサプライヤー基盤と重要な取引関係を維持している。これらのサプライヤーは、適合品質部品の設計及び生産、納期の遵守、必要な生産能力の提供並びに財務、戦略、産業、社会及び管理、サプライチェーン、持続可能な開発及びコンプライアンスの分野において中断リスクをもたらす可能性がある。

予想以上に長引いた半導体の供給危機、エネルギー・原材料コストの急騰、及び内燃機関の加速度的な減少により、2021年と2022年にルノー・グループが供給を受けるすべての国でサプライヤー基盤はさらに弱体化した。これらの要因は、リスク下にあるサプライヤーの数が大幅に増加した一因である。この割合は通常5%から10%の間であるが、2022年度末には20%から25%の間であり、2022年にルノー・グループが実施した精力的な修復プログラムにもかかわらず、大部分のサプライヤーが1年以内にデフォルトする可能性がある。

既に述べたサプライヤー基盤の構造的脆弱性の要素に加え、不利な経済要因、特に金利の上昇、為替レートのボラティリティーの増大、公債及び民間債の水準上昇の存在により、2023年には経営破綻の数が増えると考えられる。さらに、2035年に欧州連合内での内燃エンジン自動車の市場流通の完全停止など、エネルギーの移行に関連する公表により、一部のサプライヤーとその顧客は将来を予測して行動するようになり、その結果、サプライヤー件数が減少するとともに、その取引（特に鋳造、鍛造、機械加工等）に影響が生ずる取引先の再編が必要となる可能性がある。それゆえ、今後数年間にわたってサプライヤー基盤全体については慎重に検討されなければならない。

リスク管理

ルノー・グループは、様々な手段に基づき、包括的なリスク管理システムを適用している。

- ・ サプライヤーに対し、自らのリスク並びにとりわけ自らのサプライチェーンのコンプライアンス及び頑健性について責任を負わせることを目的として策定された防止策。
- ・ サプライヤー開発製品に係るアライアンス基準の使用。
- ・ 利用可能な既存の生産能力で対応できない供給リスクを、2年を期間として管理することを目的としたアライアンス・キャパシティ・リファレンス・システム・プロセス。
- ・ 納入された部品の不適合（品質、トレーサビリティ）を発見するためのアライアンスのプロセス。
- ・ 内在的サプライヤーリスクの監視（複数の基準を有する年次格付、財務及びデフォルトリスク（アライアンス・グリッド））。
- ・ ルノー・グループ（又は他の顧客）とそのサプライヤーとの関係から生じるリスクを例えば以下のような指標を分析することにより監視すること。すなわち、（ ）売上高に占めるルノー・グループ又は主要顧客の割合、（ ）ルノー・グループのパネルにおけるサプライヤーの市場シェア、（ ）個別の故障に対するラインナップのエクスポージャーである。ルノー・グループが複数調達源に関する体系的な方針を持たない場合、監視は特に強化される。
- ・ 不遵守又はサプライヤーリスクの発見に係る行動計画の実施。

このサプライヤーリスクの予防・管理システムは2022年に、特に以下の点で強化された。

- ・ 12ヶ月の可視性を達成するためにオーダーブック上のサプライヤーに与えられた可視性の拡張。
- ・ 新型コロナウイルス感染症（COVID-19）及び半導体の供給危機への対応のため行われている優れた取り組みに基づくリスク管理プロセスの開発、とりわけ、予測の共有に関するPOCの開始、及びサプライチェーン（n層）の理解を深めるための調査。
- ・ これまでのプロセスよりも予測精度が高く、最大2年後の予測が可能なリスク管理措置の実施
- ・ 生産、エンジニアリング、金融、人的といった側面を含む、プロセスの始まりからの包括的なパラメータに関するサプライヤーリスクの考慮。
- ・ サプライヤーのサイバー認証事業（TISAX基準）開始。

防止策は、列挙されたような人間の管理下にあるリスクと例えば自然災害のような人間の管理が及ばないリスクの両方に関係している。このため、ルノー、日産及び三菱は、事業継続計画のプログラムを有している。

さらに、ルノー・グループはアデコグループと協力して、1901 Auto ADE-RE協会を創設した。その目的は、2035年のヨーロッパにおける内燃機関車の廃止に関連する決定の影響を予測し、最善の対処を行うために、ニーズを突き止め、リトレーニングによりサプライヤーとその従業員を支援することである。

供給又は輸送システムの中断

特定されたリスクは、ルノー・グループの販売台数、売上高、利益又は顧客満足度に影響を与え、部品（自動車生産拠点の川上）又は自動車（これらの生産拠点の川下）の計画、生産、輸送又は納品の中断に関連している。これらのリスクの中で、当社は物流サプライヤー間のサイバーセキュリティリスクは絶えず増加していると見ている。

その中でも物流サプライヤー間のサイバーセキュリティリスクは着実に増加している。また、2022年には、ドライバー不足、新制度の影響、地政学的文脈に関連したエネルギー危機等により、輸送リスク（容量・コスト）が増加した。

ルノー・グループのグローバル・サプライヤーまで拡大された工業ネットワークの相互依存関係及びその販売ネットワークのフットプリント（特に「主要製造拠点 - 生産台数」を参照のこと。）の二重の意味において評価されるこれらのリスクは、包括的な防止及び保護システムに従うが、その頑健性は常に強化されている。

リスク管理

新型コロナウイルス感染症（COVID-19）及び電子部品の危機によって、環境の変化により迅速に対応するため短い周期でのサプライチェーンの運営能力が実証された。「商業的需要対生産対応」の均衡化プロセスは、月単位の代わりに週単位で効果的に運営することができた。この経験により、当社はデジタルツールの有効性を確認することができ、そして、その範囲を改善し新たなツールを開発できた。長年にわたり実施されてきたサプライチェーンの危機管理体制は、不定期に発生する危機や偶発事象（国境封鎖、スエズ運河の封鎖、気象上の危機、輸送手段の不足、サイバーセキュリティ等）に対応するための主なツールである。また、サプライチェーンは、電子部品、プラスチック、鋼鉄等の供給不足が起きた場合のリスクの評価及び解消について、多面的な取引を行うグループに積極的に貢献した。

このような文脈で、サプライチェーンは「コントロール・タワー」プログラムを発展させ、現在ではアップストリーム物流の運用始動期間に入っている。デジタルプロセスを実施し、また、最終的なビジョンを持って、組織の適切なレベルでリスクを管理し、グループの様々な地域や事業分野の間で一貫した方法を用いることを目指している。このプログラムは、供給及び運送システムにおけるリスクとともにサプライヤーの破綻のリスクをカバーするものであり、以下の事項を目的としている。

- ・ 販売台数と事業計画プロセスを一体とすることにより需要を特定し、サプライヤーの破綻が自動車の多様性に与える影響を測定すること
- ・ 供給能力とサプライヤーの破綻の管理
- ・ 運送業者、倉庫及びフリートの物流能力の管理（パーツ・フロー・トレーサビリティ・プロジェクトの展開）
- ・ リスクの想定及び運営上の管理

2022年に実施した調達システムのサイバーセキュリティ監査により、システムを強化することができた。

原材料供給の中断

特定されたリスクは、潜在的な供給制限（特に、供給と需要の不均衡、部品調達の困難性、地政学的混乱）、著しくかつ突然に変動する原材料価格、及びESG基準（環境、社会及びガバナンス）に適合しないことに関係するものである。原材料は、ルノー・グループの購入額全体の約3分の1を占めている。原材料の購入は生産状況に大きな影響を及ぼす可能性が高いこと又は需給に著しい不均衡が発生していることから、かかる原材料の購入の4分の3は戦略的なものと考えられる。

2022年には、エネルギーコストの暴騰により、一部のエネルギー集約型原材料の製造が中断され、半導体問題によって非常に不安定になった需要の中で、供給に強い緊張が生じた。地政学的文脈と市場の地域化は、カーボンフリー材料への漸進的な移行と同様に、既存の需給バランスを混乱させている。

リスク管理

変動の大きい原材料価格及びエネルギー構成（ガソリン、ディーゼル、電動化自動車）の変化を背景に、ルノー・グループは、供給リスク及びコスト超過リスクを特定し、かつ制限するため、購買、技術、監視及びヘッジ方針を補完している。

購買方針については、ルノー・グループでは、供給を確保すると同時にコストを最適化するため、鋼鉄や鋳造アルミニウム等の資材について複数供給源の開拓を進めている。また承認された資材のパネル及び部品

の原価計算における材料価格の詳細な分析の実施により、部品又は構成部品に含まれる資材の管理を強化している。

技術方針については、ルノー・グループは、センシティブな材料（パラジウム、ロジウム及びレア・アース等）の使用を減らすか又はその代替に積極的に取り組んでいる。またリサイクル材料（特に貴金属）の使用や使用済み車両のリサイクルについても開発を続けている。2020年のフランにおけるRefactoryの始動と、2022年10月の循環型経済に特化した新たな事業体「ザ・フューチャー・イズ・ニュートラル」の創設は、この方向へのさらなる一歩である。

バッテリーのための戦略的資材については、ルノー・グループは、信頼できる資材を確保し、バリューチェーン内のプレイヤーと当該チェーンを共有したいと考えている。そのため、2021年と2022年にリチウムや低炭素ニッケルの供給に関する協定が調印され、ルノー・グループは、この種の協定をバッテリーに特有の材料以外の材料にも拡大する予定である。

将来予想に関するアプローチでは、ルノー・グループは、主要な指数連動項目及び非指数連動項目について、2ヶ月ごとに予測の見直しを行っている。同時に重要な材料の市場及びサプライヤーの現在行われている監視も徹底している。

最後に、リスクを軽減し市場変動へのエクスポージャーを制限するため、ルノー・グループは原材料の年次供給契約について可能かつ適切な時期に交渉を行っている。主な指数連動商品については、体系的なヘッジ方針が整備されている。

地政学的不安定性及び経済状況に関連するリスク



ルノー・グループは、数多くの国において製造及び販売事業を行っている（「子会社」及び「2022年12月31日付ルノー・グループ連結組織図詳細」並びに「ルノー・グループの販売網」を参照のこと。）。いくつかの国では、チャンスを活かせると同時に地域的な偶発事象が全体に及ぼす影響を制限できる販売地域の地理的広がりにもかかわらず、ルノー・グループの製造及び販売業務、販売台数、売上高、損益計算書又は貸借対照表に悪影響を及ぼすおそれのある特定のリスクを示すことがある。こうしたリスク及びチャンスは、変化を続ける経済に関連した状況、政府又は規制上の不安定性、社会不安、保護主義、国有化、金利及び為替レートの変動、外貨の流動性不足又は為替管理措置に関連する可能性がある。

2021年以降、自動車市場は、電子部品や原材料の供給の中断や工場からの海上輸送の不足などの影響を受けた。

この電子部品危機は2022年に入っても続き、ウクライナでの戦争に連動したエネルギーと原材料の危機を伴って、大半の国でインフレの復活又は加速、並びに金利及び為替レートのボラティリティーの増大をもたらした。

これらの要素により、同セクターの経済状況は悪化した。これらの中断は、大半の自動車産業におけるプレイヤーがすべての市場で経験した。

特定のリスク

ルノー・グループの活動は、2022年度のルノー・グループの販売台数の3分の2を占める（64%）ヨーロッパ市場に引き続き大きく依存している（「ルノー・グループの国際化 - 販売台数」におけるルノー・グループの全世界の販売台数及び各国の販売台数の内訳を参照のこと。）。

ヨーロッパ以外で、販売台数や総生産台数に占める割合が最も高い国・地域は、ロシア、モロッコ、トルコ、アメリカである。これらの国・地域ごとのルノー・グループの自動車販売台数及び生産台数における割合は、モロッコ（それぞれ3%、15%）、トルコ（それぞれ7%、11%）、アメリカ（それぞれ14%、13%）である（2021年の販売台数や生産台数の数値については、「ルノー・グループの国際化 - 販売台数」及び「主要製造拠点 - 生産台数」を参照のこと）。自動車販売台数・生産においては、そのウェイトは限定的であるが、バッテリー、電気自動車のバリューチェーンにおいては、中国、アジア-太平洋地域が重要な位置を占めている。

トルコでは、ルノー・グループはマクロ経済及び規制の不安定性とともに地政学的リスクにもさらされている。このため市場は非常に不安定であり、ルノー・グループは、生産システムの短期的な適応性と主要な物流フローの代替ソリューションの準備を組み合わせることを目標とした現在発展途上のリスク管理方針を実施している。2023年の主要な政治イベント（6月の大統領選挙及び議会選挙、10月のトルコ共和国100周年）は、特に注目される。モロッコでは、輸入について運送手段が無くなるというリスクにさらされている

が、かかるリスクは生産設備の外部化により限定的なものとなっている。現地の緊張関係による潜在的な影響には引き続き注視する必要がある。

中南米は次第に新型コロナウイルス感染症(COVID-19)以前の水準のGDPと雇用に戻ってきているが、健康危機とウクライナの戦争の影響は、同地域の経済に永続的な影響をもたらすと予想される(2022年のアルゼンチンのインフレ記録は94.8%)。

最近の選挙による交代(ブラジル、コロンビア)を特徴とする文脈で、多くの中南米諸国における強力な政治的分極は、依然として緊張と不安定の原因となっている。中南米はまた、広範な自然災害リスクにさらされており、極端な気象現象、火災や干ばつなどの気候変動の影響及び農業生産力の低下が最も激しい地域の一つとなることが予想されている。

アジアでは、2022年に米国と中国の戦略的競争が激化し、長期的に継続することが見込まれている。技術的・商業的な競争に加え、両国の地政学的緊張が台湾を中心に存在している。特に、アジア-太平洋地域で衝突が起こった場合には、あらゆるメーカーのバッテリーと電気自動車のサプライチェーンが危険にさらされることになるだろう。

リスク管理

製造事業の拠点について、ルノー・グループの地理的決定は、リスクの分散化を確保するために、世界規模での生産アプローチに組み込まれた不安定性のリスクを考慮に入れて行われる。製造投資は、ルノー・グループの政治リスクへのエクスポージャーの主要部分にあたる。製造及び金融投資に関連するカントリーリスクは原則としてヘッジされないが、目標不達成のリスクは予想利益率の計算に含まれる。業務上の観点から、ルノー・グループは、政治及び外国為替リスクの影響を減少させ、製品をより競争力のあるものにするため、引き続き、現地統合の水準を向上させている。

さらに、ルノー・グループは高リスクの国に由来する支払いのほとんどに係る不払いのリスクに対してヘッジしている。主な例外は、グループ会社間の販売、生産パートナー及び可能なヘッジ手段のない国への販売に関するものである。残存するカントリーリスクは、定期的に監視されている。

不払いのリスクを一元管理し、競争条件に基づいてヘッジを行うために、ルノー・グループは、「ハブ・アンド・スポーク」方式の請求システムを策定した。製造子会社はその輸出製品をルノーS.A.S.に販売し、ルノーS.A.S.はこれを、サプライヤー・クレジットを付与して、取引子会社及び独立輸入業者に販売している。親会社は、関連したリスクを管理している。ただし、関税協定の適用を受けている国家間におけるいくつかの販売では、このシステムを利用していない。

新型コロナウイルス感染症(COVID-19)の世界的流行や地政学的状況、インフレの影響より生じた経済状況をふまえ、ルノー・グループは、2022年も、協調的に、できる限り現場に密着し、マルチビジネスの視点で、社内のみならず、サプライヤーとともに川上において、またネットワーク及び顧客とともに川下において行われるべき対応の調整・管理を行ってきた。また、ルノー・グループは2021年及び2022年も、同社の損益分岐点を引き下げるべく、固定費の削減と生産設備の再編を継続し、不採算となる販売の削減と価格の見直しを行い、外部的な影響の大半を相殺することができた。これらの取り組みは、供給中断に伴う市場と生産の変化に対応する上で重要なものであり、今後資産計上されることになるだろう。加えて、世界的なインフレの文脈は、多かれ少なかれ悪化したシナリオを含め、ルノー・グループの予算仮定や市場予測に十分に組み込まれている。このような市場のトレンドにできる限り密着する柔軟性は、従業員を保護し、財務成績を最適化し、あらゆる潜在的な機会をつかもうとするルノー・グループの取り組みの核心にある。

2022年2月以降、ウクライナにおける紛争とそのルノー・グループ事業への影響は、主として従業員の無事と安全を確保することを目的として、関係するすべての部署により継続的に監視されてきた。ルノー・グループは、徐々に決定される経済的又は財政的な制裁や対抗制裁の影響について、その公表後速やかに分析を行ってきた。そして、ルノー・グループの活動の中でそれらが遵守されるよう努めている。2022年5月16日、ルノー・グループの取締役会は全会一致で、ルノー・グループの保有するルノー・ロシアの株式の100%をモスクワ市に、アフトワズの株式の67.69%をNAMI(中央自動車エンジン科学研究所)に売却する契約を締結することを承認した。

社会的リスク



経済的、環境的、健康的に不安定な状況では、大きな変化を起こすことが企業活動に求められている。このような中で、ルノー・グループは変革を伴い、特に新事業体・新パートナーシップの創出を

通じて、組織や新たな事業モデルの変化をもたらすことになる。また、エネルギー転換の問題並びに電子部品の不足及び原材料価格の高騰などの外部要因の悪化により、ルノー・グループが雇用情勢について対策を講じざるを得ない可能性がある。さらに、ルノー・グループが相当規模の事業を行っている国々でインフレが高まると、現地でのコストを圧迫することになるかもしれない。

このような環境の中で、ルノー・グループは事業を展開する国々における社会的な動きに直面し、ルノー・グループの活動の障害となるリスクがある。

マネジメントシステム

ルノー・グループは、2013年と2019年の国際的な枠組みについての合意を踏まえ、グループ労使協議会を通じて世界的なレベルで、また従業員代表団体とともに地域的なレベルで、活発な社会的対話を行っている。ルノー・グループは、定期的かつ定性的な社会的対話を通じて、これらの変化や関連するリスクに対処し、必要に応じてグローバル及び地域的な合意に達したり、組織を変革したりすることを約束する。

自然災害、健康被害又は産業災害のリスク



ルノー・グループの営業拠点（製造拠点、エンジニアリングセンター及び試験センター、ロジスティクス・プラットフォーム、商業拠点のいずれであるかを問わない。）は、労災、火災、爆発及び機械故障のリスクにさらされている。また一定の施設（特に、主要な生産拠点について述べた「主要製造拠点 - 生産台数」を参照のこと。）は、地震（特にチリ、トルコ、ルーマニア、コロンビア、スロベニア及びモロッコ）だけでなく、洪水や冠水（特にフランス及び韓国）といった自然災害のリスクにさらされており、後者のリスクは地球温暖化に関連した外的な気象事象の頻度が上昇することにより増加している。

防止及び回復に向けた対策（以下に示す通り。）にもかかわらず、これらいずれかのリスクが発生すると、人々、環境又は当該拠点に損害が及び、影響を受けた拠点が事業を行う能力に大きな混乱が生じるおそれがあるが、とりわけ製造の相互依存関係により、ルノー・グループの資産及びノ又は業績全般（販売台数、売上高、損益計算書又は貸借対照表）に損害を与える可能性がある。

現在の新型コロナウイルス感染症（COVID-19）のような世界的流行は、ルノー・グループが事業を行う国々において、重大かつ変化を伴う健康危機をもたらす可能性がある。このような状況は、人々及び商品の自由な移動に制限をかけ、販売ネットワークにおける販売又はアフターサービス拠点の開設並びに生産拠点の円滑な運営を妨げる措置を伴うことがある。こうした状況は、主に、ルノー・グループ従業員及びそのサプライヤーの健康と就労の可否並びに財務業績（収益、キャッシュ・フロー及びキャッシュ）並びに潜在的には一定の貸借対照表上の資産価値に影響を与えることになるであろう。人々や事業への直接の影響のみならず、新型コロナウイルス感染症（COVID-19）の世界的流行は世界中の物流網や供給網にも二次的な影響を及ぼしている。

リスク管理

ルノー・グループは、過去30年にわたり、意欲的かつ綿密な防止策（人々の安全、財産及び事業の継続）の実施と開発に尽力してきた。「財産損害及び事業中断」保険プログラムの保障対象となっている資産（製造、エンジニアリング及び物流）の94%超は、2021年に国際的な、保険会社が認定する予防及び保護の水準を反映した「高度防災基準適合建築物（Highly Protected Risk）（HPR）」ラベルの認定を受けた。

さらに、ルノー・グループ全体では、自然災害に直面した時の回復力を高める取り組みを行っている。特に、最もリスクの高い拠点における地震リスクへの対処（建物及び施設の補強、スタッフのトレーニング、特定のコミュニケーション手段、危機管理体制、事業継続並びに適切な保険プログラムといった、特定の複数年計画）がチリとトルコでは完了しており、ルーマニアでも行われている。

健康危機について、ルノー・グループは、公的機関と協力して、従業員の健康を守り、その資産及び営業能力を維持し、様々な国において変化する状況に対応するために、持続的な対応策を講じている。現在進行中のモニタリングシステムにより状況の変化を追うことが可能になり、また、危機に対応するメカニズムの結集が可能となる。主に、特定の作業組織、現地の措置及び商業的需要に基づく作業中断と再開の管理について規定されている。

製品及びサービスに関連したリスク

定義、製品及びサービスの納品、又はイノベーションが不十分であるリスク

社会、環境及び気候の問題に関連して、自動車市場、規制、市場傾向、顧客の期待及び技術について環境の急速な変化が続く中で、ルノー・グループは技術革新のための能力、製品及びサービスの提供と様々な市場における期待が十分に一致しないリスクにさらされており、これが販売台数、売上高又は損益計算書に悪影響を及ぼすおそれがある。

以下に関連して具体的なリスクが特定されている。

- ・ とりわけ自動車のコネクティビティ及び関連サービス並びに電動自動車、より長期的には自動運転車及び電子装置やソフトウェアの開発に関連する自動車の技術的コンテンツ及び関連するエコシステムを充実させること（「先端研究及びエンジニアリング」を参照のこと。）。
- ・ より厳しい規制の結果として生じる車両コストの継続的な上昇。販売価格における調整的な変更により、会計において極めて困難な状況であることが判明するおそれがあり、ひいては経済的均衡及び将来における一部の製品の弱体化につながる。
- ・ Euro7規制に関するリスクは、産業の締め切りに関する厳しい規制スケジュールの下、これまでの規制草案によって引き起こされた重大な技術的ギャップにより増大し、大幅な過剰投資をもたらす可能性がある。
- ・ とりわけエコシステムの開発（充電、バッテリーのリサイクル）及び各地域の規制（例えば、ヨーロッパにおけるCAFE（「汚染物質の排出量及びCO₂」を参照のこと。））による制限を受け、支援政策又はあらゆるレベル（地域、国、都市）及び多くの形態（交通制限又は禁止）による規制並びにエネルギーや原材料の危機に結びついた電子技術の価格上昇によってさらに形を変える、強力かつ複雑で予定が不確実な産業及び市場の力学の中での電気自動車に関するルノー・グループの具体的で強い意欲。
- ・ 技術（ガソリン、ディーゼル、内燃エンジンの電気ハイブリッド化、電気）及び構成の観点から、パワートレインのラインナップの現在の移行。とりわけ、コストに特に敏感で、他と異なる顧客及びCO₂の実績をもたらすハイブリッド技術の選択は、製品や市場によって十分に適合しないこと又はスピードが不十分であることが判明し、ルノー・グループがCAFE規制に関連して定めた技術及び財務全般の最適化に逆行する可能性がある。
- ・ ルノー・グループの投資の収益性を維持するため、研究開発投資について、ルノー・グループは2021年から2025年までの間に、売上高の8%から9%の範囲に維持することとしている。以前はこの比率は売上高の約10%であった。この必要性により、イノベーションに関する選択及びかかるイノベーションが顧客の現実の期待に一致して投資リターンを生み出す可能性に重みを加えるリスクが増大する。

このように、ルノー・グループの生産開発の意志決定にあたり、参考として使用している前提に強い疑義が生じた場合、ルノー・グループは、固定資産（投資及び資産計上した開発費。これらは自動車の耐用年数にわたって償却される。）の減損を認識しなければならないか、又は、最低購入数量が達成されないために必要に応じて支払うべき契約上の補償金をカバーする引当金を計上しなければならない可能性がある。

リスク管理

市場の期待と開発、そして業界のトレンドを特定できるように、ルノー・グループの将来の製品の定義は、顧客に関する調査及び自動車競合企業の分析に基づいている。さらに、ルノー・グループは、グループのすべての開発ステークホルダーによる先見的な技術観察により、自動車業界とそれに留まらない分野について世界規模でますます見識を深めている。新しいモデル又は構成部品の開発は、この取り組み及び推定されるライフサイクルに基づき算出される、予想収益性の評価に基づいて決定される。

ルノー・グループは、2020年7月から新たなCEOの指導の下、その全体的な製品及び技術開発ポートフォリオを再定義した。可能な限り消費者の期待に添えるように、2021年初めにブランド別に運営される新しい組織が設置された。ブランドのマークは製品やサービスの内容が各ブランドの位置づけに確実に整合するように決められた。これらのブランドは、その特定の独自性を強化するため、最適な選択とトレードオフを行うことができ、また中心となる事業の専門知識並びにアライアンス・レベルで又はパートナー（グーグル等。以下参照。）とともに開発した車体及び技術に依拠することができる。

それゆえにルノー・グループは、あらゆる種類のエンジン（ガソリン、ディーゼル、電気及び電動化、LPG、水素）、自動車のコネクティビティの向上及び顧客が期待する運転支援を提供する商品を開発することができる。例えば、

- ・ 2020年度末に当社はE-TECHハイブリッドエンジン及びE-TECHプラグイン・ハイブリッドエンジンによってハイブリッド化市場に大きなイノベーションを起こしたが、これにより電気自動車のラインナップに加えてCAFE規制要件への対応が可能となる。
 - ・ 2022年に発売されたメガヌE-TECHは、グーグルの自動車プラットフォームを組み込む最初の消費者向け自動車である。
 - ・ バッテリー技術という重点領域においては、2021年6月30日の「RENAULT E-Ways」イベントで発表されたロードマップは、バッテリーの調達先を工場にできるだけ近づけること、エンビジョンAESCとの協業によるコスト競争力のあるバッテリーと、スタートアップのベルコールとの協業による高性能バッテリーの2種類を提供すること、そして、製造コストを削減し、バッテリーのエネルギー効率を高めることができる標準化されたセルアーキテクチャのデザインを提案することを強調した。
 - ・ 最後に、2022年11月8日のキャピタル・マーケット・デーにて、ルノー・グループは、この移行の助けとなる2つの新しい事業体の創設の計画を発表した。
 - ・ ルノー・グループの内燃機関及びハイブリッド・エンジンの技術とジエーリーのこれらの技術を融合させ、世界をリードする製造メーカーを創造するホースプロジェクト。
 - ・ グーグルやクアルコムとのハイテクパートナーシップに特に依存するであろう、伝統的な自動車メーカーの破壊的創造から生まれる初のEVとソフトウェア専門のプレイヤーとなるアンペアの創設。
- 一般的な観点から、製品計画の強固さを保証し、リスクを抑制するために、ルノー・グループは以下のことを行うよう努める。
- ・ 異なる市場で同一モデルの販売を最大化する。それによって、これらの市場の1つで起こりうる変動に対するエクスポージャーを減らす。
 - ・ 同一セグメントで複数のブランドの自動車を同時に開発することで、費用を最適化し、また、デザインの差別化と技術の最大限の共通化を両立させる。
 - ・ 単一の市場、セグメント又は顧客タイプに依拠するリスクを減らすために、異なるセグメント及び市場で、顧客の期待に沿う様々なバランスの取れた製品ポートフォリオを提供する。
 - ・ 異なる市場で顧客の期待に沿い、エンジン構成の潜在的変化をサポートすることができるように、多様性があり、適応可能なエンジンポートフォリオ（ICE、LPG、ハイブリッド、プラグイン・ハイブリッド、電気、水素）を提供する。
 - ・ アライアンス・パートナーとともに、部品の量とコストに対する規模の経済を最大化し、ある地域から他の地域への再利用を促進するため、限られた数の標準化された技術プラットフォーム（例えば、CMF-EV及びCMF-B-EV）を開発する。
 - ・ 特にトップマネジメントの関与を高めることでガバナンスを強化することにより新製品の市場での発売スケジュールを確保するために、主要な製品開発マイルストーンの頑健性を管理する。このように、川上の局面は、その詳細さ、360°の事業ビジョン、及び「コンセプト・フリーズ」のマイルストーンから自社のブランドと川下への引継ぎによって、より強固なものとなっている。

製品又はサービスの品質欠陥のリスク



競争に直面した場合、潜在的な顧客により、ルノー・グループの製品及びサービスの質に関する競争力が不十分と考えられるおそれがあり、これが顧客又はパートナーの満足度に悪影響を及ぼし、販売台数、売上高、コスト又は評判にマイナスの影響を与える可能性がある。

このリスクは、ルノー・グループがその戦略計画の一環として実施した自動車技術の大きな変化という厳しい環境の中で具体的に検討される（現在の仕様については、「ブランド及びラインナップ」及び「先端研究及びエンジニアリング」を参照のこと。）。

リスク管理

このリスクの管理は、具体的な品質計画の実施によって強化されている。これは、特に、ルノー・グループの製品及びサービスの利用者をはじめ、道路使用に関わる人々の物理的完全性に関連するリスクからの保護を目的として、ルノー・グループの事業活動の中で実施されている品質保証システム並びに機能安全に係る組織及び活動並びに全般的な製品の安全性に基づいている。

ルノー・グループはまた、顧客が満足していない原因を非常に迅速に知り、これに応じて対応することを可能にする市場監視システムを設置した。これは、特に品質問題（特に規制又は潜在的に安全性に関わる事

態を生じうる問題)の是正プロセス(この問題に対処するための、優先事項としてのリコールプロセスを含む)の強化を通じて行われている。

グループ横断リスク

サイバー攻撃及び情報システムの障害に関するリスク



ルノー・グループの業務の遂行は、IT及び情報システムが適切に機能することに継続的に左右され、かつその程度は高まっている。ルノー・グループの戦略及び新たな課題の進展(特にクラウド戦略、デジタル化、インダストリー4.0、コネクティッド・サービスの開発又はサイバーセキュリティ規制環境の強化)は脅威へのエクスポージャーを高め、サイバーセキュリティを重要な課題としている。

その活動に悪影響を及ぼすおそれがある主なリスクは、以下に関連するものである。

- ・ サイバー犯罪：世界規模のコンピューター化された攻撃、又はルノー・グループの利益若しくは副次的影響として国家の利益を対象とする攻撃。強力な成長を背景として、これらの攻撃は、機密データ(戦略、製品、サービス若しくは個人の情報)へのアクセス、その盗難若しくは改変、サービス妨害、さらにはルノー・グループの全情報システムのダウンを目的としている可能性がある。
- ・ ルノー・グループのインフラ並びにそのパートナー及びサプライヤーのインフラで管理されるサービスの継続性に影響を及ぼしうる出来事。
- ・ 法令、外部当局若しくはサプライヤーとの契約又は最新の技術によって求められるIT基準又は慣習の不遵守。

これらのリスクが具体化すると、その制御を目的とするシステムの継続的な強化にもかかわらず、あらゆる種類のルノー・グループの事業活動(売上高、利益)が一時停止すること、罰金、又は増加保険料に関連して、重大な財務上の影響が生じるおそれがある。ルノー・グループのイメージ、第三者及び顧客のルノー・グループ及びそのブランドに対する信頼にも悪影響を及ぼすおそれがある。

さらに、ルノー・グループのコネクティッド・カー及びコネクティッド・サービスの販売拡大(特に「先端研究及びエンジニアリング」及び「革新業績方策」、また詳細については「技術パートナー」を参照のこと。)に伴い、同様の性質をもったリスクが発生しており、その管理の頑健性及び持続可能性が不十分な場合には、データ、サービス又は車両の安全性及び信頼性に悪影響をもたらすおそれがある。

リスク管理

一般的にこれらのリスクは、現在、以下によって業務レベルで管理されている。

- ・ 取り扱うアプリケーション及びデータの重要性のレベルに応じた、ルノー・グループのセキュリティ方針(例えば、情報管理、情報システムセキュリティ、自動車サイバーセキュリティマネジメントシステム、IT憲章及びIT行為規範)の展開及びセキュリティ要件を定義するプロセスの継続的な改善。
- ・ 策定された方針の事業上の手続における実践
- ・ セキュリティ・マスター・プラン及び年間リスク・マッピングに基づく、進化する行動計画の展開。セキュリティ・マスター・プランは定期的に更新され、監査及びリスク委員会(CAR)に提出される。

組織レベル及びガバナンスレベルでは、特に以下によって管理されている。

- ・ 全社的サイバーセキュリティ組織
- ・ リスク及び内部統制委員会(Risk and Internal Control Committee)
- ・ 情報セキュリティのプロセス及び施策の実効性を監視・評価するガバナンス委員会

ルノー・グループの重要な戦略の優先順位、デジタル化及び進化する脅威を考慮し、リスク管理を最適化する主要なアクションは、現在、以下の領域を重視している。

- ・ 業績指標(例えば、大規模かつ重大なインシデントを解決するのに要した平均時間、GDPR上の主要な義務に関するビットサイト評価・指標など)を調査することによる監視
- ・ ルノー・グループの様々な工場におけるセキュリティを強化するための主要プログラム
- ・ 車両のサイバーセキュリティに関する新たな規制(UNECE R155及びR156)を遵守する必要性に関連した車両のサイバーセキュリティ及び関連サービスの開発。2022年始めには、ルノー・グループは、サイバーセキュリティマネジメント(CSMS)についてUTACから公式認証を取得した。
- ・ ルノー・グループのすべての領域(特にIS/IT、車両、コネクティッド・サービス、クラウド・インフラ及び工場)におけるシステムの監督強化(セキュリティ・オペレーション・センター(SOC))

- ・ サイバーセキュリティに関する認知、研修及びスキルの強化
- ・ ルノー・グループのシステム/インフラ（クラウド管理を使用するものを含む。）の保護強化
- ・ 国内外のエコシステム利益団体（例：PFA、サイバーキャンパス、ACEA）への参加

デジタル・トランスフォーメーションの効果が出ないリスク

ルノー・グループは、2016年に、IT部門の先導により、すべての部門が、生産性を改善し、コストを削減し、価値の源泉を新たに創り出すことを目的としてデジタル・トランスフォーメーションを開始した。このトランスフォーメーションは組織的・技術的な変化を伴うものであり、これらについてガバナンスの不備があれば、ルノー・グループの効率性と競争力の喪失につながる可能性がある。

マネジメントシステム

2016年以降、デジタル・トランスフォーメーションは機能ごとに統括され、子会社ルノー・デジタルはこの変革を加速させている。2022年には、ルノー・グループは5年の中期デジタルプランを策定した。自動車のデジタル化、生産台数実績、川上物流及び川下物流、販売・カスタマーサービス、アフターサービス、サポート機能、サービス開発、販売・サービス運営の8つの事業領域を新バリューチェーンとして定義している。デジタル・プロジェクト・ポートフォリオのガバナンスは、機能のコントロール・タワーの形で行われている。それぞれのプロジェクトについて、期待される事業成果を達成できるようなデジタル課題に対応することを目的として、必要なリソースとデータ及びデジタルソリューションの正しいアーキテクチャに特に注意を払いながら、共同事業/IT運営チームが創設された。そのような統治は、プロジェクトの運営と、プロジェクトがボード・オブ・マネジメント段階で生み出す価値に結びついている。IT取締役は、ルノー・グループのボード・オブ・マネジメントの一員であるため、舵取りを最高水準で行うことができる。

リソース及び人材が不足するリスク

デジタルレボリューション、急速な技術革新、モビリティサービス面での新たな要求を踏まえ、ルノー・グループは、競争力のあるテクノロジー・サービスをもつ会社へ飛躍することを目指している。そのため、その技術要件はあらゆる技術のレベルで進化しており、ルノー・グループはそのクラスで最高のプロフェッショナルを確保しなければならない。同社は、人材を引きつけ、維持し、開発するという課題に取り組まなければならない。したがって、もはや自動車セクターに限定されない競争の激しい労働市場では、企業にとってのリスクは、自社の戦略的目標や変革を果たすために必要な人材を引きつけたり、維持したりすることができなくなることである。

マネジメントシステム

常に変化する自動車セクターの役割に適応し、将来のモビリティを形づくるために、ルノー・グループは以下の行動を基本に、スピード感、革新性、効果性、学習意欲を持たせ、従業員のコミットメントと意欲を支える人事部門方針を導入している。

- ・ 事業展開しているすべての国における非常に幅広い経歴やノウハウをもった人材の採用
- ・ 特に自動車セクターのリーディングカンパニーを目指す野心を強化し、女性管理職比率を高めることによる、多様性と包摂の推進
- ・ 適応された、個人に合わせた、現代化されたトレーニングの提供を通じた従業員の育成とトレーニング（拡張地域社会（ルノウ大学、学習・開発）により支援される）
- ・ 業績監視及び業績評価の強化と組み合わせられた競争力のある報酬政策
- ・ 人材を見分け、開発し、維持するための、強固で、国際的かつ職能横断的な手法

腐敗行為を含む法令不遵守のリスク

ルノー・グループは、国際的活動の結果として、より一層多数の、複雑かつ変化を続ける法令（とりわけ、自動車製造、環境、競争、労働法、新技術及びサイバーセキュリティの分野におけるもの）の対象となっている（特に「規制環境」を参照のこと。）。

このため、ルノー・グループは、以下に記載される既存の管理システムにより、法令の変更についての想定が不十分であるか又は誤って考慮していたことに気がつく可能性がある。

さらに、関係当局又は裁判所は、随時、既存の法令の適用又は解釈を変更する可能性がある。このように法令の変更について想定が異なっていること又は考慮しなかったことにより、ルノー・グループ及びそのシニア・エグゼクティブが刑事上、行政上又は財務上の罰金を課される可能性があり、またこれによりルノー・グループの事業活動の遂行能力、売上高、利益又はイメージの変更につながるおそれがある。

リスク管理

このような法律及び規制上の変更について、ルノー・グループは、その子会社に、当該会社が事業を行う国の規制に従うよう求めるとともに、変化を予測し、ルノー・グループの法令遵守を確実なものとするため、自動車部門の製品に対する具体的な規制を担当する国又は地域の当局との継続的な協議に参加する。

また、ルノー・グループは、主要な規制領域（「競争」、「腐敗防止」、「環境」、「健康、安全、労働環境」、「技術上の規制」、「データ保護」が含まれる。）の範囲において、持続可能かつ先を見越した方法による規制遵守の堅牢性を分析及び保証するために、体系化されたアプローチを使用している。

このアプローチは、倫理及びコンプライアンス委員会（Ethics and Compliance Committee）（CEC）の監督の下、法務部と緊密に連携して、倫理及びコンプライアンス部門により管理されている。規制遵守システムの完成度は、指標を用いて四半期ごとに測定され、そのサマリーがCECに提示される。



法的リスク

ルノー・グループは、法的リスクにさらされており、その評価及び潜在的な影響は以下に詳述する通りである。ルノー・グループは、重要度分析において、これらの要素の包括的評価を用いており、これらは、以下の記述において優先順位を付けずに提示されている。

訴訟

ルノー・グループは、現在係属中の訴訟手続の影響を評価することはできない。一般に、これらの手続は、罰金又は損害賠償の支払いを行う結果となり、ルノー・グループの収入や財政状態に悪影響を及ぼし得る。この場合、これらの手続はルノー・グループの消費者における評判にも影響し、ひいては市場で販売される自動車の魅力の低下にもつながり得る。

市場監視

他のメーカーと同様、ルノー・グループは、販売する商品の法令不遵守及び市場からの撤退のリスクにさらされている。生態系の問題への敏感な反応や判例法の発展、適用法令について規制強化が行われていることからすれば、ルノー・グループが販売する内燃エンジン自動車についてかかるリスクはより高いように思われる。

知的財産

ルノー・グループの生産ノウハウ、研究によるイノベーション及び販売商品は、ルノー・グループの知的財産保護のため出願された特許、商標、意匠及びモデルの対象となる。このためルノー・グループは、その事業分野において相当数の特許、商標、意匠及びモデルを毎年提出している（「革新と研究開発」を参照のこと）。ルノー・グループが知的財産について直面している主なリスクは、故意であるか否かを問わず、偽造のリスクである。

ルノー・グループが保護する製品、生産プロセス、ブランド、意匠及びモデルに対して、第三者によって偽造行為が行われる可能性がある。技術的な観点からは、特にハイブリッド車及び電気自動車の分野におけるルノーの評判に鑑みて、ルノー・グループはこうした偽造の主要な標的となる可能性がある。ルノー・グループのE-TECH技術はその顕著な例である。商標、意匠及びモデルについては、特に交換市場で影響を受けている。ルノー・グループの既存の評判は、偽造リスクを高める主要な要因となっている。

こうした行為は、ルノー・グループの売上高及び利益に直ちに悪影響を及ぼすおそれがあり、関係する技術及び製品の評判及び品質イメージを損なう可能性がある。ルノー・グループの主要な自動車市場においてルノー・グループが登録した特許、商標、意匠及びモデルは、偽造との闘いにおいて有効な対抗手段となる。また商標については、様々な国において税関モニタリングが確立され、輸出入のいずれにおいても疑わしい製品の報告が可能となっている。

いわゆる故意による模造は、特許出願が非公開となっている期間に関するリスクを考えると、ルノー・グループにより意図せずに行われるおそれがある。第三者が提出し公開時にのみ知らされる特許出願により、ルノー・グループは開発中の製品を修正し、プロジェクトの研究開発費を増額し又は特許項目を使用する権利を交渉せざるを得なくなるおそれがある。いずれの場合もプロジェクトのマージンに影響を及ぼさずであろう。このリスクは、とりわけコネクティビティと標準必須特許に関連して存在する。

リスク管理

法的リスクの統制は、特に内部統制システムに基づいており、以下の3つの指針を軸に構成されている。

- ・ ルノー・グループの法務機能の管理は、本部機能及びルノー・グループの主要な国々の従業員を軸に構成されている。これらの従業員は階層及びノ又は機能ベースで報告する。
- ・ 法務機能の従業員は、上流での法的リスク予想及び対応策（諮問的コンサルテーション、本部の法務機能からの情報入手等）の適用を積極的に行う。
- ・ ルノー・グループによる規制の監視は、関係する各国と連携して行われる。

財務リスク

ルノー・グループは、財務的性質を有する以下6つの主要なリスクにさらされており、その評価、潜在的な影響及び管理の原則は以下の通りである。

外国為替リスク

事業活動の国際的拡大により、ルノー・グループは為替リスクにさらされている。このリスクは、ユーロに対する様々な通貨の変動に関係しており、**主にルノー・グループの自動車事業に影響を与える。**

自動車部門は、主に営業総利益の観点で為替リスクにさらされており、ルノー・グループは、このエクスポージャーを個別の対応で部分的にヘッジしうる。2022年度の利益及び営業キャッシュ・フローの構造に基づけば、ユーロがすべての通貨に対して1%上昇した場合、自動車部門の年間営業総利益はヘッジ取引の考慮後で11百万ユーロのマイナスの影響を受ける可能性がある（連結財務諸表の注25-B2における通貨ごとの影響の詳細を参照のこと。）。

ルノー・グループの財務諸表、関連会社の損益に対する持分、株主資本及び正味流動性ポジションもユーロに対する為替変動の影響を受ける可能性がある。特に、ルノー・グループは日産の43.4%の持分を保有し、円貨建ての純資産を保有しており、その変動は資産の持分の価値及びルノー・グループの負債の換算準備金に影響を及ぼす。2022年度にユーロが円に対して1%上昇した場合、その影響としてルノー・グループの株主資本に対する日産の寄与は167百万ユーロ減少し、関連会社からのルノー・グループの利益は5百万ユーロ減少する（連結財務諸表の注12-C及び25-B2を参照のこと。）。さらに、ルノー・グループは、円貨建ての借入を行うことで日産への投資に関連した為替リスクの一部をヘッジしており、これはルノー・グループの正味流動性ポジションに影響している。ユーロが円に対して1%上昇すると、正味流動性ポジションは14百万ユーロ増加することになる。

販売金融部門の為替変動リスクへのエクスポージャーはより限定的であるが、それでも当該リスクはその財政状態に悪影響を及ぼす可能性がある。

リスク管理

自動車部門の為替リスク管理方針は、業績管理部及び財務部によって実施・監視される。

営業総利益における為替リスクのヘッジは、業績管理部及び財務部の事前分析を経て、財務部又はゼネラル・マネジメントによって正式に承認され、毎月、最高財務責任者に報告される。国際市場において取引される通貨に関して、外国為替取引は可能な限り主にルノー・グループのトレーディング・ルーム（ルノー・ファイナンス）によって実施される。

2022年には営業総利益の為替リスクに対するエクスポージャーを制限するため、自動車部門はアルゼンチン・ペソ、中国・人民元及びトルコ・リラに対して為替ヘッジを行った。

また為替変動に関連した財務成績の歪みを回避するため、外貨建ての資金調達及び投資フローに関連した為替リスクを体系的に最小化している。親会社に資金が集中していない国における余剰資金は通常、財務部の管理下で現地通貨にて運用される。金融取引は各事業体の現地の通貨で行われるか又は外貨建てで行われ

る場合は財務部の監督の下に同一通貨でヘッジされる。あらゆる残存エクスポージャー（ルノー・ファイナンスの営業に関連するものを含む。）は免除の対象となり、毎月、最高財務責任者に報告される。

出資（ユーロ以外の通貨建てによるもの）は、通常ヘッジされていない。そのため、換算調整が生じることがあり、もしあれば、ルノー・グループ株主資本として計上される。但し、日産に対する投資の規模に鑑みて、日産の資本に対するルノーのシェアは部分的にヘッジの対象となっている（連結財務諸表の注12-Gを参照のこと。）。ルノー・グループは、2022年に経営方針を変更し、日産の純投資のヘッジは、今後3年間に日産から受領する円建て配当金の最善の見積相当額に限定されている。ルノー・グループは、円建ての日産株式と円貨の流動性リスクの評価に影響されるが、現在は、保有する日産の株式持分に対する為替リスク・エクスポージャーのより多くをヘッジすることができる。

販売金融部門による外国為替リスク管理については、取引為替リスクと構造的為替リスクとが区別されている。取引為替リスクについては、ほとんどの販売金融を行う子会社の事業が単一通貨建てであり、為替リスクにはさらされていない。しかし、一部の子会社では、複数の通貨建ての資産のファイナンス取引を行っている。それらの取引における外国為替ポジションには制限が設けられ、残存するエクスポージャーはRCIバンクにとってわずかな水準で保たれている。2022年12月31日現在、RCIバンク・グループの連結取引外国為替ポジション（子会社への投資を除く）は12億ユーロにのぼった。これらの投資は、RCIバンクにとって戦略的に重要であり、ルノー・グループのリスクマネジメントにも含まれている。それらは、為替リスクに対する構造的なエクスポージャーを生み出し、（a）為替レートの変動による影響からルノー・グループの連結資本比率を保護すること、及び（b）自己資本比率に関する現地規制を適切なバッファをもって満たすこと、という2つの主要な目的をもって管理されている。当該通貨が下落した場合、オープン・ポジションを取るとは資産の損失（株式評価損）を招く可能性がある。RCIバンクは、これらのポジションをオープンに保つことによって実現し得る最大の損失に上限を定めている。

外国為替リスク管理に関する詳細は、連結財務諸表の注25-B2を参照のこと。

流動性リスク

ルノー・グループは、長期借入金の発行、銀行借入、コマーシャル・ペーパーの発行並びに債権の証券化及び預金受入業務によって、自動車事業及び販売金融事業の資金調達を行っている。市場の閉鎖が長期化し又はクレジットの利用が圧迫されるとルノー・グループは流動性リスクにさらされる。ルノー・グループが新たな資金調達源を利用できない場合又は資金調達需要が増加した場合、流動性不足は、特に競争力、経営成績及び財政状態に悪影響を及ぼすであろう。流動性リスクとは、自動車部門及び販売金融部門において、支払期限の到来した借入金を返済し又は貸借対照表の拡大に対して資金を供給するための流動性が低下するリスクである。ルノー・グループの流動性は、一般的な市場の混乱、流動性リスクの増大に対する市場の認識又は債券市場における投機圧力等、ルノー・グループが統制できない要因によって大きく影響を受ける可能性がある。

また自動車部門及び販売金融部門は複数の格付機関による格付を受けている。格下げの場合、ルノー・グループの当該部門による資本市場へのアクセスを制限し、かつ／又は増加させるおそれがある。現在の市場の状況に基づき、ムーディーズによるルノーSAの信用格付（自動車部門）の格下げの可能性は、RCIバンク（販売金融部門）の格下げをもたらす可能性がある。

ルノーSAの信用格付（2022年12月31日現在）は以下の表のとおりである。

ルノーSAの格付

格付機関	格付及び見通し	最新の見直しの日付
ムーディーズ	Ba2 / NP / 見通し：安定的*	2022年11月
S&P	BB+ / B / 見通し：安定的*	2023年2月
R&I	A- / 見通し：ネガティブ	2022年6月
JCR	A- / 見通し：安定的	2022年11月

* 見通しが「ネガティブ」から「安定的」に変化した。

自動車部門及び金融販売部門の金融負債の詳細なスケジュールは、連結財務諸表の注23-Dに示されている。

流動性リスクの詳細については、連結財務諸表の注25-B1を参照のこと。

リスク管理

自動車セクターの流動性リスク管理は、財務部によって行われる。この管理は、自動車部門がその活動と成長の資金を賄うために維持しなければならない流動性準備金の水準を規定する内部モデルに基づいて行われる。この流動性準備金の水準は、定期的な見直しと最高財務責任者への定期的な報告を通じて、毎月綿密に監視される。

2022年、ルノーSAは、サムライ債を発行することで資本市場へのアクセスを維持した。この債券は2022年6月末に額面807億円・3年満期で発行された。また、ルノーSAは、NEU CPプログラムを通じて短期資金調達へのアクセスを維持した。

また、2022年、ルノーSAは、フランス政府により保証された銀行融資枠契約に基づき2020年に当初借り入れた40億ユーロのうち10億ユーロを期限前返済した。念のため付言すると、この当初50億ユーロの銀行融資枠契約は、新型コロナウイルス感染症（COVID-19）の流行によって生じた流動性需要を満たすために2020年に締結された。このファシリティは、2020年12月31日まで引出可能なもので、2020年下半年に3回、合計40億ユーロの資金が調達された。2022年12月31日時点では、この契約に基づく名目残高は10億ユーロであった。こうしたルノーSAの資金調達に係る契約書（銀行借入及び与信枠を含む。）には、ルノー・グループの信用の質又は財務比率の遵守状況の変動を理由に信用維持に疑問を投げかける条項は含まれていない。

2022年12月31日現在、自動車部門は、177億ユーロの流動性準備金を有していた。この流動性準備金は内部的な目標値を大きく上回り、これにより自動車部門は、今後12ヶ月に弁済すべき債務を弁済することができる。その内訳は、現金及び現金同等物が142億ユーロ、確定済みの銀行与信枠（2022年12月31日現在、未使用）が34億ユーロとなっている。

販売金融部門における流動性リスクの管理は複数の指標又は分析に基づいており、融資残高及びリファイナンス取引の最新の見積りに基づいて毎月更新される。預金の流失に関して、保守的な仮定がなされている。ルノー・グループは流動性リスクを抑制する制限を設けている。RCIバンクは、事業と発展の持続を確実なものとするため常に十分な財源を備えていなければならない。2022年12月31日現在、RCIバンクの流動性準備金（ヨーロッパ）は140億ユーロである。流動性準備金は内部目標値を大きく上回り続ける。それは未使用の確定済み与信枠44億ユーロ、中央銀行金融政策オペの適格担保46億ユーロ、及び高品質流動資産（HQLA）58億ユーロと利用可能な現金2億ユーロで構成される。これらにより、RCIバンクは、外部の流動性を利用せずに12ヶ月にわたり顧客へのファイナンスを維持することが可能となる。

詳細については、連結財務諸表の注25-B1を参照のこと。

顧客及びネットワーク信用リスク

グループは、その販売金融事業において、リテール・企業顧客及びディーラー・ネットワークの信用リスクにさらされている。信用リスクは、顧客（債務者）がRCIバンクとの債務の返済義務を履行できると確信できないことから生じる。

信用リスクはデフォルトリスク（すなわち、顧客による返済義務の不履行の可能性）とデフォルト時の損失リスク（すなわち、デフォルト時の債務の不履行）に分けられる。これら2種類の信用リスクの構成要素の評価は、債務者の社会経済的及び財務的要素と、債務者のマクロ経済的及びミクロ経済的背景と関連している。

したがって、信用リスクの度合いは、リスクの程度に応じた借入の分類（IFRS第9号による3段階の分類）と、リスクの種類（段階）ごとにあてはまる減損の程度の観点から表される。貸付減損費用や損失は毎年認識され、RCIバンクの損益計算書の「リスク費用」の総計に表示される。したがって、年間のリスク費用の度合いは、顧客向け貸付ポートフォリオにおける信用リスクのわずかな増減を表している。

顧客及びディーラー・ネットワークの事業についてのリスク費用（個人・法人顧客へのファイナンス）は、例年に比べ好調な経済状況の下、2021年には極めて低水準であったが、正常値に戻っていることが特徴的である。当初の信用の質（受入方針の引き締め）と回収実績は維持されている。

リスク管理

RCIバンクの受入体制は、統計的な貸付モデル、過剰借入のリスクから顧客を保護するための受入ルール、顧客の全負債をチェックするための外部データベースの使用（但し、「有効」なファイルがないフランスを除く。）及び詐欺防止措置に基づいている。さらに、ディーラー・ネットワークファイナンスのために、RCIバンクには、それぞれのカウンターパーティについてリスクスケールで格付けをするための内部的な方法論がある。

加えて、すべての受入手続は、RCIバンクグループの各事業体に組み込まれたグループ基準によって管理される。ローン開始時及びローン期間中の信用リスクの質は継続的にモニタリングされ、信用リスク監視システムの一貫性を確保するために特有の管理体制が実施されている。この枠組みの中では、脆弱な顧客層や、既に発生したインフレなどのリスク悪化要因に対して、引当金の修正が行われる。

最後に、先行きを見据えた経営をするにあたり、RCIバンクは、好ましくない経済状況の見通しを考慮し、顧客向け貸付ポートフォリオにストレステストを行うことで事業モデルや自己資本充実度の回復力を測る先行きを見据えた手法を用いてこうした顧客向け貸出金残高の減損額を上方修正している。

2022年12月31日現在のリスク費用合計は、2021年12月31日現在の0.14%に対して、平均稼働資産の0.44%であった。2022年12月31日現在の純顧客資産は39,063百万ユーロであり、純ディーラー資産は10,429百万ユーロであった。

顧客及びディーラー・ネットワークの信用リスク管理体制の詳細については、連結財務諸表の注25-B6を参照のこと。

残存価値へのエクスポージャーに関するリスク



中古車の市場価格の下落傾向は、これらの残存価値の所有者、つまり融資契約終了時に自動車を成約時の固定価格で買い戻すことを約束していた者にとって、リスクをもたらす可能性がある。このリスクは、契約当初は予想していなかった損失の計上により当社の経営成績及び財政状態に負の影響を与えるおそれがある。しかし、2022年の情勢は、中古車の市況上昇や当社製自動車全体の残存価値の向上など、非常に好調に推移している。

残存価値の下落リスクは、ルノー・グループの自動車部門及び買戻特約付融資を行うモビライズ・ファイナンシャル・サービスズが負担する。

2022年12月31日現在、残存市場価値の変動に対するルノー・グループのエクスポージャーは、自動車部門（車両の正味帳簿価額）において2,816百万ユーロであり、モビライズ・ファイナンシャル・サービスズ（融資契約の買戻約定額）において2,506百万ユーロであった。2021年12月31日現在では、エクスポージャーはそれぞれ、3,121百万ユーロ及び2,110百万ユーロであった。自動車部門のエクスポージャーの減少は、フランス及びヨーロッパのルノー・リテール・グループのカーディーラーの売却で説明される。モビライズ・ファイナンシャル・サービスズのエクスポージャーの増加は、車両残存価額及び契約台数が増加した（実績が向上した）英国の事業に起因している。

リスク管理

中古車市場の推移は、とりわけ、中古車の販売台数、中古車の現在・将来の市場価格、販売チャネルの構成及び当該車種の新車の販売価格等を分析するルノー・グループ残存価値管理委員会によって定期的かつ徹底的に監視されている。その結果がリスクの見積りとなり、貸付ポートフォリオについては、観察される市場価格が、自動車部門又は買戻特約のレベルを下回った場合や中古車市場において将来の具体的なリスクが特定された場合には、保守的に引当が行われる。

RCIバンクは同等のガバナンスを有しており、手段と情報の面で親会社との重要なシナジーから利益を得ている。

金利リスク



金利リスクへのエクスポージャーは、主に販売金融部門に関連するものであり、当該部門において、このリスクは金利の変動が将来の総所得に及ぼす影響にあたる。RCIバンクの営業利益は、市場金利又は顧客預金利率の変動により影響を受ける可能性がある。

リスク管理

販売金融部門における金利リスクは日々管理され、通貨、運用会社及び資産ポートフォリオごとの感応度が計算されている。これにより、各会社が個別に課された制限を守っていることが確認される。金利リスクに対する感応度は、RCIバンクの全事業体で共通の方法を用いて測定されている。感応度は、各事業体につき貸借対照表フローの価値に基づく金利上昇の影響を測定することからなる。その上昇の規模は通貨によって異なる。ユーロ、スイス・フラン、韓国ウォンであれば100ベースポイント、英国ポンドであれば150ベースポイント、ポーランド・ズロチ、ルーマニア・レイ及びコロンビア・ペソであれば200ベースポイント、ブラジル・レアルであれば300ベースポイントである。このヘッジシステムは、RCIバンク全体のエクスポージャー及び各会社のエクスポージャーを低減させる。2022年12月31日現在、ヘッジ後の各通貨の並行金利ショックに対する感応度の絶対値は合計5.7百万ユーロで、この数値はグループが定める限度（70百万ユーロ）を下回っていた。

自動車部門では、流動性準備金は一般的に変動金利で積み立てられ、長期投資は固定金利で資金調達されている。自動車部門の利用可能な現金は可能な限りルノーSAにおいて集中管理され、ルノー・ファイナンスによって短期銀行預金として運用されている。

金利リスク管理体制の詳細については、連結財務諸表の注25-B3を参照のこと。

税制の改正に関するリスク

租税リスクとは、税法や規制の変更、現地の税務当局との解釈の相違、税法大系の変更に関連するリスクである。

ルノー・グループは、根拠がないと判断した税額の調整に対して異議を申し立てる権利を留保する。

2019年4月にIFRIC第23号が適用されたことに伴い、法人所得税に関する不確定な税務上の取扱いは、他の営業活動による流動負債の法人所得税ラインの中の税金負債として計上されている。

現在進行中の主な税務調査及び係争は、連結財務諸表の注8及び「訴訟」に記載されている。

リスク管理

ルノー・グループは、事業を展開するすべての国において、国際条約及び現地法令に従い、その事業に適用される税務規制を確実に遵守している。

ルノー・グループの税務部門は、すべての税務関連リスクの管理を含む、ルノー・グループの世界的な税務方針に責任を負う。

ルノー・グループ財務部門に付随する支援部門として、ルノー・グループの税務部門は、業務部門から独立している。それは、当該ミッションの中で、現地の税務部門によって支援されている。

租税リスクの管理は、ルノー・グループ全体のリスクマネジメントプロセスの中で必要不可欠な部分である。

ルノー・グループの税務部門は、社内連絡チャンネルを通じて、グループ内（自動車、販売金融、モビリティサービス）での納税基準の周知徹底を図っている。

ルノー・グループの税務部門は、厳格なドキュメンテーションと税務手続の内部統制に基づき、税務問題の処理及び管理に責任を持って取り組んでいる。

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、2022年12月31日現在において判断したものである。

(1)業績等の概要

概略

主要な数値

	2022年	2021年 調整済み ⁽¹⁾	変動	2021年 公表済み
全世界におけるルノー・グループ 自動車登録台数	(百万台) 2.05	2.18	-5.9%	2.70

ルノー・グループ売上高	(百万ユーロ)	46,391	41,659	+4,732	46,213
ルノー・グループ営業総利益	(百万ユーロ)	2,595	1,153	+1,442	1,663
	(売上高に おける%)	5.6%	2.8%	+2.8 pts	3.6%
ルノー・グループ営業利益	(百万ユーロ)	2,216	900	+1,316	1,398
関連会社の寄与額	(百万ユーロ)	423	515	-92	515
内、日産	(百万ユーロ)	526	380	+146	380
当期純利益	(百万ユーロ)	-700	967	-1,667	967
内、継続事業	(百万ユーロ)	1,620	549	+1,071	該当なし
内、非継続事業	(百万ユーロ)	-2,320	418	-2,738	該当なし
当期純利益、グループ持分	(百万ユーロ)	-338	888	-1,226	888
内、継続事業	(百万ユーロ)	1,650	524	+1,126	該当なし
内、非継続事業	(百万ユーロ)	-1,988	364	-2,352	該当なし
1株当たり利益	(ユーロ)	-1.24	3.25	-4.49	3.26
自動車部門の営業フリー・キャッ シュ・フロー ⁽²⁾	(百万ユーロ)	+2,119	+889	+1,230	+1,272
自動車部門のネット・キャッシュ ポジション	(百万ユーロ)	+549	-1,100	+1,649	-1,622
		(2022年12月 31日現在)	(2021年12月 31日現在)		(2021年12月 31日現在)
販売金融、平均稼働資産	(十億ユーロ)	44.7	44.8	-0.1%	44.8

(1) 2021年度財務諸表は、ロシア連邦における非継続事業のため、IFRS第5号の適用により調整されている(注3-B参照)。

(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)。

概要

ルノー・グループは収益性の倍増、記録的なフリー・キャッシュ・フロー、配当金の再開を達成し、2023年にさらなる業績改善を見込む

・ 2022年度^(*)の業績：2022年度の財務見通しを上回った(2022年7月に改善)

(*) 表示した成績は継続事業(2022年5月16日に売却が発表されたアフトラズ及びルノー・ロシアを除く。)に関するものである。

- ・ ルノー・グループの売上高は464億ユーロとなり、2021年度と比べて+11.4%であった。
- ・ ルノー・グループの営業総利益は26億ユーロ(年間目標の5%超に対して、売上高の5.6%)となり、2021年度と比べて14億ユーロ増加し(+2.8ポイント)、2022年度下半期には6.4%に達した(2021年度下半期と比べて+2.9ポイント)。
- ・ 自動車部門の営業総利益は14億ユーロ(売上高の3.3%)となり、2021年度と比べて14億ユーロ増加し(+3.3ポイント)、2022年度下半期には4.2%に達した(2021年度下半期と比べて+3.5ポイント)。
- ・ 1台当たりの自動車部門の営業総利益は過去最高を記録。
- ・ 継続事業からの当期純利益は2021年度と比較して11億ユーロ増の16億ユーロとなった。
- ・ 2022年5月16日に発表したロシアの産業活動の売却に関連する非現金調整額により、非継続事業からの当期純利益は-23億ユーロとなった。

- ・ 過去最高となった自動車部門の営業フリー・キャッシュ・フローは、2021年度と比較して12億ユーロ増の21億ユーロ（モビライズ・ファイナンシャル・サービシーズからの配当金800百万ユーロを含む。）（年間目標は15億ユーロ超）となった。
- ・ 自動車部門の現金純額は、2021年12月31日現在の-11億ユーロと比較して、2022年12月31日現在では+549百万ユーロ、すなわち16億ユーロの改善となりプラスに転じた。
- ・ 損益分岐点は2019年度と比較して50%低下した。
- ・ 2022度の世界カーボン・フットプリント^(*)の削減目標である-25%（2010年度比）を達成した。

(*) CO₂換算トンeq/vh. @150,000km、ルノー、ダチア、アルピーヌ、ルノー・コリア自動車

・ 記録的水準の受注額と新車の成功

- ・ ルノー・グループのヨーロッパにおける受注額は記録的な水準となり、期末日現在で3.5ヶ月分の販売台数に達した。
- ・ 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）の小売客に対する販売台数の構成割合は67%（2021年度比+9ポイント、2019年度比+15ポイント）であった。
- ・ E-TECH^(*)の販売実績は拡大しており、ヨーロッパのルノー・ブランドの乗用車販売台数の39%を占めている（2021年度比+9ポイント）。ルノーはヨーロッパにおいて、純電気自動車市場で第3位のブランドとなり、フル・ハイブリッド市場で第2位のブランドとなった。

(*) E-TECHのラインナップ：電気自動車及びハイブリッド車。

・ モデルの成功

- ルノー・アルカナは2022年度に50ヶ国超の国々において86,000件の販売台数を記録した。ヨーロッパでは販売台数の65%がE-TECHバージョンで、74%が上位バージョンであり、56%が小売チャネルであった。
- ルノー・メガーヌE-TECHエレクトリックは、2022年第2四半期末の発売以来、2022年度に33,000超の販売台数に達した。ルノー・メガーヌE-TECHエレクトリックは2022年下半年においてフランスで第1位の電気自動車であった。本日現在、発売以来49,000件の受注を記録しており、そのうち70%超が最上位バージョンであり、80%超が最もパワフルなエンジンの車種である。
- ダチア・サンデロは、販売台数が229,500台となり、2017年以降ヨーロッパの小売客向けのベストセラー車を維持している。
- 2021年中頃に発売されたダチア・スプリングの100%電気自動車は、販売台数が2021年度と比較して75%増の48,900台を記録し、ヨーロッパで小売客向けに販売された電気自動車第3位となった。
- ダチア・ジョガーは57,000台近くの販売台数を記録し、ヨーロッパで小売客向けに販売されたCセグメント（SUV除く）で第2位となった。
- アルピーヌは販売台数が2021年度と比較して33%増となり、記録的な水準を達成した。
- ・ 新型車の発売（ルノー・アルカナ、ダチア・ジョガー、ルノー・メガーヌE-TECHエレクトリック）のおかげで、自動車部門の売上高に対する製品構成の効果は2021年度と比較して+2.8ポイントであった。
- ・ 価格効果の加速は、ルノー・リユーシヨンの販売方針のおかげで2021年度と比較して自動車部門の売上高の+9.7ポイントに達した（2022年上半年は+7.4ポイントであり、その後2022年下半年は+12.1であった）。

ロシアの自動車部門の事業売却が財務諸表に与える影響に関する留意点：

2022年5月、ルノー・グループ取締役会は、ルノー・グループが保有するルノー・ロシアの株式の100%をモスクワ市に、アフトワズの67.69%持分をNAMI（中央自動車エンジン科学研究所）に売却する契約を締結することを全会一致で承認した。さらに、当該契約は、ルノー・グループがアフトワズの持分を買い戻すコール・オプションについても定めており、これは今後6年間にわたり一定の時期に行使することができる。

これらの契約の結果、

- ・ ロシアでの活動はルノー・グループの2022年度の財務諸表から連結除外され、2022年1月1日に遡ってIFRS第5号に基づく非継続事業として扱われている。
- ・ したがって、2022年度の継続事業の財務集計値には、ロシアの産業活動は含まれておらず、2021年度の数値はこの新たな活動範囲に合わせて調整された。
- ・ 2022年度の非継続事業の成績は-23億ユーロの損失であった。これは主にアフトワズ及びルノー・ロシアの有形固定資産、無形資産及びのれんの減損、並びにルノー・グループのその他の事業体が保有する特定の資産の減損及びロシアの事業体の売却によるものであった。
- ・ 自動車部門の純負債は、2021年12月31日現在の - 16億ユーロから5億ユーロ減の - 11億ユーロとなった。

ルノー・グループの売上高は2021年度比11.4%増の46,391百万ユーロに達した。一定の為替レート^(*)によれば、増加率は12.4%であった(-1ポイントの為替のマイナス影響が生じた。)。

(*) 一定の為替レートにおける連結売上高の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て、当期の売上高を再計算している。

自動車部門の売上高は43,121百万ユーロで、2021年度と比較して11.4%増加した。一定の為替レート^(*)によれば、増加率は12.6%であった(主にトルコ・リラ及びアルゼンチン・ペソの下落に関連して-1.2ポイントの為替のマイナス影響が生じた。)。

(*) 一定の為替レートにおける連結売上高の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て、当期の売上高を再計算している。

台数効果は、EC構成部品の供給力向上と相まって車両の販売好調により+3.4ポイントであった。請求額が売上を上回ったのは、独立系ディーラーが顧客の需要に応えるために発注し、請求を受けた車両の納品が遅延したためである。これらの遅延は、年末の国外への物流逼迫によるものである。

価格効果は+9.7ポイントのプラスであり、2020年第3四半期に開始したルノー・グループの販売方針(コスト・インフレを相殺するための価格の引上げとともに、販売台数よりも価値を重視する。)の継続と、商業的割引の最適化を反映している。価格効果は2022年上半期に+7.4ポイントを記録した後、2022年下半期は+12.1ポイントとなった。

2022年第2四半期末に発売されたルノー・メガーヌE-TECHエレクトリック、2021年第2四半期に発売されたルノー・アルカナ及び2022年第1四半期に発売されたダチア・ジョガーの成功は、Cセグメントにおけるルノー・ブランドとダチア・ブランドの刷新や攻勢を示すものである。それにより2022年度には+2.8ポイントのプラスの製品構成効果を生み出した。

パートナーに対する売上への影響は-1.4ポイントのマイナスとなったが、これはルノー・グループのパートナー向けディーゼル・エンジン及び車両の生産量の減少(オペル向けマスター及びフィアット向けトラックの2021年末の契約終了)が主な要因であった。

「その他」の効果(-1.8ポイント)は、支店の売却に伴うルノー・リテール・グループ(RRG)ネットワークからの販売台数に対する寄与の減少や中古車の販売減少が、アフターサービス業務の堅調な業績により一部相殺されたことによるものであった。

ルノー・グループの営業総利益は、2021年度の1,153百万ユーロ(売上高の2.8%)に対して、2,595百万ユーロ(売上高の5.6%)のプラスを記録した(+1,442百万ユーロ、+2.8ポイント)。その結果2022年上半期の4.7%に対して、2022年下半期は6.4%に改善した。

自動車部門の営業総利益は2021年度の-3百万ユーロと比較して、1,402百万ユーロ(自動車部門の売上高の3.3%)となった(+3.3ポイント)。

構成/価格/強化の効果は+3,539百万ユーロのプラスとなり、販売台数よりも価値を重視する販売方針の成功を示した。これは-2,288百万ユーロの費用の増加を大幅に相殺するものであった。費用の増加は主に、継続的な生産性向上にもかかわらず、インフレが原材料価格(-1,916百万ユーロ)、購買費用並びに生産及び物流費用に与える影響により説明される。台数効果は+199百万ユーロであった。

ルノー・グループの営業総利益に対する**モビライズ・ファイナンシャル・サービスズ**(販売金融部門)からの寄与は1,223百万ユーロに達し、2021年度と比較して38百万ユーロ増加した。これは主にヨーロッパの

金利上昇に起因するスワップ評価に対する非経常的な影響と、より高い利益率をもたらす最も収益性の高い顧客チャネルへの注力によりプラスの影響を受けた。

リテール事業の新規融資契約数は6.4%減少したが、これは主にルノー・グループの新車登録台数の刷新に連動したものであり、平均融資額が10.4%増加したことで十二分に相殺された。その結果、新規融資は2021年度と比較して3.3%増加した。

その他の営業利益及び営業費用は - 379百万ユーロのマイナスであった（2021年度は - 253百万ユーロ）。これは発表された戦略に沿って、リストラクチャリング引当金 - 354百万ユーロと主に中国の施設に関連する減損 - 257百万ユーロが、ルノー・グループの販売子会社数社及びRRGの支店の売却に関連する資産の処分（+ 202百万ユーロ）によって一部相殺されたことで主に説明される。

その他の営業利益及び営業費用を考慮した結果、**ルノー・グループの営業利益**は、2021年度の900百万ユーロに対して、2,216百万ユーロであった（2021年度と比較して+1,316百万ユーロ）。

正味財務収益及び費用は、2021年度の - 295百万ユーロに対し、 - 486百万ユーロであった。この悪化の大部分は、純負債に係る財務上の利息が減少したにもかかわらず、アルゼンチンの超インフレが会計上影響したことによって説明される。

関連会社からの寄与は2021年度の515百万ユーロと比較して423百万ユーロであった。これには日産の寄与に関連する526百万ユーロが含まれており、特にロシアにおけるルノー・日産・バンク株式の減損に関連する他の関連会社からのマイナスの寄与（ - 103百万ユーロ）を十二分に相殺した。

当期及び繰延税金は、2021年度における - 571百万ユーロの費用計上に対し、 - 533百万ユーロの費用を計上した。税引前利益の改善に連動した増加は、前年同期比の一時的な純費用により相殺する以上のものであった。

継続事業からの当期純利益は2021年度と比較して1,071百万ユーロ増の1,620百万ユーロであった。継続事業からの当期純利益のルノー・グループ持分は1,650百万ユーロ（1株当たり6.07ユーロ）であった。

非継続事業からの当期純利益は、ロシアの産業活動の売却に関連する非現金調整により、 - 2,320百万ユーロとなった。

したがって**当期純利益**は - 700百万ユーロ、当期純利益のルノー・グループ持分は - 338百万ユーロ（1株当たり - 1.24ユーロ）であった。

自動車部門の事業のキャッシュ・フローは、2021年度と比較して519百万ユーロ増の4,818百万ユーロに達した（モビライズ・ファイナンシャル・サービシーズの配当金は2021年度の1,000百万ユーロに対して800百万ユーロであり、それを含む）。当該キャッシュ・フローは、資産処分前の有形固定資産及び無形資産への投資25億ユーロ（処分との純額で21億ユーロ）とリストラクチャリング費用（ - 590百万ユーロ）の大部分をカバーした。

資産処分の影響を除くと、ルノー・グループの純設備投資及び研究開発は2022年度は3,451百万ユーロ（売上高の7.4%）となり、2021年度（3,579百万ユーロ、売上高の8.6%）と比較して横ばいであった。

自動車部門の営業フリー・キャッシュ・フロー^(*)は、必要運転資本のプラスの変動となる+7百万ユーロを考慮後で+2,119百万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：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。）。

2022年12月31日現在、新車の**棚卸資産合計**（独立系ディーラー・ネットワークを含む）は、2021年12月末の336,000台に対して、480,000台であった。この増加は、特に年末の国外への物流逼迫により独立系ディーラーの棚卸資産が増加したことによって説明される。この棚卸資産の水準は、記録的水準の受注額と照らし合わせる必要がある。

2022年12月31日現在の**自動車部門の財政状態**は、2021年12月31日現在のアフトワズ及びルノー・ロシアの事業の調整後の - 1,100百万ユーロと比較して、+549百万ユーロであり今やプラスとなり、16億ユーロの改善となっている。

2022年度中、ルノー・グループは、フランス政府が保証する銀行プールからの貸付金（PGE）10億ユーロを早期返済し、当該貸付金の義務的な年間弁済に関連する10億ユーロを返済した。既に発表した通り、当該貸付金は遅くとも2023年度末までには全額返済される予定である。

2022年度、ルノーSAIは2本のサムライ債を発行した。

- 2022年6月24日に3年満期・利率3.50%の560百万ユーロ（807億円）のサムライ債

- 2022年12月22日に2026年12月満期・利率2.80%の14億ユーロ（2,100億円）のサムライ・リテール債。当該取引は、ルノー・グループにとって初の個人向けリテール債の発行となり、個人向けサムライ債の募集としては2番目に大規模な発行となった。

流動性準備金は、2022年末現在177億ユーロと高水準に達し、2021年12月31日現在と比較して10億ユーロ増加した。

2022年11月8日のキャピタル・マーケット・デーで発表されたとおり、ルノー・グループは従業員株式保有制度を通じて、また配当金を再開することによって、ステークホルダーと価値創造を共有することを望んでいる。

ルノーリユーション・シェアプラン

ルノー・グループでは、2030年までに従業員の持分を増加させ、従業員持分の資本に占める割合を10%にするための取り組みを開始している。

95,000名超の従業員が6株の無償株式交付の恩恵を受けた。このうち40,000名超は1株当たり22.02ユーロの優遇価格で株式への申込みも行った。

全体では、2.7百万株近くの株式が従業員によって追加で保有され、ルノーリユーション・シェアプランの実施はルノー・グループの資本の0.9%に相当し、従業員は実施後に約4.7%の資本を保有する。

配当金

2022会計年度の提案された配当金は1株当たり0.25ユーロである。当該配当金は全額現金で支払われ、2023年5月11日の年次株主総会に承認のため付議される予定である。配当落ち日は2023年5月17日であり、支払日は2023年5月19日である。

キャピタル・マーケット・デーで発表されたとおり、配当金方針は、中期的には配当性向をルノー・グループ連結当期純利益（親会社持分）の35%を上限として、規律ある形で順次増加していく予定である。そのためには、ルノー・グループは最優先課題である「投資適格」格付への回復を達成する必要がある。

2023年度の財務見通し

依然として厳しい環境の中、ルノー・グループは2023年に以下のとおり業績改善を目指している。

- ・ ルノー・グループの営業総利益率が6%を上回るかそれと同等となること。
- ・ 自動車部門の営業フリー・キャッシュ・フローが20億ユーロを上回るかそれと同等となること。

ハイライト

- ・ **2022年1月7日**：クアルコムとルノー・グループは提携を拡大し、スナップドラゴン・デジタルシャーシーで次世代の自動車に最新のデジタル技術を提供している。
- ・ **2022年1月26日**：RRGはフランスにおけるビジネスモデルの変革を続けている。計画では今後2年間で、雇用を維持しつつ、フランス国内の8つの事業所を信頼できる堅実な購入者に譲渡することを目指している。
- ・ **2022年1月27日**：ルノー、日産及び三菱自動車は、共通ロードマップである「アライアンス2030」を発表：3社の強みを活かし、新たな未来を切り拓く。
- ・ **2022年2月10日**：ルノー・グループ、ヴァレオ及びヴァレオシーメンスeオートモーティブは、フランスで新世代自動車向け電気モーターの開発と生産のために力を結集する。
- ・ **2022年3月8日**：ルノーは、新たな電化CセグメントSUVである新型オーストラルを発表。ルノーリユーション計画の精神を具現化したハイテク、効率性、コネクティッド・カー。
- ・ **2022年3月9日**：ソフトウェア・レピュブリック（アトス、ダッソー・システムズ、オレンジ、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、持続可能で安全かつインテリジェントなモビリティを促進するために、スタートアップ・インキュベータを立ち上げた。
- ・ **2022年3月15日**：Hyvia、ルノー・グループ及びプラグ・パワーの合併会社は、フランスでRefactoryの工場を開設し、燃料電池モジュールの組立てを開始する準備が整った。同工場は2022年末までに水素充填ステーションの組立てと低炭素水素の生産も開始する予定である。
- ・ **2022年3月23日**：ロシアにおけるルノーの産業活動は停止される。

- ・ **2022年4月19日**：ルノー・グループのブランドの車両のカスタマイズと変革を担当しているルノー・テックは、Qstomizeとなる。Qstomizeは、製品のラインナップと地理的範囲の拡大という2つの軸を中心とする新たな戦略を明らかにしている。
- ・ **2022年5月10日**：キャピタル・マーケット・デーにおいて、モビライズは、2030年のルノー・グループ売上高の20%を目標として、サービスとテクノロジーにおける野心的目標を設定した。RCIバンク・アンド・サービスズの名称はモビライズ・ファイナンシャル・サービスズに変更され、すべての顧客の自動車関連のモビリティ・ニーズに応える比類のない商業ブランドとなる。
- ・ **2022年5月10日**：ジーリー・オートモービル・ホールディングスはルノー・コリア自動車の34.02%の株式を取得した。2024年以降、協力してハイブリッド電気自動車と内燃機関（ICE）モデルの新型車ラインナップを韓国市場に投入するとともに、海外での販売を検討する。
- ・ **2022年5月12日**：ルノー・グループは、2つの卓越した専門センターの創設を検討している。すなわち、電気自動車の開発、製造、販売に特化した事業体と、新世代E-TECH ICE並びにハイブリッド・エンジン及びトランスミッションの開発、製造に特化した事業体である。
- ・ **2022年5月16日**：ルノー・グループは、ルノー・グループが保有するルノー・ロシア株式の100%をモスクワ市の企業に売却し、ルノー・グループが保有するアフトワズの持分67.69%をNAMI（中央自動車エンジン科学研究所）に売却する契約を締結したと発表した。かかる契約は、ルノー・グループが今後6年間の一定の期間において行使可能なアフトワズの持分を買い戻すオプションを定めている。
- ・ **2022年5月19日**：ルノーは、ChangeNow 2022において、セニック・ビジョンを発表した。これはルノーの持続可能な開発に向けたビジョンを具現化し、また2040年までにヨーロッパにおいて、2050年までに世界規模でカーボン・ニュートラルを達成することを目指し、同ブランドのライフサイクル全体を非炭素化するという計画を反映している。
- ・ **2022年6月1日**：ルノー・グループとマナジエム・グループは、モロッコ製コバルトの持続可能な供給に関する契約を締結した。
- ・ **2022年6月20日**：ルノー・グループと敏実集団（Minth Group）は、電気自動車の電池ケース生産を目指して、フランスに拠点を置く合併会社を創設した。
- ・ **2022年7月1日**：ルノー・グループは、エクサンBNPパリバとの間で2022年7月1日から1年間（黙示的な更新あり）普通株式の流動性及び市場監視に関する契約を実施したと発表している。
- ・ **2022年7月5日**：ルノー・グループはクレオン工場に電気モーターの新たな生産ラインを開設し、電気化への変革をさらに加速させる。
- ・ **2022年7月12日**：ルノー・グループとヴィテスコ・テクノロジーズは、電気及びハイブリッド・パワートレイン向けのいわゆる「ワン・ボックス」に関する共同開発とパワーエレクトロニクス生産のため提携する。
- ・ **2022年7月21日**：ルノー・グループは、FRET21で定義された範囲内で2018年から2021年の間にヨーロッパにおいて炭素排出量を7%近く削減し、貨物輸送業務の脱炭素化目標を上回る。
- ・ **2022年9月1日**：ルノー・グループは、2021年から2022年上半期の間フランス国内の生産拠点とサービス部門拠点のエネルギー消費量を10%近く削減し、エネルギー消費量の削減を推進する。
- ・ **2022年10月10日**：モビライズ・ファスト・チャージはヨーロッパの新たな超高速充電ネットワークである。モビライズは、長距離運転の充電を簡素化するため、ルノーのディーラーと提携して超高速充電ステーションのネットワークであるモビライズ・ファスト・チャージを立ち上げた。
- ・ **2022年10月10日**：ルノー・グループと日産自動車は、アライアンスの協力と将来の強化に向けた継続的な努力の一環として、いくつかの取り組みについて信頼に基づいた議論を行っている。
- ・ **2022年10月18日**：ルノー・グループは、自動車産業をリソース・ニュートラルへ移行することを目的として、自動車部門の循環型経済バリューチェーン全体にわたって事業を展開する初の企業となる「The Future Is NEUTRAL」を設立する。
- ・ **2022年11月8日**：ルノー・グループは次世代自動車会社に向けてルノー・リニューション計画の第3章であるレボリニューションを開始する。
- ・ **2022年11月8日**：ジーリーとルノー・グループはパワートレイン技術を有するリーディングカンパニーを設立するため包括契約を締結する。ジーリーとルノー・グループは新会社の持分を50%ずつ保有する。

- ・ 2022年11月8日：クアルコムとルノー・グループは、ルノーの新たな電気及びソフトウェア会社であるアンペアに関して戦略的協力を拡大させ、スナップドラゴン・デジタルシャシーを搭載したソフトウェア定義電気自動車向けの集中型プラットフォーム・アーキテクチャを共同開発する意向である。
- ・ 2022年11月8日：ルノー・グループとグーグルは、「ソフトウェア定義自動車」(SDV)向けのデジタル・アーキテクチャの設計及び提供並びにルノー・グループのデジタル化への加速を目的としたパートナーシップの拡大を発表した。両社は、SDVに特化した一連の車内外に搭載するソフトウェア構成部品を開発し、ルノー・グループの「クラウドへの移行」戦略に関連するシナジーや使用事例を拡大する予定である。
- ・ 2022年11月8日：モビライズ・ファイナンシャル・サービスズは、アクセントゥアと提携してヨーロッパにおいて使用ベースのモビリティ自動車保険に関する事業を拡大するため、モビライズ・インシュアランスを設立する。
- ・ 2022年11月14日：モビライズはパリの配車専門業者向けのワンストップショップであるモビライズ・ドライバー・ソリューションズを始動する。
- ・ 2022年11月16日：ルノー・グループは、市長や地域社会に対してフランス・コミュニティ向けのルノーPro+、モビライズ及びHYVIAのサービスやソリューションのフルラインナップを紹介するため、フランスの見本市に出席した。
- ・ 2022年11月16日：ルノー・グループはすべての従業員に対して株式保有制度を開始している。
- ・ 2022年11月23日：ルノーS.A.は、次回の年次株主総会が2023年5月11日(木)に予定されている旨を株主に通知する。
- ・ 2022年11月24日：ルノー・グループは、フランス国内の工場の脱炭素化計画を加速させ、新たなパートナーであるヴォルタリア、エンジン及びダルキアとともにイノベーションを推進している。
- ・ 2022年11月29日：ティエリー・シャルベは、ホセ・ヴィンセント・デ・ロス・モゾスの後任として、ルノー・グループのグループ産業担当執行副社長に就任している。
- ・ 2022年11月30日：エアバスとルノーは、次世代電池システムに関する技術成熟を支援するパートナーシップを締結した。
- ・ 2022年12月6日：ルノーは、Wazeをマルチメディアシステムと一体化させた最初のブランドである。
- ・ 2022年12月7日：フェドラ・リベイロはモビライズ・ビヨンド・オートモーティブの最高経営責任者に指名される。
- ・ 2022年12月13日：モビライズ・ファイナンシャル・サービスズは、オペレーティング・リースの提供を加速させ、新型モビリティのニーズを満たすためにモビライズ・リース&Coを設立する。モビライズ・リース&Coの目標は、フリート保有台数を現在の350,000台に対して、2030年までに1百万台に到達することである。
- ・ 2022年12月15日：ルノー取締役会は、ガバナンス及び報酬委員会の勧告に基づき、2023年5月11日開催予定の年次株主総会で会長の任期を更新し、最高経営責任者を取締役に指名するよう提案することを全会一致で決議した。
- ・ 2022年12月22日：ルノー・グループは2,100億円のサムライ・リテール債の発行に成功した。

販売実績

概要

- ・ 2022年度の全世界におけるルノー・グループの販売台数は2,051,174台となり、5.9%の減少であった(*)。
- ・ (*) 2021年度及び2022年度はルノー・ロシア及びアフトワズを除く。
- ・ ルノー・グループは、価値の創造に重点を置いた販売方針を推進しており、かかる方針により最も収益性の高いチャネルにおいてその販売シェアを拡大した。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、英国)では、小売客への販売シェアが67%となり、2021年度と比べて8.7ポイント上昇した。
- ・ ルノー・グループのヨーロッパにおける受注額(*)は、2022年12月31日時点で売上高の3.5ヶ月分という過去最高の水準を維持した。
- ・ (*) 輸入業者を除く。
- ・ ルノー・ブランドは、ヨーロッパ及び海外で、価値を創造するセグメントでの販売展開に成功した。

- ヨーロッパでは、ルノーは電動化分野で表彰台に立ち、電動化市場^(*)（乗用車市場）において2021年度比12%増で3番目のブランドに、また純電気自動車市場において3番目のブランドになった。ルノーは、ヨーロッパでの販売において、個人顧客向け販売台数の2分の1を超え、販路ミックスを改善した（2021年比+8ポイント増）。ルノーのCセグメントにおける販売台数も2021年度比で21%増加し、特にアルカナの販売台数が80,000台を超え、メガヌE-TECHエレクトリックの販売台数が33,000台となるなど、成功を収めた。

(*) 電気自動車、ハイブリッド車及びプラグイン・ハイブリッド車（マイルド・ハイブリダイゼーションを除く）。

- ヨーロッパ以外では、ルノーは主要市場でその地位を再確認し、存在感を高めた。トルコ（2021年度比+22.6%）、モロッコ（2021年度比+11.4%）及び中南米（2021年度比+7.9%）である。
- ・ ダチアの2022年度販売台数は573,800台で、2021年度比6.8%増を記録した。ダチアは、個人顧客向け販売において、過去最高の7.6%の市場シェアを獲得し、ヨーロッパの表彰台で第3位を堅持した。ブランドの新しいアイデンティティとともに刷新された4つのモデルが成功の原動力となった。
 - サンデロ、2017年以来、ヨーロッパで個人向けに販売された最初の車両。
 - ダスター、ヨーロッパで2番目の個人向け販売車、2018年以降に個人向けに販売された最初のSUV。
 - ジョガー、販売初年度、ヨーロッパで個人向けに販売されたCセグメント（SUVを除く）における2番目の車両。
 - スプリング、ヨーロッパで個人向けに販売された3番目の電気自動車。
- ・ アルピーヌは、2022年度、象徴的なモデルであるA110の限定シリーズの成功により、33%増の3,546台を販売し、3年連続の成長を確約した。同時にアルピーヌは、新市場の開拓と、+40%というネットワークの力強い成長により、国際的な発展を追求した。

ルノー・グループ トップ15市場

	販売台数	2022年度の台数 ⁽¹⁾	2022年度の乗用車及び小型商用車の市場シェア（%）	2021年度の市場シェアとの変動（ポイント）
1	フランス	470,280	25.1	+0.1
2	ドイツ	161,146	5.6	-0.5
3	イタリア	141,108	9.6	+0.2
4	トルコ	135,639	17.3	+1.6
5	ブラジル	126,689	6.5	+0.0
6	スペイン+カナリア諸島	103,417	11.1	-0.3
7	インド	87,118	2.0	-0.7
8	英国	76,329	4.0	+0.6
9	モロッコ	65,287	40.4	+0.7
10	韓国	52,621	3.2	-0.4
11	ルーマニア	51,851	36.1	+1.2
12	コロンビア	49,521	20.9	+0.1
13	ポーランド	48,062	10.0	+0.0
14	ベルギー+ルクセンブルク	47,329	10.0	-0.0
15	アルゼンチン	44,696	11.8	+1.8

(1) 暫定的数値

自動車部門

ルノー・グループの全世界における販売台数（地域別、ブランド別及びタイプ別）

乗用車及び小型商用車 ⁽³⁾ (台)	2022年 ⁽¹⁾	2021年 ⁽²⁾		2021年	変動率 (%)
		調整値	変動率 (%)		
ルノー・グループ	2,051,174	2,179,562	-5.9	2,696,486	-23.9
ヨーロッパ地域	1,320,875	1,426,900	-7.4	1,428,495	-7.5
ルノー	830,608	982,475	-15.5	982,475	-15.5
ダチア	486,900	441,985	+10.2	441,985	+10.2
アルピーヌ	3,292	2,440	+34.9	2,440	+34.9
ラーダ			N/A	1,595	-100.0
モビライズ	75		+++		+++
アフリカ-中東地域	129,580	147,349	-12.1	150,817	-14.1
ルノー	83,702	90,367	-7.4	90,367	-7.4
ダチア	45,878	56,155	-18.3	56,155	-18.3
アルピーヌ		1	-100.0	1	-100.0
ラーダ			N/A	3,468	-100.0
Jinbei及びHuasong ⁽⁴⁾		826	-100.0	826	-100.0
アジア-太平洋地域	165,265	193,987	-14.8	194,120	-14.9
ルノー	106,941	117,048	-8.6	117,048	-8.6
ルノー・コリア自動車	51,083	57,480	-11.1	57,480	-11.1
アルピーヌ	254	219	+16.0	219	+16.0
ラーダ			N/A	133	-100.0
Jinbei及びHuasong ⁽⁴⁾		15,072	-100.0	15,072	-100.0
EVEASY ⁽⁵⁾	6,987	4,168	+67.6	4,168	+67.6
ユーラシア地域	152,318	148,806	+2.4	659,964	-76.9
ルノー	111,259	109,853	+1.3	241,403	-53.9
ダチア	41,059	38,953	+5.4	38,953	+5.4
ラーダ			N/A	379,425	-100.0
アフトワズ			N/A	183	-100.0
中南米地域	283,136	262,520	+7.9	263,090	+7.6
ルノー	283,136	262,419	+7.9	262,419	+7.9
ラーダ			N/A	570	-100.0
Jinbei及びHuasong ⁽⁴⁾		101	-100.0	101	-100.0
ブランド別					
ルノー	1,415,646	1,562,162	-9.4	1,693,712	-16.4
ダチア	573,837	537,093	+6.8	537,093	+6.8
ルノー・コリア自動車	51,083	57,480	-11.1	57,480	-11.1
アルピーヌ	3,546	2,660	+33.3	2,660	+33.3
ラーダ			N/A	385,191	-100.0
アフトワズ			N/A	183	-100.0
Jinbei及びHuasong ⁽⁴⁾		15,999	-100.0	15,999	-100.0

EVEASY ⁽⁵⁾	6,987	4,168	+67.6	4,168	+67.6
モビライズ	75		+++		+++
自動車タイプ別					
乗用車	1,719,735	1,755,261	-2.0	2,257,522	-23.8
小型商用車	331,439	424,301	-21.9	438,964	-24.5

- (1) 暫定的数値
- (2) 2021年の販売台数及び2022年の見積り（ロシアを除く。）。
- (3) トゥイジーは四輪車であり、したがってトゥイジーを乗用車として登録しているバミューダ、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きルノー・グループの自動車販売台数には含まれない。
- (4) Jinbei及びHuasongは、Jinbei JV及びHuasongのブランドを含む。
- (5) EVEASYはJMEVのブランドである。

ルノー及びRKMブランド

供給が制約される中、ルノー・ブランドの販売台数は1,466,729台となり、2021年度比-9.4%となった。

ヨーロッパでは、ルノーは832,605台で6.4%の市場シェアを達成した（2021年度比-0.7ポイント）。2021年度と同様に、成長する電動化^(*)市場、Cセグメント、小売市場、小型商用車事業といった高価値分野で大きな進展を見せた。

(*) 電気自動車、ハイブリッド（HEV）及びプラグイン・ハイブリッド（PHEV）を含み、マイルド・ハイブリッド（MHEV）を除く。

2022年、ルノーは230,000台を超える（2021年比+12%）自動車を販売し、第3位の主要電動化ブランド（乗用車市場）となった。ルノーはBEVの販売台数でヨーロッパ第3位のブランドとなった。

ルノーは、2台に1台超が個人顧客に販売され、その小売目標を達成した。小売構成比は2021年度比で+8ポイント上昇し51%となり、市場平均比で+7ポイント上昇した。そのため、ヨーロッパでの小売市場シェアは2021年度比で+0.3ポイント改善し、6.1%となった。

Cセグメントの成長が加速した。ルノーの販売台数は21%増加し、登録台数は200,000台を超えた。ルノー・アルカナの成功は続いており、2022年には既に80,000台超を販売している（2021年の41,800台から倍増している）。

ヨーロッパの小型商用車市場では、ルノーは14.4%の安定した市場シェアを獲得し、第2位に浮上した。

ヨーロッパ以外では、ルノーは主要市場で成長を遂げた。販売台数は合計634,000台となり、2021年度比で安定的に推移した。ヨーロッパ以外での販売シェアは、ブランド全体の43.2%に達した。

ダチア・ブランド

ダチアの2022年度の販売台数は573,800台で、2021年度と比較して減少する市場の中で6.8%の成長を記録した。同ブランドは、2004年以来8百万台目の販売台数を記録し、大きな節目を迎えた。

ダチアは記録的な市場シェアを達成し、以下のシェアを占めた。

- ・ ヨーロッパにおける乗用車及び小型商用車^(*)の販売台数の3.7%（2021年度比0.5ポイント増）。
- ・ ヨーロッパにおける乗用車^(**)の販売台数の4.2%（2021年度比0.7ポイント増）。

(*) (**) 乗用車及び小型商用車、乗用車=オーストリア、ベルギー、ブルガリア、クロアチア、チェコ共和国、デンマーク、エストニア、フィンランド、フランス（DOM-TOMを含む）、ドイツ、ギリシャ、ハンガリー、アイスランド、アイルランド、イタリア、ラトビア、リトアニア、ルクセンブルク、マルタ、オランダ、ノルウェー、ポーランド、ポルトガル、キプロス共和国、ルーマニア、スロバキア、スロベニア、スペイン+カナリア諸島、スウェーデン、スイス、英国。

- ・ ヨーロッパにおける個人向け乗用車^(*)の販売台数（ブランドの成功に貢献する重要な存在）の7.6%（2021年度比1.4ポイント増）、第3位の座を固めた。

(*) 個人向け乗用車=オーストリア、ベルギー、クロアチア、チェコ共和国、デンマーク、フィンランド、フランス、ドイツ、ハンガリー、イタリア、ルクセンブルク、オランダ、ノルウェー、ポーランド、ポルトガル、ルーマニア、スロバキア、スロベニア、スペイン、スウェーデン、スイス、英国。

この成果は、4つの主要モデルを特徴とする強固な製品計画によってもたらされた。

- ・ ダチア・サンデロ：販売台数229,500台、2021年度比1.2%増、ヨーロッパ小売市場で2017年以来のベストセラー車。
- ・ ダチア・ダスター：2021年度比5.8%増の販売台数197,100台、2022年のヨーロッパ小売市場におけるベストセラー第2位、2018年以降の小売市場におけるSUVベストセラー。
- ・ ダチア・ジョガー：発売1年目で56,800台を販売、ヨーロッパ小売市場における非SUVのCセグメント車ベストセラー第2位。
- ・ ダチア・スプリング：販売台数48,900台、2021年度比75%増、ヨーロッパ小売市場の電気自動車ベストセラー第3位。

ダチアは、本質的なものを再定義し続け、その独自のポジショニングは、市場をリードするブランドの顧客獲得率と維持率に示されるように、顧客から支持されている。

アルピーヌ・ブランド

アルピーヌにとって更なる記録的な年となり、2022年通年の登録台数は33%超増加している。

- ・ 新しい市場の導入により、アルピーヌは国際的な発展を続け、+40%という急激な伸びでネットワークを拡大した。
- ・ A110シリーズが成功を収め、2023年の受注ポートフォリオは数ヶ月の間に既に埋まっている。
- ・ 60周年を迎えたアルピーヌA110は、A110 Rや初の電動プロトタイプ、アルピーヌE-ternitéなど、いくつかの限定モデルの登場により、その記念すべき年を祝った。

販売台数及び生産統計

ルノー・グループの全世界における販売台数

ブランド別、地理的地域別及びモデル別の全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/>)

ルノー・グループの全世界における生産台数

乗用車及び小型商用車(台)	2022年 ⁽²⁾	2021年調整値 ⁽⁴⁾	変動率(%)
ルノー・グループの工場の全世界における生産台数 ⁽¹⁾	2,143,065	2,017,089	+6.2
内、パートナー向け生産			
日産	87,415	73,811	+18.4
三菱	1,185	1,343	-11.8
メルセデス・ベンツ	26,659	22,942	+16.2
オペル/ボクソール	0	21,598	-100.0
フィアット	0	15,302	-100.0
ルノー・トラック	20,358	18,552	+9.7
パートナーによるルノー・グループ向け生産			
日産	117,936	115,114	+2.5
中国 ⁽³⁾	62,438	60,420	+3.3

(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) 中国の子会社：eGT(25%)、RBJAC(49%)、JMEV(50%)。2022年はRBJACによる生産はない。

(4) 2021年調整値：アフトワズ及びルノー・ロシアの生産を除く。

ルノー・グループ地域別地理的管理構造 - 各地域の国々 (2022年12月31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(アラブ 首長国連邦)	ナミビア	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	ニジェール	ブータン	アゼルバイジャン	バミューダ
ブルガリア	アンゴラ	ナイジェリア	中国	ベラルーシ	ボリビア
クロアチア	バーレーン	スーダン	インド	ボスニア	ブラジル
チェコ共和国	ベナン	オマーン	インドネシア	ジョージア	チリ
デンマーク	ブルキナファソ	パレスチナ	日本	カザフスタン	コロンビア
エストニア	カメルーン	カタール	マレーシア	コソボ	コスタリカ
フィンランド	カーボベルデ	コンゴ	モンゴル	キルギスタン	キュラソー島
フランス	コンゴ民主共和国	ルワンダ	ネパール	モルドバ	ドミニカ共和国
仏領ギアナ	ジブチ	サウジアラビア	ニュージーランド	モンテネグロ	エクアドル
ドイツ	ドバイ(アラブ 首長国連邦)	セネガル	シンガポール	北マケドニア	グアテマラ
ギリシャ	エジプト	セーシェル	韓国	セルビア	メキシコ
グアドループ	エチオピア	南アフリカ		トルコ	パナマ
ハンガリー	ガボン	タンザニア		ウクライナ	パラグアイ
アイスランド	ガーナ	トーゴ		ウズベキスタン	ペルー
アイルランド	ギニア	チュニジア			セント・マーチン島
イタリア	イラク	ウガンダ			ウルグアイ
ラトビア	イスラエル	ザンビア			
リトアニア	コートジボワール	ジンバブエ			
ルクセンブルク	ヨルダン				
マルタ	ケニア				
マルティニーク島	クウェート				
マヨット	レバノン				
オランダ	リベリア				
ニューカレドニア	マダガスカル				
ノルウェー	マラウイ				
ポーランド	マリ				
ポルトガル	モーリタニア				
キプロス共和国	モーリシャス				
レユニオン	モロッコ				
ルーマニア	モザンビーク				
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+カナリア 諸島					
スウェーデン					
スイス					

タヒチ

英国

販売金融部門

電子部品の不足により自動車市場が依然として不利な状況にある中で、モビライズ・ファイナンシャル・サービスズの新規融資は2021年度と比較して+3.3%増加した。

モビライズ・ファイナンシャル・サービスズは2022年度に1,195,380件の融資を実行したが、これは2021年度と比較して6.4%減少した。中古車融資は、融資実行済み契約が341,655件となり、2021年度と比較して1.2%の減少を示した。

普及率は、2021年度から1.3ポイント下降して44.8%に達した。

新規融資額（クレジットカード及び個人融資を除く。）は、平均融資額の10.4%増により、3.3%増の180億ユーロとなった。

2022年度の小売業務に関連する平均稼働資産（APA）は合計383億ユーロであり、新規融資の増加により+1.8%増加した。

ホールセール業務に関連する平均稼働資産は、電子部品危機の影響及びルノー・グループが実施したディーラー・ネットワークにおける在庫の最適化方針により、9.8%減の64億ユーロとなった。全体では、平均稼働資産は2021年度と比較して0.1%減少し、合計で447億ユーロとなった。

モビライズ・ファイナンシャル・サービスズ融資実績

		2022年	2021年	変動率（%）
融資契約件数	千件	1,195	1,277	-6.4
- 中古車に関する契約を含む	千件	342	346	-1.2
新規融資	十億ユーロ	18.0	17.4	+3.3
平均稼働資産	十億ユーロ	44.7	44.8	-0.1

ブランド別の普及率

	2022年（%）	2021年（%）	変動（ポイント）
ルノー	44.7	46.4	-1.7
ダチア	47.3	48.0	-0.7
ルノー・コリア自動車	50.1	59.2	-9.1
日産	39.9	39.5	+0.3
モビライズ・ファイナンシャル・サービスズ	44.8	46.0	-1.3

グローバル統合により連結された事業体みのデータ。

地域別の普及率

	2022年（%）	2021年（%）	変動（ポイント）
ヨーロッパ地域	47.7	48.2	-0.5
中南米地域	32.4	35.8	-3.4
アフリカ-中東-アジア及び太平洋地域	38.5	42.6	-4.0
モビライズ・ファイナンシャル・サービスズ	44.8	46.0	-1.3

グローバル統合により連結された事業体みのデータ。

2022年度に販売された保険及びサービスの件数は2021年度と比較して-4.7%減の3.8百万件であった。これは特に新車登録台数及び新規融資契約数の減少によるものであった。

モビライズ・ファイナンシャル・サービスのサービス実績

	2022年	2021年	変動
サービス契約件数(千件)	3,817	4,006	-4.7%
サービス普及率(%)	200.6%	198.5%	+2.1 pts

アライアンスの総販売実績
アライアンス製造拠点

地理的地域	国	ルノー・グループ		日産		三菱自動車	
		自動車	パワー トレイン	自動車	パワー トレイン	自動車	パワー トレイン
拡大欧州	フランス	×	×				
	英国			×	×		
	スペイン	×	×		×		
	ポルトガル		×				
	スロベニア	×					
	トルコ	×	×				
	ルーマニア	×	×				
ロシア+CIS	ロシア+CIS						
インド	インド			×	×		
AMI	アルジェリア	×					
	モロッコ	×					
	南アフリカ			×			
	イラン		×				
	エジプト			×			
日本	日本			×	×	×	×
中国	中国	×		×	×	×	×
東南アジア	タイ			×	×	×	×
	インドネシア					×	×
	オーストラリア				×		
	フィリピン					×	×
	ベトナム					×	
その他アジア	韓国	×	×				
NAFTA(北米自由貿易 協定)	米国			×	×		
	メキシコ			×	×		
アメリカ	アルゼンチン	×	×				
	ブラジル	×	×	×	×		
	チリ		×				
	コロンビア	×					

2022年度の共同取引の数値

2022年度のルノー・グループによる日産からの購入は、総額約1,564百万ユーロであった（2021年度は1,559百万ユーロ）。その内訳は、自動車が約1,200百万ユーロ（2021年度は1,206百万ユーロ）、部品が249百万ユーロ（2021年度は226百万ユーロ）、またサービスが115百万ユーロ（2021年度は127百万ユーロ）であった。

(2)生産、受注及び販売の状況

上記「(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)	2022年	2021年 調整値 ⁽¹⁾	変動	2021年 公表値
ルノー・グループ売上高	46,391	41,659	+11.4%	46,213
営業総利益	2,595	1,153	+1,442	1,663
営業利益	2,216	900	+1,316	1,398
正味財務収益及び費用	-486	-295	-191	-350
関連会社の寄与額	423	515	-92	515
内、日産	526	380	+146	380
当期純利益	-700	967	-1,667	967
内、継続事業	1,620	549	+1,071	N/A
内、非継続事業	-2,320	418	-2,738	N/A
自動車部門の営業フリー・キャッシュ・フロー ⁽²⁾	+2,119	+889	+1,230	+1,272
自動車部門のネット・キャッシュ・ポジション	+549 2022年12月31日 現在	-1,100 2021年12月31日 現在	+1,649	-1,622 2021年12月31日 現在
資本	29,539 2022年12月31日 現在	27,894 2021年12月31日 現在	+1,645	27,894 2021年12月31日 現在

(1) 2021年度財務諸表は、ロシア連邦における非継続事業のため、IFRS第5号の適用により調整されている（注3-B参照）。

(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。）。

財務成績に対するコメント

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)	2022年					2021年調整値 ⁽¹⁾				
	第1 四半期	第2 四半期	第3 四半期	第4 四半期	通年	第1 四半期	第2 四半期	第3 四半期	第4 四半期	通年
自動車	8,109	11,465	8,950	14,597	43,121	8,191	11,333	7,355	11,821	38,700
販売金融	737	793	823	882	3,235	759	763	759	654	2,935
モビリティサービス	8	9	9	9	35	5	6	6	7	24
合計	8,854	12,267	9,782	15,488	46,391	8,955	12,102	8,120	12,482	41,659

(%)	変動				
	第1 四半期	第2 四半期	第3 四半期	第4 四半期	通年
自動車	-1.0	+1.2	+21.7	+23.5	+11.4
販売金融	-2.9	+3.9	+8.4	+34.9	+10.2
モビリティサービス	+60.0	+50.0	+50.0	+28.6	+45.8
合計	-1.1	+1.4	+20.5	+24.1	+11.4

(百万ユーロ)	2021年公表値 (百万ユーロ)				
	第1 四半期	第2 四半期	第3 四半期	第4 四半期	通年
自動車 (アフトワズを 除く)	8,566	11,773	7,685	12,380	40,404
アフトワズ	685	800	537	828	2,850
販売金融	759	763	759	654	2,935
モビリティサービス	5	6	6	7	24
合計	10,015	13,342	8,987	13,869	46,213

(1) 2021年度財務諸表は、ロシア連邦における非継続事業のため、IFRS第5号の適用により調整されている (注3-B参照)。

ルノー・グループの売上高は2021年度比11.4%増の46,391百万ユーロに達した。一定の為替レート^(*)によれば、増加率は12.4%であった (-1ポイントの為替のマイナス影響が生じた)。

(*) 一定の為替レートにおける連結売上高の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て、当期の売上高を再計算している。

自動車部門の売上高は43,121百万ユーロで、2021年度と比較して11.4%増加した。一定の為替レート^(*)によれば、増加率は12.6%であった (主にトルコ・リラ及びアルゼンチン・ペソの下落に関連して-1.2ポイントの為替のマイナス影響が生じた)。

(*) 一定の為替レートにおける連結売上高の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て、当期の売上高を再計算している。

台数効果は、EC構成部品の供給力向上と相まって車両の販売好調により+3.4ポイントであった。請求額が売上を上回ったのは、独立系ディーラーが顧客の需要に応えるために発注し、請求を受けた車両の納品が遅延したためである。これらの遅延は、年末の国外への物流逼迫によるものである。

価格効果は+9.7ポイントのプラスであり、2020年第3四半期に開始したルノー・グループの販売方針 (コスト・インフレを相殺するための価格の引上げとともに、販売台数よりも価値を重視する。)の継続と、商業的割引の最適化を反映している。価格効果は2022年上半期に+7.4ポイントを記録した後、2022年下半期は+12.1ポイントとなった。

2022年第2四半期末に発売されたルノー・メガーヌE-TECHエレクトリック、2021年第2四半期に発売されたルノー・アルカナ及び2022年第1四半期に発売されたダチア・ジョガーの成功は、Cセグメントにおけるルノー・ブランドとダチア・ブランドの攻勢の刷新を示すものである。それにより2022年度には+2.8ポイントのプラスの製品構成効果を生み出した。

パートナーに対する売上への影響は-1.4ポイントのマイナスとなったが、これはルノー・グループのパートナー向けディーゼル・エンジン及び車両の生産量の減少 (オペル向けマスター及びフィアット向けトラックの2021年末の契約終了) が主な要因であった。

「その他」の効果(-1.8ポイント)は、支店の売却に伴うルノー・リテール・グループ(RRG)ネットワークからの販売台数に対する寄与の減少や中古車の販売減少が、アフターサービス業務の堅調な業績により一部相殺されたことによるものであった。

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)	2022年	2021年 調整値 ⁽¹⁾	変動	2021年 公表値
自動車部門	1,402	-3	+1,405	260
自動車部門売上高に対する比率	3.3%	-0.0%	+3.3 pts	0.6%
アフトワズ				247
アフトワズ売上高に対する比率				8.7%
販売金融	1,223	1,185	+38	1,185
モビリティサービス	-30	-29	-1	-29
合計	2,595	1,153	+1,442	1,663
グループ売上高に対する比率	5.6%	2.8%	+2.8 pts	3.6%

(1) 2021年度財務諸表は、ロシア連邦における非継続事業のため、IFRS第5号の適用により調整されている(注3-B参照)。

ルノー・グループの営業総利益は、2021年度の1,153百万ユーロ(売上高の2.8%)に対して、2,595百万ユーロ(売上高の5.6%)のプラスを記録した(+1,442百万ユーロ、+2.8ポイント)。その結果2022年上半年期の4.7%に対して、2022年下半年期は6.4%に改善した。

自動車部門の営業総利益は2021年度の-3百万ユーロと比較して、1,402百万ユーロ(自動車部門の売上高の3.3%)となった(+3.3ポイント)。

構成/価格/強化の効果は+3,539百万ユーロのプラスとなり、販売台数よりも価値を重視する販売方針の成功を示した。これは-2,288百万ユーロの費用の増加を大幅に相殺するものであった。費用の増加は主に、継続的な生産性向上にもかかわらず、インフレが原材料価格(-1,916百万ユーロ)、購買費用並びに生産及び物流費用に与える影響により説明される。台数効果は+199百万ユーロであった。

ルノー・グループの営業総利益に対する**モビライズ・ファイナンシャル・サービスズ**(販売金融部門)からの寄与は1,223百万ユーロに達し、2021年度と比較して38百万ユーロ増加した。これは主にヨーロッパの金利上昇に起因するスワップ評価に対する非経常的な影響と、より高い利益率をもたらす最も収益性の高い顧客チャネルへの注力によりプラスの影響を受けた。

リテール事業の新規融資契約数は6.4%減少したが、これは主にルノー・グループの新車登録台数の刷新に連動したものであり、平均融資額が10.4%増加したことで十二分に相殺された。その結果、新規融資は2021年度と比較して3.3%増加した。

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)	2022年	2021年 調整値 ⁽¹⁾	変動	2021年 公表値
税金・利息調整後キャッシュ・フロー (公開上場会社からの受取配当金を除く)	+4,228	+3,697	+531	+4,235
必要運転資本の増減	+7	-483	+490	-330
有形固定資産及び無形資産への投資(処分との純額)	-2,203	-2,107	-96	-2,415
リース用車両及びバッテリー	+87	-218	+305	-218
自動車部門の営業フリー・キャッシュ・フロー	+2,119	+889	+1,230	+1,272

(1) 2021年度財務諸表は、ロシア連邦における非継続事業のため、IFRS第5号の適用により調整されている(注3-B参照)。

自動車部門の営業フリー・キャッシュ・フローは、以下の要素に起因して、+2,119百万ユーロのプラスであった。

- ・ 590百万ユーロ（2021年調整値は598百万ユーロ）のリストラクチャリング費用及び800百万ユーロ（2021年度は1,000百万ユーロ）のモビライズ・ファイナンシャル・サービーズからの配当金を含む、+4,228百万ユーロの税金・利息調整後キャッシュ・フロー（公開上場会社からの受取配当金を除く）。
- ・ 必要運転資本の+7百万ユーロのプラスの変動。
- ・ 408百万ユーロ（2021年調整値は567百万ユーロ）の資産売却を含む-2,203百万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）（ルノー・グループ売上高の4.7%であり、2021年を-0.3ポイント下回る。）。
- ・ リース用車両の増加を上回る買い戻しによる+87百万ユーロ（2021年度は-218百万ユーロ）の買戻特約付自動車に関する投資。

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）

2022年（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
自動車部門	1,101	1,102	2,203
販売金融部門	17	0	17
モビリティサービス部門	2	8	10
合計	1,120	1,110	2,230

2021年調整値 ⁽¹⁾ （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
自動車部門	1,088	1,017	2,105
販売金融部門	8	0	8
モビリティサービス部門	1	5	6
合計	1,097	1,022	2,119

(1) 2021年度財務諸表は、ロシア連邦における非継続事業のため、IFRS第5号の適用により調整されている（注3-B参照）。

2021年公表値（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
自動車部門 （アフトワズを除く）	1,169	1,016	2,185
アフトワズ部門	166	63	229
販売金融部門	8	0	8
モビリティサービス部門	1	5	6
合計	1,344	1,084	2,428

2022年度の資産の総投資額は、2021年公表値に比べると減少し、ヨーロッパが81%、ヨーロッパ以外が19%を占めた。

- ・ **ヨーロッパにおいて**、投資額は、主に、Cセグメント(オーストラルICE及びHEV)、小型商用車ラインナップ(新型マスターICE及びEV並びにカンゲー電気自動車)、電気自動車ラインナップ(メガーヌE-TECH)のリニューアル及び電動化並びにハイブリッド及び電動パワートレインを目的とした。
- ・ **国際的には**、投資は主に、ルーマニア(ジョガーICE及びHEV並びにダスターのリニューアル)、モロッコ(サンデロ)並びにブラジルにおけるグローバル・アクセス・ラインナップのリニューアルに当てられた。

損益計算書に計上された研究開発費

損益計算書に計上された研究開発費の分析は以下のとおりである。

(百万ユーロ)	2022年	2021年調整値 ⁽¹⁾	変動	2021年公表値
研究開発費	-2,259	-2,265	+6	-2,361
資産計上した開発費	1,110	1,022	+88	1,084
研究開発の資産化率	49.1%	45.1%	+4.0 pts	45.9%
償却	-976	-1,070	+94	-1,088
損益計算書に計上された研究開発費総計⁽²⁾	-2,125	-2,313	+188	-2,365

(1) 2021年度財務諸表は、ロシア連邦における非継続事業のため、IFRS第5号の適用により調整されている(注3-B参照)。

(2) 研究開発費は、自動車開発活動の研究税控除後に計上される(研究開発費総計は、第三者その他に請求される費用を差し引く前の研究開発費である。)

とりわけ電気自動車、Cセグメント、商用車を中心としたラインナップのリニューアルの中で、2022年度の研究開発費の緩やかな減少は、固定費削減活動によって説明された。ラインナップのリニューアル・サイクルに関連して、開発費の資産計上の水準は2021年度よりも高くなっている。

資産計上した開発費の償却は、主に過年度の資産化の減少及び一部プログラムの耐用期間の延長により、2021年度に比べ減少し、2022年度には開発費の資産計上を下回った。

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)	2022年	2021年調整値 ⁽¹⁾	変動	2021年公表値
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)	1,120	1,097	+23	1,344
第三者に対する設備投資請求その他	-62	-40	-22	-40
製造及び販売純投資額(研究開発費を除く)(1)	1,058	1,057	+1	1,304
ルノー・グループの売上高に対する割合	2.3%	2.5%	-0.3 pts	2.8%
研究開発費	2,259	2,265	-6	2,361
第三者その他に請求される研究開発費	-276	-310	+34	-312
研究開発費純額(2)	1,983	1,955	+28	2,049
ルノー・グループの売上高に対する割合	4.3%	4.7%	-0.4 pts	4.4%
設備投資及び研究開発費純額(1)+(2)	3,041	3,012	+29	3,353
ルノー・グループの売上高に対する割合	6.6%	7.2%	-0.7 pts	7.3%
資産売却を控除した設備投資及び研究開発費純額	3,451	3,579	-128	3,927
ルノー・グループの売上高に対する割合	7.4%	8.6%	-1.2 pts	8.5%

(1) 2021年度財務諸表は、ロシア連邦における非継続事業のため、IFRS第5号の適用により調整されている(注3-B参照)。

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6.6%に達した(2021年度から0.7ポイント減少。)

資産の処分を控除すれば、総計410百万ユーロであり、この割合は7.4%であった。

2022年12月31日付自動車部門のネット・キャッシュ・ポジション
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）

2021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	-1,622
2021年12月31日現在の調整された自動車部門のネット・キャッシュ・ポジション ⁽¹⁾	-1,100
2022年度の営業フリー・キャッシュ・フロー	+2,119
受取配当金	+64
ルノー株主及び少数株主に対する支払配当金	-29
金融投資等	-505
2022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	+549

(1) ネット・キャッシュ・ポジションは、ルノー・ロシア及びアフトワズの寄与によって調整される。

自動車部門の純負債は、2021年12月31日に2022年のロシアにおける自動車部門の事業の停止を総額522百万ユーロとして調整された。

+2,119百万ユーロのプラスの自動車部門の営業フリー・キャッシュ・フローの他に、自動車部門の**ネット・キャッシュ・ポジション**が2021年12月31日現在と比較して +1,649百万ユーロの改善となった要因は、事業の停止（-161百万ユーロ）、通貨及びIFRS第16号の影響（-228百万ユーロ）並びに金融投資等（-117百万ユーロ）による。

自動車部門のネット・キャッシュ・ポジション

（百万ユーロ）	2022年12月31日	2021年12月31日 調整値 ⁽¹⁾	2021年12月31日 公表値
長期金融負債	-9,845	-11,224	-12,333
短期金融負債	-5,191	-4,234	-4,234
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	+121	+90	+90
短期金融資産	+1,237	+977	+978
現金及び現金同等物	+14,227	+13,291	+13,877
自動車部門のネット・キャッシュ・ポジション	+549	-1,100	-1,622

(1) ネット・キャッシュ・ポジションは、ルノー・ロシア及びアフトワズの寄与によって調整される。

自動車部門の流動性準備金は、2022年12月31日現在で177億ユーロに達した。これらの準備金の内訳は以下のとおりである。

- ・ 142.3億ユーロの現金及び現金同等物
- ・ 34.3億ユーロの未使用確定与信枠

2022年12月31日現在、RCIバンクは、149億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。

- ・ 43.7億ユーロの未使用確定与信枠
- ・ 45.6億ユーロの欧州中央銀行適格担保
- ・ 58.3億ユーロの高品質の流動資産（HQLA）
- ・ 1.6億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

連結財務諸表の作成に当たって用いた会計上の見積り及び当該見積りに用いた仮定のうち、重要なものについては、下記「第6 経理の状況 - 1 財務書類 - 2022年度財務諸表 - (1) 連結財務諸表 - 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】

経営委託契約及び経営委託契約の更新契約については、「RNBVの権限」を参照のこと。

5【研究開発活動】

革新と研究開発

	2022年	2021年	2020年	2019年	2018年
研究開発費純額（百万ユーロ） ⁽¹⁾	1,983	1,955	2,383 ⁽²⁾	3,176 ⁽²⁾	3,043 ⁽²⁾
公表されたルノー・グループ売上高 （百万ユーロ）	46,391	41,659	43,474	55,537	57,419
研究開発費支出比率	4.3%	4.7%	5.5%	5.7%	5.3%
ルノー・グループの特許	659	650	826	1,040	816
内、ルノー及び日産による共有の特許	200	322	352	484	375

(1) 研究開発費 - 第三者その他に対して請求された研究開発費。

(2) アフトワズを含む数値。

先端研究及びエンジニアリング

ルノー・グループ内の革新はすべてのレベルで取り扱われ、自動車の設計から製造までのすべての段階を含んでいる。革新する力は、専門家のネットワークや多くのパートナーシップのような方策によって支えられている。研究・先端エンジニアリング活動は、全社で共有される構造化されたプランを通じた様々なエンジニアリング分野の中で、機能横断的に管理されている。このグローバルプランは、自動車及び機械的アプリケーション、商品、プロセス、アフターサービスすべてをカバーしている。取り組んでいる革新は、ブランド、事業、顧客に対応するために開発されている。

ルノー・グループは、明日の主要な革新を非常に早い段階で特定する。1983年のミニバン、あるいは2010年代初頭の最初のトゥイジーやゾエ電気自動車など、非常に革新的な商品コンセプトになり得る。貴重な情報は、エンジンが水素へ変わっていくような大きな技術的ブレークスルーともなり得る。新しい用途は、新しいモビリティサービス、データマネタイズ、あるいはバッテリーの再利用といった高価値の情報を生み出す可能性もある。ヨーロッパでの2035年までに実施される新車販売での内燃機関車の禁止などの規制変更も検討される。

研究及び先端エンジニアリング活動は、4つの完全に補完的なカテゴリーに分けられる。

今後の研究プランと博士論文は（そのほぼすべてがCIFRE契約の下で）未来を明るく照らし、今後の技術的ブレークスルーへの備えとなった。その目的は、5年間から10年間にわたり、将来のトレンドを発展に組み込むためのルノー・グループの姿を特定し、予測し、準備することである。

テクノロジープランでは、3～5年の期間で新技術を開発することで、車両や構成部品への活用を視野に入れた革新を準備することができる。それは、プラットフォーム、エンジン、システム及び車両航続距離プランに導入される革新を具体化する。

この2つのプランは、地球、領土、人間という3つの主要な柱に基づいている。

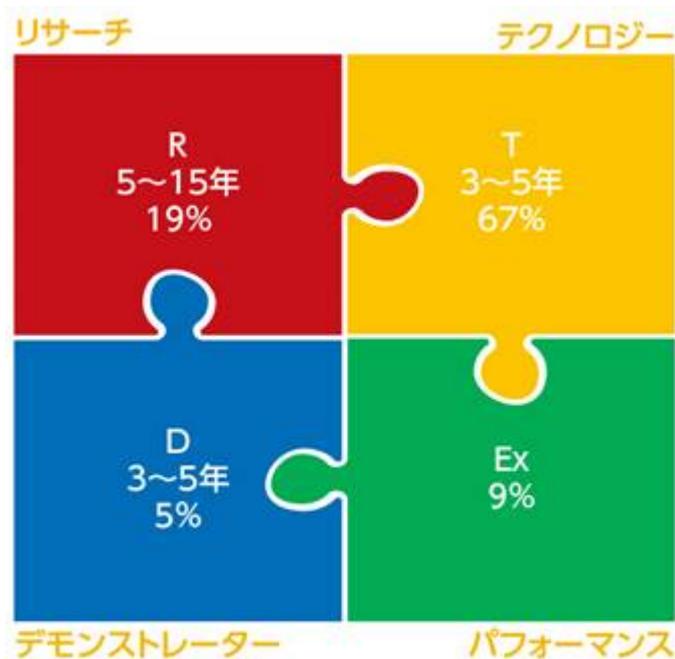
また、革新と車両への現実的な統合を比較し、従って潜在的に車両の新たなコンセプトを引き出すために、技術のグループ化を可能にすることで、将来の航続距離プランを触発することを目指す数多くのデモンストレーター（デモンストレーター・プラン）の制作も、研究及び先端エンジニアリングが担当している。

最後に、業績エンジニアリングプランを通じたシミュレーション/検証手段とモデルの発展が本質的な軸である。このプランは、方法論、ノウハウ、多重技術（業務、プロセス、販売台数、マーケティング、組織、マネジメント）においてブレークスルーをなすことを目的としている。

研究及び先端エンジニアリングプランは、製品・設計・エンジニアリングの優先的ニーズに十分対応できるように、上に提示されたプランを中心に構築された共同アライアンス構想である。目的が共通する2社の開発能力を共同利用することで、将来のお客様に役立ち、車両航続距離の競争力を保証する革新を開発することを目指している。アライアンスとの協力もルノー・グループの特許ポートフォリオを伸ばす。

2022年度における研究及び先端エンジニアリング活動予算は、この4つのプランに分散している。エンジニアリングは、技能を通してだけでなく、商品・サービス提供をも通じて、技術と革新に大きく貢献している。

すべての変化の中で、自動車業界は、エネルギー転換とデジタル化・利用方法の変化という2つの大きな課題に対応しなければならない。これらの課題に対応するために、3つの優先的技術分野が予算配分の指針となる。すなわち、エンジニアリングの能率を向上させるための道具、集中化された電気・電子アーキテクチャ（ソフトウェア定義自動車）及びエレクトロモビリティ（モータリゼーション、料金など）である。



プラン別R&AE予算比

革新業績方策

エンジニアリングの業績は、標準化によって多様性を習得しながら革新し、予想する能力によって評価される。

専門家ネットワーク

世界に影響を与える変化というものは、この世界にとって未曾有の性質と規模のものとなるだろう。それは自動車業界にとってもまたそうである。2つの同時に起こるレボリューション（デジタル化とエネルギー転換）の文脈において、これまでの市場のファンダメンタルズと法規制や技術基盤はすべて既に疑問視されているか、又は疑問視されることになる。当社にとって、自社のマーケットを知り、それに耳を傾けて持続的な革新により抜きん出た存在になること、また、高度の科学的・技術的な知識を使って新たな活動分野での地位に位置付けることにより、自らを差別化することは課題である。知識の活用と変換が戦略的になってきているこの時代において、専門知識セクターは、ルノー・リユージョンのサービスの役に立たせ、そして競争上の優位性をビジネスにもたすため、知識によって生み出された価値を特定し把握する手段を自らに与えることにより、中心的位置を占めている。セクターノウハウは人工知能や電気・電子アーキテクチャ、没入型シミュレーションとバーチャルリアリティ、製造、物流などの43個の戦略的専門分野からなる。このセクターは、以下の4つのレベルの専門性で構成されている。

- ・ エキスパート・フェローは、戦略的専門分野を決定し一貫性を確保する責任を負っており、戦略的レベルと、技術又は方法論的革新及び開発中のプロジェクトのサポートに関する事業レベルの両方で、エキスパート・リーダーのネットワークを調整して生産を構築する。エキスパートのワークショップ中に行われる共同作業は、その大半が技術的なものであるルノーの主要な課題（水素、複雑なシステムの組み合わせ、AM技術（積層造形法）など）について、影響を受けた事業活動のための共通の前進の原動力に貢献している。このように、この専門家ネットワークは、クロスビジネスと戦略的技術をCEOレベルまで共有するロードマップの作成に寄与する役割を務める機敏な組織として述べる事ができる。

- ・ 各々部門長に報告を行う43のシニア・エキスパートは、そのロードマップに対し責任がある。エキスパート・リーダーは、43のうちの1つの戦略的専門分野について責任を負っている。彼らは、社内の専門家ネットワークを構築・指導し、また、大学、他の製造業者、団体、インキュベーション・ストラクチャー等で構成される外部ネットワークを活用して、ルノーが「拡大された」方法で取り組みを行うことができるようにする。
- ・ 250名のエキスパートは二次的な専門分野を担当し、ベンチマーク、関連パートナーの特定、及び特許を通じたノウハウの保護への投資に責任を有している。エキスパートは、とりわけ、基準及びプロセスを定義し、促進する責任を負っている。
- ・ 500名のスペシャリストは、そのプラクティスの中で先端技術をより向上させ、チームが活用できる基準を発展させている。

専門家ネットワークの組織化とその機動的な運用により、一連の一貫したロードマップを通して先の見通しを立てることを可能にし、運用のイノベーション及びパフォーマンスを通じた知識の強化を加速させており、ゆえに、事業活動がその様々な専門分野で卓越することを可能にしている。

世界中のルノー・グループ・開発センター(RTX -ルノーテクニカルセンター)

ルノー・グループの開発センターは、スペイン、ルーマニア、韓国、インド及び中南米に所在する。現地及び地域市場についての知識のおかげで、かかる開発センターは、顧客のニーズと期待、現地の規制上の制限及び国の経済状況に自動車を含ませることを務めとしている。

また、毎年継続するスキルアップ方針の適用により、ルノー・グループは、職能横断型の活動についての開発センターの責任を継続的に高め、より早い段階で車両プロジェクト設計に取り組むことを可能としている。このスキルアップにより、最も成熟したRTXの職務を地域からよりグローバルに移行することも可能となる。開発センターは、2023年にホースエンティティを通じて導入される新しい機関のもとで、新たな責任を負う予定である。

オープンイノベーションのラボやスタートアップとの連携

同社にとってのもう一つの重要な方策は、「ラボ」として知られるルノー・グループ・オープンイノベーションラボの世界的なエコシステムである。このラボは既に10年間存在し、ルノー・グループの他の過程やエンティティと相補的である。これにより、予定外の迅速な革新、テストモード、及び「自分で行う」学習が可能になる。フランスで、かつ歴史的にファブラボやメーカー文化の動きの中で誕生したクリエイティブラボでは、迅速な試作品製造の方法(3Dプリンティング、彫刻、切削、熱成形など)を利用するために、数百人の従業員を導入している。テーマラボ(スマート電気自動車ラボ、電子シェーカーラボ、カーデータラボ、アフターセールスラボなど)を備えるクリエイティブラボは、ルノー・グループのメーカーのコミュニティを結集している。クリエイティブラボは、プロジェクトリーダーをアイデアから完成まで支援し、技術プランプロジェクトの手助けを行い、ルノー・グループ・ブランドにとっての挑戦を前に進めることができる。このラボによって、革新のトピックについてのノウハウや社内技術を発展させることができる。もう一つの例として、共同インテリジェンス・ラボラトリーは、同社の他の共同体と協議活動を行い、これらの異なるセクターの間での共同インテリジェンス活動を同期する、コーチ、ファシリテーター、トランスフォーマーションのアクターの内部共同体により運営されている。

その他のラボは、新たなトレンドやより近い場所での顧客の要望についての増加する知識を継続的に技術監視するために、そしてまた世界中の技術的パートナーとのつながりを強化するために、イスラエル、中国、又はブラジルといった、自動車事業やサービスの世界が急速に変化している戦略的な地域に位置している。また、ラボでは、パートナーシップの潜在的能力をスタートアップとともに試すこともできる。

革新パートナーシップ

明日の自動車は、省エネルギー、大幅な軽量化、コネクティッド化、そして運転者のすべてあるいは一部の活動に取って代わることが可能であり、まとめてしか取り上げられない課題である。ルノー・グループにとって、研究開発提携契約により、これらの課題に対応するために必要なテクノロジーの発展を加速させることができるのみならず、コストシェアリングによる技術の充実も図れる。これは、より自動車プロジェクトに革新を投入するために、より早く革新を結実させるための重要な方策である。産業界のパートナーと学術界のパートナーを問わず、競争的産業、業績、節約の世界で、このような連携革新の様式は、フランスとヨーロッパのレベルで、公的資金提供者に奨励されている。公的援助(助成金、返済できる貸付金)の形式で実現する、革新を加速するための追加的な方策である。このような文脈の中で、共同イニシアチブにおけ

るルノー・グループの参加は、「ルノーリユーション」戦略プランの発展に効果的な道具である、研究及び先端エンジニアリングの活動において、常に重要な地位を占めていた。2022年にルノーは、フランスのプロジェクトとヨーロッパのプロジェクトに均等に分割し、平均して60件の助成プロジェクトのポートフォリオを管理した。21件の案件がその年度に提出され、10件が受け入れられ、6件がまだ検討中で、5件が拒否された。特にルノーは、3件の意欲的な案件が提出された（1件は拒否、2件は調査中）、CORAM（2022年版）（自動車研究とモビリティに関する運営委員会）では非常に活発である。

アカデミックパートナーシップ

ルノー・グループはこれまで常に、一流大学や最良のアカデミックパートナーと協力してきた。2022年には、CIFREキャンペーンにより、34個の論文テーマの収集が可能となった。

以下は、2022年に取り組んだテーマ例である：

- ・ キャビン内外の共同状況認識のための自己監視マルチカメラ知覚
- ・ PEMFC燃料電池の酸素還元反応改善
- ・ エネルギー最適化を視野に入れた電気システムの各種アーキテクチャのモデリングとシミュレーション。電気自動車への適用。
- ・ 安定的、エコ、低価格、高速充電のいずれの特質をも備えるバッテリー
- ・ 製造所におけるエネルギーモデリング

チームも重要な方策である。以下にいくつかの例を示す。

- ・ Ponts Paristech、ミシュラン、Casino、ルイ・ヴィトンとの「未来のサプライチェーン」
- ・ パリ国立高等鉱業学校、Armand Hatchuel、ダッソー・システムズ、RATP、タレス、Valourecとの「革新的デザインPh1、Ph2の理論と方法」
- ・ Telecom ParisTech、WaveStone、タレス、Nokia、ヴァレオ、ANSSI、Road Safety Delegationなどとの「サイバーセキュリティ」

主力共同プロジェクト「NeVeOS」に特化し、デジタル化を実現

CORAM21の一環として提出されたNeVeOSプロジェクト（Next gen Vehicle Operating System（次世代車両オペレーティング・システム））は、ルノー・グループが、その保有するエンジニアリング技術をソフトウェアに移行させるプロジェクトの1つである。課題は、ソフトウェア・サービスや将来のエコシステムにおいてフランスが基準となることで、フランス自動車産業の明日の自動車における新しい電子アーキテクチャと主権を早く発展させることにある。このプロジェクトは2022年も継続し、特に最初の主要段階の通過を目指して、プロジェクトの提携者と資金提供者をテクノセンターですべて結集した。

技術パートナー

革新の新たなチャンスを探るために、ルノー・グループは、多数の分野で市場における最良の会社と協力している。

バッテリーセルに関しては、ルノー・グループは、エンビジョンAESCと提携している。同社は、2030年までに24GWhに達することを目標に、2024年に、生産能力9GWhのギガファクトリーをドゥエーに建設する。ルノー・エレクトリシティのすぐ近くに位置し、将来の「ルノー5」を含む、電気モデルのための最新のテクノロジーや、低コスト、低炭素かつ安全なバッテリーを生み出すだろう。

また、ルノー・グループは、フランスのスタートアップであるベルコールの持分20%超の株主となる旨の覚書に署名した。両社は、ルノー・グループの製品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開発する意向である。さらに、両社は、2022年から、バッテリーセル及びモジュール・プロトタイプングの試験的な生産ラインをフランスで展開する。ベルコールは、第2段階として、2026年から高性能バッテリーのギガファクトリーをフランスで初めて建設する予定である。最初の生産能力のうちルノー・グループに割り当てられる分で10GWhであり、いずれは2030年までに20GWhまで増量させることになる。

ルノー・グループは、レアアースを使用せずに（永久磁石のないもの）、電気励起同期電動機(EESM)に関するテクノロジーをベースとした独自のeモーターを減速機とともに開発した最初のOEMとして、業界での競争を一步リードしている。ルノー・グループは既に多額の投資を行っており、この10年間でバッテリーコストを半分にまで削減することを達成し、次の10年間でさらに半減させる予定である。2024年からは、ルノー・グループはEESMに、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ローターシャフトといった新しい技術的改善を順次組み込んでいく。これによりコストを削減して、モーターの効率を向上させる。

またルノー・グループは革新的な軸方向磁束型電動機を製品化するため、フランスのスタートアップであるワイロットとパートナーシップを結んだ。この技術はWLTP（B/Cセグメント乗用車用）で最大2.5gのCO₂を節約しつつコストを5%削減するハイブリッド・パワートレインに最初に適用される。ルノー・グループは2025年から大規模に軸方向磁束型電動機を生産する最初のOEMになる。

パワーエレクトロニクスについては、ルノー・グループはインバーター、DC-DCコンバーターと車載充電器（OBC）を自社生産の独自ボックスに統合することで、バリューチェーンの制御を拡大する。このワン・ボックス・プロジェクトはコンパクトな設計であり、800Vに準拠して、コスト削減のため部品点数が減らされる。そしてすべてのプラットフォームとパワートレイン（BEV、HEV、PHEV）で使用されることで、スケール効果が得られる。インバーター、DC-DCコンバーター及びOBC向けパワーモジュールには、STマイクロエレクトロニクスとの戦略的パートナーシップに基づいて、炭化ケイ素（SiC）と窒化ガリウム（GaN）が使われる。

これらの新技術に加えて、ルノー・グループはオールインワンシステムと呼ぶ、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、パワーエレクトロニクス（ワン・ボックス・プロジェクト）を1つのパッケージに統合することで構成される。合計で45%の容量（現行クリオの燃料タンク容量に相当）を削減する。パワートレイン全体では30%のコスト（eモーターのコストと同等）削減、さらにエネルギーロスも45%削減（WLTP）することで、走行距離が最大20km延長される。

革新における他の技術パートナーシップについては、「第2-3-(1)-(VII)パートナーシップ及び提携」に示す。

特許出願

モビリティは、気候変動問題やデジタル技術の発展などによる課題により、大きな変化の一途をたどっている。この本当の時代の変化は新しい分野を切り開き、技術的なブレークスルーが広い領域でますます急速に起こりつつあり、ルノー・グループは、自体がセクターの主要プレイヤーとして位置づけられるように戦略を適応している。ルノー・グループは常にイノベーションを遂げてきた。2022年の特許出願での大幅な加速（2021年比+30%）は、同社が例えばソフトウェアやサービスで行っている技術シフトの度合いを反映したものである。例えば、新型メガヌE-TECH電気自動車及びそのCMF-EVプラットフォームに関して、さらに300件の特許が出願されている。この数字は、ルノー・グループ内の革新の活力と、その発明を内部的に、又はパートナーと共に保護する判断を示す。

ルノー・グループはまた、特にエンジンに関して、ノウハウが認知された分野において、発明を続けている。ゾエの開発から生まれ、ヴァレオとの提携で使われている巻線ロータテクノロジーは、非常に好例である。昨年11月に発表された、新しい種類の電気モーターを作るためのワイロットとのパートナーシップも、もう一つの例である。これらのパートナーシップのもとで出願された新たな特許は、モーターのみならず充電システム、バッテリー、サーマルマネジメント、アーキテクチャ及びアコースティックにも適用できる幅広い革新をカバーしている。

産業化ソリューションも特許の対象となる。新たな技術を産業規模で取り込む能力はルノーの強みの一つであり、またルノー・グループが参加するパートナーシップへの明らかな貢献である。

2022年には、ルノー・グループの特許ポートフォリオは13,950になるだろう。

デジタル・トランスフォーメーション

車両の複雑化（電動化、コネクティッド・カー、運転支援等）、車載ソフトの急増、規制圧力の高まり等により、ルノー・グループは、システム及びソフトウェアの構成管理・開発過程及びそのデジタル・トランスフォーメーションによる検証を強化している。このトランスフォーメーションによって、企業全体が単一の環境で安全、シームレス、効率的に協力することが可能になる。設計（工程、購買、原価計算、デザイン、品質など）及び検証過程のすべてのプレイヤー並びに協力してくれている会社及びサプライヤーは、価格及びリードタイムの削減を目的として、ライフサイクル全体を通じて、デジタルツインにより車両製品のデータをアクセス可能にする。

ルノー・グループのデジタル・トランスフォーメーションは「ルノーリユーション・バーチャルツイン」プログラムとともに継続している。「企業PLM（プロダクトライフサイクルマネジメント）プロジェクト」は「ルノーリユーション・バーチャルツイン」と改称されたが、ルノー・グループのデザインを変革し、新しい時代に合わせるための大きな取り組みである。このプロジェクトは、エンジニアリング及び当社のすべての上流ビジネスに対し、商品情報とモビリティサービスを管理するための新しいデジタルツールを提供する

ものである。当社のエンジニアリングのデジタル化の進展により、このツールによってデザインからアフターサービスまでのガバナンスが軽くなる。

20年間にわたる提携を経て、ルノー・グループとダッソー・システムズは「ルノーリユーション」戦略プランに貢献するためのパートナーシップを強化している。ルノー・グループは、この規模の企業に先駆的な展開を行っており、新車や新しいモビリティサービスのプログラム開発のために、クラウド上にダッソー・システムズ3DEXPERIENCEプラットフォームを世界的に導入している。

この企業プラットフォームは、価格を低減させて車両開発期間を短縮するために、デザインからアフターサービスまでのリーンガバナンスを可能にする。これにより、ルノーは、製品ライフサイクル全体を通じてリアルタイムですべての製品関連データを共有し、すべての必要な環境でデジタルツインを管理するための新しいバックボーンを手に入れることになる。

20,000名を超えるルノー・グループの従業員は、費用の低減と車両開発期間の短縮のために導入された、全社的なデータ共有と提携を改善するために、デジタルツインエクスペリエンスの恩恵を受ける。

このプログラムにより、デザインから生産工程を含むアフターサービスまで、2022年以降、完全な形での展開も可能になり、最終的には2025年に完全なソリューションを持つことを目指している。

2022年には、2000を超えるユーザーがトレーニングを受け、クラウド上のダッソーの新しい3Dエクスペリエンスプラットフォームで完全にギアボックスが開発され、新しい革新的なルノーリユーション車両（プラットフォームとアッパーボディ）が、上流部門（製品/プロセス/アフターサービスエンジニアリング、購買、コスト、質など）のすべてを含むルノーリユーション・バーチャルツインで設計された。製品寿命期間中の車両コストの低減も、主要機能（エンジニアリング、購買、コスト、製造）のレガシーシステムによって管理されたデータを接続しながら、ダッソー・システムズのデータサイエンスや人工知能ソリューションによってリソース化された。

革新の課題である「エネルギー・デジタル化」

デジタル化

ヒューマンマシンインターフェース、マルチメディア、コネクティッド・サービス、さらにはドライバー支援システムなど、明日の自動車において、ソフトウェアはますます大きな役割を果たすであろう。高まる顧客のニーズに応えていくためには、クルマの生涯にわたり豊かにあるサービスコンテンツやサービスが必要であり、これはソフトウェアのおかげである。また、自動車事業のための新しい技術ソリューションの完成度への到達にも対応できなければならない。

ソフトウェア定義自動車

このようなデジタル化への挑戦に対応するため、当社は埋め込みソフトウェアアーキテクチャの必要な変化に対応するべく、自らを機能するようにしてきた。2022年末に発表されたグーグルやクアルコムとのパートナーシップによって、明日のコネクティッド・カーを発展させることができるようになる。「ソフトウェア定義自動車」は、新しいオンデマンドサービスを提供し、継続的な車両のアップデートを可能にし、車のオペレーティングシステム（CAR-OS）の提携企業とルノー・グループによって統合されるアンドロイド車両についての既存の提携の上に構築するために、車両・デジタル世界のベストを結集する。

「ソフトウェア定義自動車」は、クラウドでの開発から、新機能やサービスをより早く導入し、自動で車両に搭載することを可能にする。このようにアーキテクチャを集中化することで、パソコン台数の削減による費用削減、データ交換の流れや流動性の改善、データの活用による顧客への提供サービスの拡大などが図れる。このように「ソフトウェア周辺で定義された」車両は、新しいマーケットの見通しと技術革新をもって、膨大な可能性分野を切り開いている。

エネルギーの移行

現在、さらなる一步を踏み出し、ヨーロッパでは2040年までに、世界的には2050年までに、CO₂排出量をゼロにするという目標に向けてコミットしている。2030年までには、CO₂排出量を2010年比で50%削減することを目標としている。この5年間で販売車両の50%が電気自動車又はハイブリッド自動車となるといわれている自動車販売市場において、2022年までに、すべての新規モデルに電気自動車バージョンを含める予定である。

バッテリー技術

ルノー・グループは、2007年初頭に電気自動車攻勢の姿勢を打ち出して以来、グループ内で確立されたノウハウ（電気化学、素材科学、サーマルモデリング、制御電子回路、高圧ネットワーク、機械パッケージングなど）に依拠して、電池、モジュール、リチウムイオン電池について最善の選択をすることができるようになり、それによって、電気自動車やハイブリッド自動車について、他の何よりも優先される目的である自律性（エネルギー密度）、持続性（耐久性）、信頼性、コストと当然に安全性の面で最高レベルのソリューションを提供することができるようになった。ヨーロッパで2011年以降に販売された600,000台のルノーの電気自動車が累計140億キロメートルを移動しながら、バッテリー関連の重大事故（電気ショックや火災）が生じていないことは特筆すべきである。

この上流のノウハウはまた、リチウムイオン電池のライフサイクル全体（原材料の採取から解体・リサイクルまで）にも援用されるようになっており、ルノー・グループはこの世界的な取り組みの先駆者となり、かつ、より健全な産業部門の発展やバッテリーの再利用に参画することを選択した。

このように蓄積されたノウハウにより、ルノー・グループは、安全性を損なうことなく電池の機能やコストを最適化し、かつ、電池のライフサイクルの様々な段階のコラボレーションや、電気自動車の充電に関わるエネルギーサービスの発明とのコラボレーションを成し遂げてゆくゆくは電気自動車に関わるエコシステムを確立させるために、世界有数の電池の供給者と極めて効果的な協力関係を構築することができている。

現在、ルノー・グループの研究開発部門は、リチウムイオン電池の技術を、自動車での利用方法やサービスの種類に応じて、複数の観点から極限まで発展させようと継続して試みている。すなわち、その対象となるのは、エネルギー密度（自動車の自律性をさらに高めるため、あるいはバッテリーパックの容量を減らせるようにするため）だけでなく、充電電力やバッテリー価格も含まれる。

「ポストリチウムイオン」を担う電池、特に「全固体電池」（「ASSB」 - 「全固体電池（All Solid State Battery）」）あるいは固液体混合やゲルタイプ溶液のテクノロジーについても視野に入れている。

ルノー・グループは、原材料から再生、再利用の用途までバッテリーのライフサイクル全体に取り組む最初の自動車メーカーである。ルノー・グループが目指しているところは、グリーンでカーボンフリー、かつ、責任ある「メイド・イン・フランス」のバッテリーを開発し、それによって2030年までにバッテリーにかかるカーボン・フットプリントを最大35%まで削減することを目標としている（ゾエ2019との比較）。

ルノー・グループはまた、Vehicle to Grid (V2G) ソリューションの開発を進めており、これは、電気自動車のバッテリーから送電網にエネルギーを送り返すことを可能にするものである。これらのV2G技術は、経済的（顧客、電力網運営会社、ルノーにとって）だけでなく、技術的（蓄電容量の提供による再生可能エネルギーの開発支援）という二重の利益をもたらすだろう。

車両におけるバッテリーの1回目の寿命が終了した後も、まだ約3分の2のキャパシティが残っているため、2回目の寿命のサイクルに入り再利用することが可能である。モビライズは、定置式蓄電を中心とする新しいアプリケーションを開発しており、これにより、定時電力需要、移動式の電力貯蔵、他産業で使用される発電機を管理することが可能となっている。ルノー・グループは、モビライズを通じて、このバッテリーの新規市場を開拓し、ヨーロッパの当該市場を牽引するため次のような独自の産業体制を確立してきた。

- ・ デイラーのネットワークのサポートを得ながら使用済みバッテリーの回収を行っていること
- ・ リアルタイムでの技術モニタリングによりバッテリーの状態監視が可能であること
- ・ 競争力のある価格でのバッテリーの修理及び250,000ユニットのゾエのリース用バッテリーの改装が可能な設備体制

バッテリーの「終期」に関しては、ルノー・グループは子会社であるインドラ及び長年のパートナーシップを結んでいるヴェオリアを通して、電気自動車用バッテリーの回収・リサイクルの強固なノウハウを活かしている。ルノー・グループは既に累積で75MWhのバッテリーをリサイクルしており、2020年に行った分だけでその半分を占める。さらにこのプロジェクトを推し進めるために、ルノー・グループは、フランスのRefactoryプロジェクトを通じて、バッテリーの改良、再使用、分解、リサイクルのための部門を展開し、2030年までに、こうしたバッテリー「終期」とリサイクルに関するプロジェクトから10億ユーロ超の収益を生み出すことを目指している。

ザ・フューチャー・イズ・ニュートラル

リサイクルを推し進めるために、ルノー・グループは2022年10月13日、特にクローズド・ループでのバッテリーのリサイクルにおけるヨーロッパのリーダーになることを目標とする、自動車循環型経済の全バリューチェーンで活動する初めての会社である、ザ・フューチャー・イズ・ニュートラルの創設を発表した。

水素

短期的にCO₂排出量を減らし、2040年までに（ヨーロッパ）そして2050年までに（世界中）カーボン・ニュートラルを達成するには、モビリティ技術とエコシステムの詳細な見直しを必要としている。電動化はルノー・グループの戦略のバックボーンにとどまる一方、他の技術は、たとえニッチな用途であっても、チャンスを逃さないように研究されている。

ルノーが世界的な取り組み（「ゆりかごから墓場まで」というライフサイクルの解析）の中で、水素の潜在的可能性を評価するための上流研究に非常に早い時期に着手したのは、このためである。

2021年1月、ルノー・グループと燃料電池システム・水素関連事業の世界的リーダーであるプラグ・パワーは覚書に署名し、同年6月に、各社持分比率を50%とする合弁会社HYVIAを設立した。フランスを本拠とするこの新会社は、本社と研究開発拠点をヴィリエ＝サン・フレデリックに置き、2030年までに、ヨーロッパにおける水素駆動小型商用車（LCV）市場の30%を占めることを目指している。

HYVIAは、水素自動車、水素ステーション、燃料補給、及びこれらの新しい需要に適合したサービスを含む、完璧なターンキー・ソリューションを市場に提供する独自のラインナップのサービスを提供している。

2023年から発売が予定されている小型商用車のほか、ルノー・グループは他の用途も開拓している。ルノービジョンやアルピーヌ・アルペングローなどのコンセプトカーを通じて、ルノー・グループはその技術の優れた点を確認し、世界の水素エコシステムがとれる刷新に従い、この技術を最大限活用する準備をしている。

2022年の一部の製品・技術に注力

新型エンジン、特許取得済イノベーション、先進運転支援システム（ADAS）、マルチメディアシステム... エンジニアリングは、ルノー・グループのサービスと当社のブランドにある。以下の抜粋は網羅的ではない。

ルノー・オーストラル：テックSUV

最高水準の燃費と排出量を有するエンジン

オーストラルは、新しい世代のE-TECH「フル・ハイブリッド」システムと、マイルドハイブリッドアドバンスド48V（130hp）と、マイルドハイブリッド12V（140と160hp）という2つのガソリンエンジンをもって、習慣を変えることなく、すべての使用方法をカバーする様々な電動化技術を備えた革新的なパワートレインをひとつと提供し、

自動充電式E-TECH「フル・ハイブリッド」エンジンは、200件の特許出願の対象である。より高いセグメントの車両を推進し、よりよい性能と運転の楽しさを生成しながら、燃費とCO₂排出量を削減するよう設計された。電気モーターに付随する新型1.2リットルターボチャージ付3気筒ガソリンエンジン、2 kWhと400Vのリチウムイオンバッテリー、及び最適化されたクローを備えたインテリジェント自動マルチモードギアボックスを備えている。このように、このエンジンは最大146kW、つまり200馬力の複合動力を発揮する。前世代のE-TECHハイブリッド・エンジンと同様に、すべてスタートは100%電気で、無音性と応答性を兼ね備えた電動化自動車特有の運転の楽しさを提供する。この新型「E-TECHハイブリッド・エンジン」を搭載し、オーストラルは最適燃費とCO₂排出量（4.5l/100km、102g/kmからのCO₂）を可能な限り最善の使用コストで発揮する。ハイブリッドSUV（HEV）を発売した。



新型E-TECHフル・ハイブリッド200馬力エンジン：動力と効率。

4コントロールアドバンスド：感覚の世界全体

オーストラルは、15年間絶えず改良を重ねてきたルノーの4輪ステアリングシステム「4コントロールアドバンスド」の第3世代を使う。C-SUVセグメントの独自の製品で、これまでになく快適性、機敏性の向上、そして類を見ないダイナミックな性能を実現する。この装置に関連するマルチアーム後部車軸にステアリングアクチュエータが追加されたおかげで、後輪のステアリングアングルは、現在では、シティカーの旋回径す

なわち10.1メートルよりもさらに小さい、5°に達する。マルチセンス設定に関連して、4コントロールアドバンストでは、以前の3つと比較して13段階で設定をカスタマイズできる。

スマートで積極的な運転支援

走行、駐車、安全: オーストラルは32のADASを提供する。その中でも、

- ・ フロントガラスに映し出された新世代の9.3インチヘッドアップディスプレイ
- ・ アダプティブクルーズコントロール(「ストップ&ゴー」機能付)やレーンセンタリング機能、車両を車線の配置に合わせることができる地理位置情報と特定マッピングを組み合わせたレベル2の自動運転サービス「アクティブドライバーアシスト」

- ・ 360°ビジョン3Dカメラ機能
- ・ 全自動駐車
- ・ 追越し時のブラインドスポット警告・車線逸脱警報
- ・ バック時の自動急ブレーキ
- ・ バック時の駐車場出口警報
- ・ 乗員用安全脱出装置
- ・ MATRIX LED Visionインテリジェントライティング



MATRIX LED Vision技術は、配光を適応させ、周囲の車両のドライバーや乗員の快適性と安全を確保する。「Open R Link」は、スマートフォンのような直感的なクルマを実現する適応マルチメディアシステムである。オーストラルの客室の中心、OpenRスクリーンはOpenRリンクシステムの将来のアップデートに対応するテクノロジーに満ちており、流動的で豊かで拡張性にも優れたエクスペリエンスを提供する。クラウドに接続され、OpenR LinkはFOTA (Firmware Over-The-Air)技術を通じて自動的にアップデートされる。スマートフォンと同様に、OpenR Linkは直感的に操作でき、多くのカスタマイズ可能性を提供する。アプリケーションのカタログを充実させ、顧客の車内体験を向上させるため、ルノーは出版社とのパートナーシップ開発を進めている。このブランドは、世界で初めて、スマートフォンを起動することなく、車両のマルチメディア画面でWazeを直接提供する。

ルノー・メガーヌE-TECHエレクトリック：高い技術のコンパクトカー

超薄型バッテリー

新型パワートレインと同様に、メガーヌE-TECHエレクトリックにも、CMF-EVプラットフォームにぴったり合うように設計された新しい395kg型バッテリーが搭載されている。その薄さは110mm(長さ1,960mm、幅1,450mm)であり、ゾエのバッテリーより40%小さく、市販されている中で最も薄い。この薄さによって、車高を1.50mにまで抑えることが可能となり、空気抵抗の低減と効率性の向上に繋がっている。そのような小型化を達成するために、エンジニアはバッテリーの新たな化学的調整に着手し、大きなエネルギー密度を生み出すためにニッケルをより多く含み、コバルトの含有量が少ないLG製のリチウムイオンNMC(ニッケル、マンガン、コバルト)バッテリーを導入したのである。600Wh/Lに達すると、ゾエの20%超になる。また、ルノーにおいて初めてバッテリー下部にある新しい液体冷却システムの利点を活かし、アルミチューブの押し出しにより、バッテリーの小型化・高効率化を実現した。わずか18mmの高さで、バッテリーパックをプラットフォームにはめ込むのがはるかに簡単になり、デザインとスペース全体に余裕が生まれている。

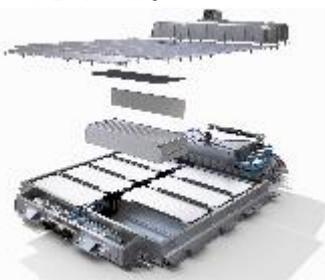
バランスのとれた性能

メガーヌE-TECHエレクトリックは2つのバッテリー容量を選択的に搭載できる。

- ・ 走行距離300kmのものだと40kWh型(WLTPサイクル)
- ・ 最大走行距離470kmのものだと60kWh型(WLTPサイクル、それぞれのバージョンによる)

40kWh型バッテリーはそれぞれ24個の電池で構成されている8つのモジュールからできており、それぞれ1層のレイヤーに配置されている。60kWh型バッテリーはそれぞれ24個の電池で構成される12個のモジュールからできており、2つの層に配置されている。どちらのバッテリーでも、110mmという記録的な高さも含めてバツ

テリーの寸法は変わらない。いずれの型も8年間の保証が付いており、この間に通常のキャパシティの70%未満にまで劣化した場合には無償での交換に応じている。



わずか110ミリの超薄型バッテリー。

高いエネルギー効率

新型メガースE-TECHエレクトリックの通常使用における走行距離は、夏季・冬季を問わず、あらゆる状況で増加する。これは、車両の効率性の高さのおかげである。安価に充電できる機会が増えたこと（後述参照）で高効率性を生み出したが、それだけでなく、新しい特許取得済みの3部構成のシステムを活用した、最適化された充電管理及び熱の交換方法のおかげで可能となった。

- ・ バッテリーのパフォーマンス効率をゾエに比べて30%（-10）向上させた新世代のヒートポンプ。全く新しい暖房・換気・空調（HVAC）システムを取り入れ、現在は電子バルブを使用している。
- ・ バッテリーやパワートレインで失われたエネルギーを管理するインテリジェントシステムで、これを再利用して運転席を暖める。これは、バッテリーとパワートレインの液冷システム（水冷オイル）の登場によって実現した。
- ・ 予測充電マネジメントは、ナビゲーションシステム上のルートを使用して、予定されている充電ステーションに近づくにつれて適切な温度にバッテリーを設定する。充電ポイントのキャパシティを最大限に活用することで、より高速で完全な充電が可能になる。

これらのテクノロジーによって、パリとリヨン、パリとラ・ロシェル、ハノーバーとコペンハーゲン、ミュンヘンとヴェニス間の走行において、1回の30分間という短時間の充電だけで走行可能であり、12.8kWh/100km（WLTP）のみの最適化された消費だけで済んだ。

特許を取得したサウンド・コクーン（ソフトダンピングフォーム）

ルノーのエンジニアが開発し特許を取得した、革新的な「コクーン・エフェクト・テクノロジー」は、電気自動車はもともと音が静かであるものの、運転時において比類なきレベルに快適な防音環境をもたらす。吸音フォームの層が車のフロアとバッテリー全体の上に収納されているのである。この改良は30km/h以上のスピードで走行するときに最も感じられ、上位のセグメントモデルで最も頻繁に見られる一種のサウンド・コクーンを生み出し、搭乗者は、走行している中でも静けさや、音楽、会話の時間を他の乗員と楽しむことができるのである。さらに、「コクーン・エフェクト・テクノロジー」は非常に軽量であり、通常の防音装置よりも3キログラム軽いのである。プレミアムモデル用の「特典」とも呼ぶべきドアライニングを追加することで、この機能を強化している。

ダチア・ジョガー：7人乗りファミリーカー

ファミリーフレンドリーで汎用性のあるダチア・ジョガーは、ステーションワゴンの長さ、レジャー活動車両の広さ、SUVの特性など、それぞれのカテゴリーの最高のものを追求している。

モジュラールーフレール

縦方向の位置では、車両の空気力学に不利とすることなくデザインに貢献する。横位置では、最大80kg（自転車、スキー板、ルーフボックスなど）を支えることのできるルーフラックとして機能する。



この巧妙なシステムは特許を取得している。スマートで、実用的で、シンプルで、経済的で、ダチアスピリットを体現する。

記録的な広さとモジュール性

3列のおかげで、ジョガーは最大7人の大人を運ぶことができる。スイスのアーミーナイフカーをモチーフにデザインし、あり得る構成を60種類超提供している。リアスペースには、2/3-1/3シートとバックレスト（2列目）付きの3人乗りの折りたたみ式ベンチシートが含まれており、7人乗りバージョンでは、個別に折りたたみでき取り外し可能なシートが2つ（3列目）ある。

ジョガーの最大積載容量は2,094Lまでである。

ルノー・グループ・ハイブリッドテクノロジーを初めて搭載したダチア・モデル

ジョガーは、最高水準の燃費と108g/kmからのCO₂排出量、140 hpの複合動力の、ダチア・ブランドのためのハイブリッド・エンジンを使った。これは、90 hpの1.6リットル4気筒ガソリンエンジン（HR16）、2台の電気モーター（50 hpのモーターと高速スターター/ジェネレーターの張力）、及び電動自動ギアボックスで構成され、ルノー・グループ内で証明され、認識されているテクノロジーに基づいている。電動自動ギアボックスは熱要素に特化した4つのレポートを備え、他の2つは電気に割り当てられた。この複合技術は、クラッチがないことによって可能になる。

再生可能なブレーキは、1.2 kWh（230 V）のリチウムイオンバッテリーの高エネルギーリカバリー容量と自動ギアボックスの効率性を兼ね備え、以下の特徴を有している。

- ・ 全電動モード時の市街地走行時間の最大80%
- ・ 最大40%の燃費節約（運転習慣を変えずに都市走行で同等の内燃エンジンと比較）。

スタートアップとオートマチック・トランスミッションの100%電動トラクションにより、ジョガーは快適性と使いやすさを得られ、運転の楽しさとエネルギー効率を最適化する。バッテリーは、ブレーキや減速により走行中に再充電する。

エコG：ダチアによるガソリン-LPGバイフューエルの提供

ダチアは、ECO-GラベルでガソリンとLPGのデュアルフューエル車のフルラインナップを提供する唯一のメーカーである。この技術の工場統合は安全性と信頼性の保証である。メーカーの保証期間、保守作業の間隔及び価格、トランクの容量はガソリン車と同じである（LPGタンクはスペアタイヤの代わりに配置）。WLTPサイクルのECO-G 100エンジンの総使用量は、LPGモードで7.7l/100km（すなわち118g CO₂/km）、ガソリンモードで6.0 l/100 km（すなわち135 g CO₂/km）である。LPGで走行することにより、ダチア・ジョガーは同等のガソリンエンジンと比較して平均10%少なくCO₂を排出する。また、LPGは40 l、ガソリンは50 lの2基のタンクで、1,000km超の航続距離を備えている。ダチアで、LPGは使いやすさ、運転の楽しさ、省CO₂排出量、すばらしい航続距離を兼ね備えている。国によっては、ガソリン/LPGのバイフューエル車は、税制優遇や減税、ガソリンスタンドでの購入価格の安さ、あるいは環境上の罰則がないことから利益を受ける。

ダチア・ジョガー・ハイブリッド



ルノー・トラフィック・バン:40年にわたるプロフェッショナル向けの提供

ルノー・トラフィック・バンは、新しい安全装備（オートエマージェンシーブレーキ、ブラインドスポット警告、360°駐車アシストなど）、現代的なマルチメディアシステム、及び拡大・改善された航続距離のエンジンを提供している。よりモダンで、より快適で、より優れた装備のトラフィック・バンは、市場で最高のレベルにある。



この多目的車は、有用で快適な仕事の道具を求めている職人業者や会社のフリートの期待に応えている。

いまだ最高の貨物容量

市場の基準であるトラフィック・バンは、積載できる長さ、モジュラー性、バンスペースのカスタマイズに関して常に最高のレベルを提供する。この車両は以下が利用可能である。

- ・ 2種類の長さ（5.08と5.48 m）と2種類の高さ（1.967 mと2.498 m）
- ・ バンバージョンで5.8から8.9 m³の範囲の利用可能な容量を搭載
- ・ キャビンフロアの有無
- ・ 長さ3.05mまでの平坦な荷台の設置、4.15メートル（拡張されたL2版では、パーティションに「ロングロード」ハッチがある）。

モジュール化とカスタマイズですべてのニーズに対応

トラフィック・バンには、幅広いオプション、アクセサリ、注文に応じたカスタマイズが用意されている（一部は工場ですべてに対応する）。さらに、カスタマイズの可能性も数多くある：乗務員キャビン、ガラス張り、間仕切り、ドアなど。トラフィック・バンの「キャブフロア」バージョンは、大型容量、冷蔵、食品トラック、ダンプカーなどの多種多様なバージョンに適合させることができる。

ベストセラーの最初の電動モデルであるトラフィック・バンE-TECHエレクトリック

2022年9月ハノーバーのIAAショーで発表され、この車両は、サーマル車両と同等の多様性、同等の性能・顧客の要望への適合性を提供する。トラフィック・バンE-TECHエレクトリックは90kW（120 hp）のエンジンを搭載し、牽引容量750kg、積載容量1.1tである。52 kWhバッテリーの航続距離は240km WLTPである。



ルノー・トラフィック・バンE-TECHエレクトリック

アルピーヌA110R:明るさ、空気力学及び性能



完全に炭素繊維でできているので、A110 Rのボンネットは2.9kg少ない。2つのエアダクトがスポーツカーの空気力学を最適化する。

アルピーヌA110 Rは、トラック上でも最も抜本的な性能とスポーツ感を表現するが、路上でもそうである。その発生の心臓部である、軽さ、シャシー、完璧な空気力学の探求は、地面支持の向上と抗力の低減との最適な兼ね合いに基づいている。モータースポーツにインスパイアされ、新型アルピーヌA110 Rには、そ

の挙動を高速で最適化するための多くの要素が追加又は修正された。特に、フォーミュラ1用の風洞での技術と開発手段の恩恵を受けている。

ミシュランパイロットスポーツカップ2セミスリック高性能タイヤで最高の性能を得るために開発された、独自のチューニングとアルピーヌA110 Rの専用シャーシのチューニングは、これまでにない性能で、サーキットに最適で、路上にも認可された自動車を作る。

もし軽さがアルピーヌのDNAの中にあるならば、技術者たちはその表現の中でさらに一段と進歩したことになる。炭素繊維の集約的な利用のおかげで、アルピーヌA110 Rの重さはA110 Sより34kg少ないわずか1,082kgである。重さ・パワー比を3.6kg/hpに下げ、この新型スポーツカーは、たった3.9秒で時速100kmで走り、21.9秒で1,000mのスタンディングスタート運動を完了し、したがってカテゴリートップクラスの性能を誇るクルマに位置づけている。

「新アルピーヌA110 R」は、省エネ性が高い。この新型スポーツカーは、そのカテゴリーの中ではるかに軽量で、低抵抗と大幅なダウンフォースを両立させた空気力学を搭載しているため、すべての走行状況で省エネ性を最大限に引き出すことができ、CO2が非常に低く（競合の1/3以下）、省エネ効果が期待できる。

フランスで作られ、メーカーアルピーヌ Dieppe Jean Rédéléでは、スポーツ性の面でブランドのノウハウに新たな章を開いている。

A110 E-Ternité : アルピーヌ革新の最先端における100%電動試作品

アルピーヌはA110の60周年を機に、「メイド・イン」アルピーヌ革新を搭載し、将来へ向けてブランドを計画する、これまでにない試作品であるA110 E-ternitéを発表した。実証可能なローリングラボ、A110 E-ternitéは100%電動コンバーティブルで、このセグメントの電気自動車の比類のない軽さでアルピーヌの伝説的なアジリティを維持することをやってのける！

100%電動のA110 E-ternitéは、実際の探査作業の成果である。名声ある過去と100%電動の将来の結びつきであり、アルピーヌが現在、新モデルのラインナップを開発するために実施している作業を示している。

10年超にわたり電動自動車にコミットしてきたルノー・グループは、この分野の先駆者であり、すべての自動車セクターで豊富で貴重な実績を積んできた。したがって、チームがこの問題についての反映を非常に早く始めたのは当然のことである。「レストモッド」の精神の中で、A110は、すべて現実的な予算で、その軽さとアジリティで認識されるスポーツ性の神話を電化するという、明確な目的を持った本研究の理想的な支援となった。チャレンジの成功は、A110 E-ternitéで記録的早さで生み出され、2022年7月に発表された。2024年からドリームガレージの発売を積極的に準備している技術者にとって、インスピレーションと教訓の本当の源泉だ。

モビライズ・ドライバー・ソリューションズ：タクシーと運転手のためのオールインワンの提供

電気モビリティへの取り組みは革新的で、モビライズはこれまでにない「Vehicle as a Service」の提案を行っている。「モビライズ・ドライバー・ソリューションズ」と呼ばれ、耐用年数と走行距離の柔軟なサブスクリプションとモビライズ・リモメンタルのための一連のサービスという観点から構成される。

後者はWLTPサイクルの航続距離は450キロの100%電動セダンである。エレガンス、広さ、快適さを兼ね備え、ユーザーと顧客に十分満足していただける。タクシーやPHV（プライベートハイヤー）のプロフェッショナルの特殊なニーズに向け作られ、モビライズ・ドライバー・ソリューションズは完全な商品、すなわち信頼性の高い作業手段、快適な走り、ラインナップ最高のサービスと顧客のニーズに合わせたサービスを提供することにより、安心を提供する。アップフロント・ファイナンスから、優先的なワークショップの受付や特化したカスタマーサービスまで、彼らが恩恵を受けることのできる完全なパッケージである。「モビライズ・ドライバー・ソリューションズ」サービスは、マドリッドで6月、パリで2022年11月に販売を開始した。今後数ヶ月でヨーロッパの他の都市にも広がるだろう。



モビライズ・リモはエレガントな100%電動セダンである。

第4【設備の状況】

1【設備投資等の概要】

「設備投資及び研究開発」を参照のこと。

2【主要な設備の状況】

「主要製造拠点 - 生産台数」を参照のこと。

工場における環境管理体制

2022年度、12ヶ国42の拠点の約280名のメンバーが製造関連環境ネットワークを構成することになった。ルノー・グループの工場における環境管理は、次の4つの柱で支えられている。

1 ISO 14001に基づく継続的な改善

1995年より、ルノーは、ISO 14001に基づき、継続的な改善に対する意欲と共に、各拠点における環境管理アプローチの体系的な実施を開始した。これは、環境負荷を減らし、法規制の遵守を確保するために行われた。2008年以降、ルノー・グループの100%の製造拠点^(*)並びに9の主要なエンジニアリング及びロジスティクス施設において、ISO 14001の認証が取得された。

(*) メイジュー拠点(範囲内の新しい拠点)については、認証過程の途中である。社内監査は2022年に実施され、社外監査は2023年前半に予定されている。

2 グループレベルでのツール及び基準

これらの主要な環境リスクを制御するために、フランス企業注意義務法で必要とされているとおり、ルノー・グループは「強行規定環境」と呼ばれるツールを開発した。2021年度から展開されたこの評価ツールを使用して、環境リスクを特定し、優先順位を付けることができる。

環境に関する全分野を対象とした工業規格は、ルノー・グループの拠点に適用される最低要件を定める(下記「製造プロセスのエコデザイン」の段落を参照のこと。)。これらの規格は、工場のある国がどこであれ、特に工場が拘束力のある規制の枠組み対象とされていない場合に、プラクティスを標準化し、環境の点で当社の方針及び目標を反映し、それらを遵守することを確保する。「強行規定環境」ツールは、これらの基準の要点を強調する。

このツールは、厳しい規制の枠組みがない国において、とりわけ重要である。環境管理及び化学製品の取扱いに関して、拠点は専門家機能により管理される標準化されたツールの利用可能性にも依拠する。これらのツールは以下を含む。

- ・ ルノー・グループで使用される主な言語で世界規模で利用可能なÉcorisquesと呼ばれる専門家システム。このシステムは、工場の化学リスクに関連する活動及び潜在的な災害からの環境的影響を判断及び格付けし、工場の環境行動計画の中でそれらを優先づける。
- ・ 環境的影響及びエネルギー消費(R2E)に関する報告システム
- ・ ルノー・グループで使われる主要な言語で利用可能な有害物質の管理及び化学リスクの予防のためのCHEMISデータベース(化学情報システム)。CHEMISは、環境及び健康の両観点から化学品を安全に導入し、その使用に関連するリスクを予防し、技術及び規制上の変更を予測することを目指すルノー・グループの化学リスク管理プロセスにおける重要なツールである。
- ・ 国内及びEUの環境法令への遵守を監視及び追跡するプロセス
- ・ ルノー・グループのすべての拠点からアクセス可能な環境基準及びベストプラクティスの文書データベース

3 製造プロセスのエコデザイン

ルノーの産業プロジェクトは、マイルストーンに沿った開発戦略に従って設計される。これらのマイルストーンで、各事業分野は、プロジェクトが定義された規則を遵守していることを確認し、他の事業分野との統合を検証する。HSEE部門は、ルノー・グループによるこのアプローチの一部である。

環境に関しては、プロジェクトの進行役となる拠点が環境強行規定に記載された義務的規則を遵守できる方法でプロジェクトを設計しなければならない。これらの規則は、各国の規制要件がより厳しい場合にそちらの要件が優先されることを念頭に置いて、ルノー・グループのすべての拠点到適用される最低要件を定めている。この目的を達成するために、ルノー・グループは、現在展開されている新しい方法論のツールである、「プロジェクト内HSEE」強行規定にも依拠する。

例えば、フラン拠点に2023年導入予定の設備について、アコースティック・エミッションのモデル化を実施した。これらのモデルにより、計画された拠点（音響を反射できる壁面がある拠点）での配置を考慮することができ、また、将来的な設備の稼働開始日から近隣への騒音レベルを適合させるよう、サプライヤーに促すことができた。

ルノー・グループのすべてのプロジェクトに適用される最低要件の共用基盤を補完するため、地域環境に関連する制限又は機会に従い、技術革新が導入される可能性がある。これは、例えば、「ニッケルフリー」技術革新の場合である。

4 環境管理体制の監査

1990年代の終わりから、ルノー・グループは、製造拠点並びに主要なエンジニアリング及びロジスティクス施設のすべてにおいて社内環境監査を活用している。それは、ISO 14001要求事項の実施並びに、とりわけ環境の保護のための独自の社内基準の遵守を監視するためである。これらは、認証された独立機関により毎年行われる外部監査を補うものである。

したがって、社内監査は、工場間のベストプラクティスの交換及び環境パフォーマンスにおける改善を促進する相互監査を用い、産業環境ネットワークのメンバー（環境マネジャー及び事業専門家）により実施されている。

2022年度末現在、かかるネットワークは、ISO 14001や各種の環境に関する知識に従って特に訓練され、資格を持つ53名の社内環境監査人を有していた。新たな監査人はそれぞれスキル開発に取り組み、最終的には監査マネジャーとなる。

3【設備の新設、除却等の計画】

欧州初のモビリティ専用循環型経済工場「Refactory」

ルノー・グループは、2020年11月、フランの工場におけるRefactoryの創設を発表した。このプロジェクトは、ルノー・グループの転換戦略の一環であり、循環型経済への先駆的な取り組みの上に成り立っている。それは、車両の寿命を通して生み出される価値創造の潜在的可能性に基づき、持続可能なモビリティのための競争的な産業モデルを開発することを目的としている。2021年に始まったこの新しい活動の展開は、2025年まで続く予定である。

Refactoryは、多部門のパートナー（起業家、学術パートナー、主要グループ、地方自治体など）の大規模なネットワークに依拠し、4つの活動分野を軸に構成されている。

ReTrofit。この部門は、車両の寿命を延ばすことを可能にするすべての活動とその用途を統合し、Re-Cycle部門と連携しながら、社内で使用された部品や材料の流れを1つの工場で効率的に管理することを確実にしている。2020年末より年間45,000台の中古車のリコンディショニングが可能なUVファクトリーを導入したが、2023年には新たに大型車用の車体修理工場がこれに増設され、年間で最大25,000台の衝突事故車を修理する予定である。

マスターの商用車用電気モーターのReTrofitを皮切りとして、内燃動車から他の炭素集約度の低いエネルギーへの転換を目指すReTrofit活動も計画されている。2022年7月中旬に発表されたルノー・グループとトルヴ（旧フェニックス・モビリティ）のパートナーシップは、非専門車両メーカーとReTrofit部門のスタートアップとの初の提携関係である。このパートナーシップは、将来の商業的提供の立ち上げを目指した概念実証プロジェクトである。

これは、特にカーシェアリングのフリート修理サービスによって補完される予定である。

ReEnergy。この部門の目的は、電気自動車のバッテリー及び新しい低炭素エネルギーの革新的な用途を拡大すること、すなわち、電気自動車のバッテリーの評価及び修理、使用済みバッテリーの分解及び使用済み

バッテリー構成部品の再利用、電気エネルギーの定置式貯蔵などの当初の寿命経過後の用途の開発、並びに水素燃料電池及び低炭素自動車向け充電インフラの産業化である。

ReCycle。 ショワジー＝ル＝ロワの工場から移管された再製造ワークショップを含むこの部門は、材料の効率的な管理に寄与する様々な活動をまとめ合わせる予定であり、使用済み車両の解体、自動車構成部品の再利用及び修理、並びにRefactoryの様々な部門及びインドラのネットワークから出た材料の閉鎖ループでのリサイクルを行う。

ReStart。 産業ノウハウの普及及び発展を図るとともに、循環型経済における研究及び革新を加速させるために、循環型経済の職務専用のトレーニングセンターだけでなくインキュベータの内在を予定した部門である。また、産業用ロボットのReTrofitサービス及び3Dプリンターからの部品生産を伴う高度な製造活動も含まれる。

価値創造を生み出す当グループのエコシステムの変革

以下のとおり、いくつかの主要な戦略プロジェクトが産業ルノーリユージョンの中心になっている。

産業界の未曾有の活動「Refactory」

2020年11月、ルノー・グループはフラン拠点を変革し、2030年までにCO₂の収支がマイナスになることを目標に、欧州初のモビリティ専用循環型経済工場であるRefactoryを創設することを発表した。以降、この変革プランは段階的に実行され、2024年まで続く予定である。この工場は、4つの活動分野を中心に組織されており、それぞれがReTrofit、ReEnergy、ReCycle、ReStartという独自の専門性を持っている。

フランのRefactoryは、ルノー・グループがフランスにおける工業拠点を再容認しつつ、急速に成長する価値の源泉から利益を得ることを可能にする。その目的は、イニシアチブを奨励し、循環型経済のための革新を進展させ、2040年までにヨーロッパ内の生産拠点でカーボン・ニュートラルを達成するルノー・グループの意欲に貢献することである。長期にわたって、工場とその従業員の多くの資産に基づいた、環境的にも社会的にも責任のある再変換となるだろう。

2022年、フランのRefactoryは、ショワジー＝ル＝ロワの修理活動に対応した。フラン及びショワジー＝ル＝ロワの従業員に対して支援策及びトレーニング策を導入した。

Refactoryは、ルノー・グループの持続可能な開発の中心になっている。この活動は、スペインのセビリア工場（2022年12月2日に正式に稼働を開始した。）で実施されたように、より広く展開されることを意図している。

フランス北部における産業ハブかつリーダーであるルノー・エレクトリシティ

ルノー・エレクトリシティは、この主要な産業プロジェクトであり、2025年までに年間480,000台の電気自動車を生産することを目指しているだけでなく、サプライヤーの完全なエコシステムを編成し、ルノー・グループ及びルノー・グループのブランドがより高い競争力を得るために要する多くの費用を革新・削減できるようにすることを目指している。

詳細は、第2 - 「3 事業の内容」を参照のこと。

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】

2022年12月31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權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名又は 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の推移】

(2022年12月31日現在)

過去5年間に資本金に変動はなかった。

株式及び議決権

株式は、法律により定められる規定及び条項に従って口座に登録される。全額払込済の株式は、所有者の裁量により、記名式又は無記名式となる。但し、全額払込済でない株式は記名式でなくてはならない。

各株主は、以下の規定に従うことを条件として、その保有する株式と同数の票を有する。

2014年3月29日法律第2014-384号(フロランジュ法)に基づく改正後のフランス商法第L.225-123条に従い、フロランジュ法の公布の後に制定されたルノーS.A.の定款による別段の定めがない限り、2016年4月3日以降、他の株式に付与された議決権の二倍の議決権が自動的に全額払込済の株式であって少なくとも2年間同一株主の名義で登録されていることが証明されたすべての株式に付される。

2022年12月31日現在、104,899,372株のルノー株式が二倍議決権を有しており、これは株式資本の約35.5%及びルノーの年次株主総会において行使可能な議決権の約68.4%に相当する。

二倍議決権は、法令に定める例外を除いて、株式のうち無記名式株式に転換されたもの又は所有権移転を経たものについては、自動的に消滅する。

増資、収益又はその他の払込資本から生じる株式が、既に二倍議決権を享受していた株式に由来する場合には、その発行日から二倍議決権を与えられる。

また、自己株式には議決権がない。2022年12月31日現在、議決権の理論数は、400,621,656であった。

5,310,961株の自己株式及び日産ファイナンス株式会社が保有している株式（44,358,343株、下記（4）を参照のこと。）は、無議決権株式であり、これを踏まえると、行使可能な議決権の2022年12月31日現在の総数は306,705,509株であった。

（4）【所有者別状況】

（2022年12月31日現在）

過去3年間の株式所有構成及び行使可能な議決権

	2022年12月31日現在			2021年12月31日現在			2020年12月31日現在		
	所有 株式数	資本に対 する割合	議決権の 割合	所有 株式数	資本に対 する割合	議決権の 割合	所有 株式数	資本に対 する割合	議決権の 割合
フランス政府 ⁽¹⁾	44,387,915	15.01%	28.94%	44,387,915	15.01%	29.05%	44,387,915	15.01%	28.57%
日産ファイ ナンス株式会社	44,358,343	15.00%	-	44,358,343	15.00%	-	44,358,343	15.00%	-
ダイムラー・ グループ ⁽²⁾	-	-	-	-	-	-	9,167,391	3.10%	5.07%
従業員 ⁽³⁾	11,198,833	3.79%	6.52%	10,681,552	3.61%	5.88%	10,286,922	3.48%	5.30%
自己株式 ⁽⁴⁾	5,310,961	1.80%	-	4,582,464	1.55%	-	4,538,199	1.53%	-
一般	190,466,232	64.40%	64.54%	191,712,010	64.83%	65.07%	182,983,514	61.88%	61.06%
合計	295,722,284	100.00%	100.00%	295,722,284	100.00%	100.00%	295,722,284	100.00%	100.00%

(1) フランス政府が保有する議決権の数の変動については下記を参照のこと。

(2) 2021年11月15日、メルセデス・ベンツ・グループ（旧ダイムラー）は保有していたルノーに対する全持分（資本金の3.10%）を売却した。

(3) 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、従業員及び元従業員がFCPE ミューチュアル・ファンドにより所有する株式並びに2016年度割当制度以降の業績連動株式割当の従業員受益者により直接所有される記名式株式に相当する。

(4) 2022年7月1日以降に当社が実施した流動性契約に基づく保有株式を含む。

資本金は1,126,701,902.04ユーロであり、株式295,722,284株に等分される。2022年12月31日現在、当該株式は、以下のとおりに分けられる。

- ・フランス政府は、資本金の15.01%を所有している。これは、ルノーの理論上の議決権の22.16%及び行使可能な議決権の28.94%に相当する（但し、「当社の株式及び議決権に関する株主契約」に記載された制限の適用を除く。）。
- ・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資本金の15.00%を所有している（2021年12月31日と比較して変動なし。）。但し、日産ファイナンス株式会社は、ルノーの日産自動車株式会社（日産ファイナンス株式会社の親会社）に対する持分により、フランス商法第L.233-31条の規定により、同社が保有している株式に付されている議決権を行使する権利を有しない。
- ・ルノーの従業員及び元従業員は資本金の3.79%を所有している（一括管理されているFCPEミューチュアル・ファンドを通じた2.92%及び2016年プランにおける業績連動株式割当の従業員受益者による0.87%を含む）。

- ・自己株式の資本金に対する割合は1.80%であった。フランス法上、これらの株式に議決権は付されていない。
- ・浮動株の資本金に対する割合は（2021年12月31日現在64.83%であったのに対して）64.40%である。
- ・取締役会メンバーは全体として、当社資本金の0.5%未満を直接所有している。

当社の知る限り、ザ・キャピタル・グループ・カンパニーズ・インク（5.05%）を除き、フランス政府又は日産ファイナンス株式会社以外で、資本又は議決権の5%超を直接的又は間接的に、単独で又は共同で所有している者はいない。

2022年12月31日、ルノーのSA株主に関する調査が実施された。

この調査により、一般投資家の所有持分について、大株主のカテゴリー別のおおよその内訳が判明した。当該日において、

- ・機関投資家は、ルノー資本金の48.99%を所有していた。その内訳は以下のとおりである。
- ・フランス機関投資家は資本金の11.04%を所有していた。
- ・外国機関投資家は資本金の37.95%を所有していた。
- ・上位10位までのフランス及び外国機関投資家は資本金の約21.62%を所有していた。
- ・残りの一般投資家は資本金の15.41%を所有していた。これは、主に個人株主により所有された。

オプション

当社は今後、新たなストック・オプション制度を付与しないことを決定した。

最新の承認は、2011年4月29日の合同株主総会で38ヶ月の期間で採択された。年次株主総会において新たな承認を要請する予定はない。

業績連動株式

フランス商法第L.225-197-1条に従い、2022年5月25日の合同株主総会は、38ヶ月の期間で、取締役会が当社の従業員又はフランス商法第L.225-197-2条に規定される一定の種類 of 従業員並びに関連する会社及びグループの従業員に対して業績連動株式（発行済みであるか未発行であるかを問わない）を付与することを承認した。付与及び発行済株式については、「 役員の報酬等」を参照のこと。

自己株式の買戻し^(*)

(*) この項目には、AMF一般規則241-2条によりプログラムの記載に要求される情報及びフランス商法第L.225-211条の条項により要求される情報を含む。

フランス商法第L.225-209-2条の規定に基づき、2022年5月25日の合同株主総会、第17号議案において、当社は、最大で18ヶ月の間、自己株式の取引を行う権限を付与された。

プログラムの目的は以下のとおりである。

- ・ 取得した株式の全部又は一部を消却し、特に業績連動株式の取得に起因する希釈化を補うこと
- ・ 取得した株式の全部又は一部を、当社及び当グループの元従業員、現従業員、元上級幹部及び現上級幹部に対する業績連動株式の割当計画その他の株式保有計画の実施に使用すること
- ・ 有価証券が表章する当社株式の割当を受ける権利の行使により取得された株式の全部又は一部を交付すること
- ・ 流動性契約を通じてルノー株式の流通市場や流動性を刺激すること
- ・ より一般的に、適用ある法令又はAMFにより、現在許可されている、又は、承認若しくは許可されるであろう他のすべての取引を実行すること

2022会計年度にルノーが行った自己株式の取引

1. ルノー株式の流通市場での活性化や流動性の向上（流動性契約）

ルノー・グループは、2022年7月1日から1年間（黙示の更新あり）、エクサンBNPパリバに、ルノー普通株式の流動性・市場監視契約の実施を委託した。

2022年、この流動性契約に基づき、ルノー・グループは平均株価30.63ユーロで4,124,809株を取得し、取得代金総額126,348,890ユーロを支払い、また平均株価30.73ユーロで4,013,309株を売却、売却代金総額123,325,558ユーロを獲得した。

2023年1月25日、適用法に基づき、当社は2022年12月31日時点の流動性契約に関する半期報告書を公表し、当社ウェブサイト（www.renaultgroup.com）でも公開した。

2. 従業員株式割当の適用範囲

ルノーは、2022年5月25日の年次株主総会において承認された株式買戻しプログラムの一環として、2022年6月に1,260,000株の自己株式を、2022年11月に636,000株の自己株式をそれぞれ買い戻した。

2022年12月31日現在、ルノーが直接的又は間接的に保有する5,199,461株（ただし、流動性契約を除く）は、当社の従業員若しくはシニア・エグゼクティブに対する無償業績連動株式制度又は他の形式による配分、割当、若しくは譲渡の実施のためにすべて分配されている。株式報酬（長期インセンティブ）の受益者が取得した株式は資本構成に影響を与えてはならないものとする。したがって、無償業績連動株式付与に基づき取得された株式は自己株式買戻しプログラムから割り当てられるものとする。その目的は、当社の資金を変動させないことにある。

2022年5月25日に開催された株主総会において承認されたプログラムの一環として、ルノーが2022年に行った自己株式の取引

	2022年12月31日現在の収支合計						2022年12月31日現在の建玉	
	株式割当の適用範囲		流動性契約		合計		オープン・ポジション （買い）	オープン・ポジション （売り）
	購入	売却	購入	売却	購入	売却		
株式数	1,896,000	0	4,124,809	4,013,309	6,020,809	4,013,309	なし	なし
平均売却、購入又は行使価格（ユーロ）	29.18	0	30.63	30.73	30.18	30.73	なし	なし
合計（ユーロ）	55,331,256	126,348,890	123,325,558	181,680,146	123,325,558			

B- 2022年末の状況及び自己株式の目的別割当について

2022年12月31日現在、当社が直接保有する額面3.81ユーロの5,310,961株（資本金の1.80%相当）は、以下のように割り当てられている。

- ・「従業員割当」に割り当てられた5,199,461株は、資本金の1.76%に相当し、純簿価は162,134,579.47ユーロとなる。

- ・「市場の活性化」目的に割り当てられた111,500株は、資本の0.04%に相当し、3,487,852.33ユーロの純簿価を有している。

2022年12月31日現在、直接的又は間接的に保有する自己株式の割合：1.80%。

2022年12月31日以前の24ヶ月間に消却された株式数：0株。

2022年12月31日時点のポートフォリオにおける保有株式数：5,310,961株。

2022年12月31日時点のポートフォリオ純簿価：165,622,431.80ユーロ。

2022年12月31日時点のポートフォリオ価値^(*)：166,100,305ユーロ。

(*) 2022年12月31日現在の株価31.275ユーロに基づく。

2023年5月11日の年次株主総会に承認を得るために提案される自己株式買戻しプログラムに関する詳細

フランス金融市場庁（AMF）一般規則第241-1条から第241-7条及びフランス通貨金融法典第L.451-3条に基づき、この項目では、ルノーが組織する新しい自己株式買戻しプログラムの目的及び取り組みについて記載する。このプログラムは、2023年5月11日の合同株主総会に承認を得るために提案されるものである。

プログラムの目的は以下のとおりである。

- ・ 今年の年次株主総会に提案される第16号議案の採択を条件として、とりわけ、株式引受権の行使又は無償割当株式の取得により生じる希薄化を相殺するために、取得株式の全部又は一部を消却すること。
- ・ 法律で定める条件に基づき、当社及び当社グループの現在及び従前の従業員及び役職員を対象としてストック・オプション制度若しくは無償株式制度又はその他の形式の譲渡、割当、処分若しくは移転を実施し、また、かかる取引に関連するヘッジ取引を完了するために取得株式の全部又は一部を使用すること。
- ・ 適用される規則に従い、転換、行使、償還、交換又はその他の手段により当社株式に権利を付与する有価証券に付随する権利の行使時に、取得株式の一部又は全部を交付すること。
- ・ AMFにより承認された市場慣行を遵守した流動性契約に基づき、独立投資サービス・プロバイダーを通してルノー株式の流通市場又は流動性に従って行動すること。
- ・ より一般的に、適用ある法令上の規定又はAMFにより、現在許可されている、又は、承認若しくは許可されるであろう他のすべての取引を実行すること。

これらの株式の取得、処分、譲渡又は交換は、適用ある規則に従い、当社の資本金へのアクセスを付与するデリバティブ金融商品、社債若しくは有価証券の使用又はオプション戦略の実行を通じて、とりわけ市場又は店頭取引（ブロックトレーディングを含む。）で、手段の如何を問わずに行うことができる。

年次株主総会により決定される事項は以下のとおりである。

- ・ 購入最高価格は、取得費を除いて、1株当たり100ユーロ（又は同日における他の通貨による同等額）とし、株式購入プログラムの完了のために割り当てられる資金の最高金額は957.25百万ユーロとする。但し、資本金に影響を与える取引（株式の分割若しくは併合又は株主に対するボーナス株式割当）の場合、価格及び株式購入プログラムの完了のために割り当てられる資金の最高金額は、当該取引実行後の株式数と比較した当該取引実行前の資本金を構成する有価証券数の割合の倍数を基にして調整される。
- ・ 取得可能な株式数は株式資本を構成する株式の10%とする。但し、(a)この上限は、当該年次株主総会後に実施される当社の資本金に影響を与える取引を考慮して適宜調整される当社の資本金額に適用されること、また、(b)AMF一般規則に定める条件に基づいて株式の流動性を高めるために株式が買い戻される場合、前述の10%の上限の計算を考慮した株式数は、当該承認の有効期間中に転売された株式数を差し引いた購入株式数とすることとする。

適用規則によって認められる限度内であれば、取締役会がこの承認に従って行う取引は、株式買戻しプログラムの有効期間中、いつでも実行することができる。但し、年次株主総会の事前の承認を得た場合を除き、第三者が当社株式の公開買付を行う場合、取締役会はこの承認事項を執行することができず、かかる買付が終了するまで当社は株式買戻しプログラムを引き続き実行することができない。

フランス商法第L.225-210条の条項に従い、当社は、直接的であれ、また、自己の名義で会社のために行う者を介する場合であれ、自己株式又はいかなる種類の株式についても、その10%を超えて保有することはできない。

取締役会は、この承認事項を執行するため、必要に応じて、その期間を特定し、その条件を決定し、とりわけ、市場内外で注文を行い、適用ある法的又は規制条件に従い、追求された各目的に取得株式を譲渡又は再譲渡し、すべての手順を実行し、より一般的に、その点について必要なすべての措置を講じるために、下部組織へ移譲する権能を含む、すべての権能を付与される。

取締役会は、毎年、本決議に従って実行された取引について年次株主総会に報告するものとする。

本承認は、当該年次株主総会の日現在から最大18ヶ月間付与され、同一の目的に対する従前の承認を、未使用の金額について無効とする。

(5) 【大株主の状況】

株式及び議決権の所有

2022年12月31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	議決権
フランス政府 ⁽¹⁾	フランス	44,387,915	15.01%	28.94%
日産ファイナンス株式会社	神奈川県横浜市 西区高島1-1-1	44,358,343	15.00%	-
ダイムラー・グループ ⁽²⁾	ドイツ連邦共和国 70327 シュ ツットガルト、 メルセデスシュ ラーセ 137	-	-	-
従業員 ⁽³⁾		11,198,833	3.79%	6.52%
自己株式 ⁽⁴⁾		5,310,961	1.80%	-
一般		190,466,232	64.40%	64.54%
合計	-	295,722,284	100.00%	100.00%

(1) フランス政府が保有する議決権の数の変動については上記(4)の説明を参照のこと。

(2) 2021年11月15日、メルセデス・ベンツ・グループ(旧ダイムラー)は保有していたルノーに対する全持分(資本金の3.10%)を売却した。

(3) 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、従業員及び元従業員がFCPE ミューチュアル・ファンドにより所有する株式並びに2016年度割当制度以降の業績運動株式割当の従業員受益者により直接所有される記名式株式に相当する。

(4) 2022年7月1日以降に当社が実施した流動性契約に基づく保有株式を含む。

2 【配当政策】

当期純利益の配分

当期純利益は、適用される法律に従って配分される。

分配可能利益は、法律に定めるとおり、当期利益から前年損失及び法定準備金への繰入額を差し引き、そこに前年度から繰り越された利益剰余金を足した額である。取締役会の提案によって、年次株主総会はその利益の内、任意の通常準備金及び特別引当金に充てる部分、又は繰り越す部分を決定することができる。剰余分(もしあれば)は、株式の払込額及び未償却額に応じて株式間で分配される。

法律上の規定に従って、年次株主総会は株主に、配当支払の全部又は一部を現金又は株式のどちらで受け取るかという選択肢を提供することができる。

株式による配当の支払請求は、株主総会の開催日から3ヶ月以内の、年次株主総会が設定した期間中に請求されなくてはならない。取締役会は、増資が行われた場合、この期間を最高3ヶ月まで延期することができる。

配当

配当方針

2022年11月8日、ルノー・グループは、戦略計画「ルノーリユーション」の「レボリユーション」フェーズのプレゼンテーションにおいて、2023年から配当を復活させることを発表した（2022年度分 - 株主総会の承認が必要）。この配当は新時代を象徴するものである。配当性向は、中期的には純利益の35%（グループ持分）まで、規律ある方法で徐々に高めていく予定である。そのためには、ルノー・グループの最優先課題である「投資適格格付けへの復帰」を達成する必要がある。

2023年2月15日の取締役会において、2022年度の配当金として0.25ユーロを支払うことを提案し、この提案は2023年5月11日の年次株主総会の投票に付される予定である。配当金は全額現金で支払われ、配当落ち日は2023年5月17日、支払日は2023年5月19日に予定されている。

配当は年次株主総会（年次株主総会で決定されなかった場合、取締役会）により指定される日付及び場所で支払われる。

会計年度	12月31日時点での資本金を構成する株式数	1株当たりの配当(ユーロ)	支払日
2017	295,722,284	3.55	2018年6月25日
2018	295,722,284	3.55	2019年6月20日
2019	295,722,284	0.00 ¹	-
2020	295,722,284	0.00 ²	-
2021	295,722,284	0.00 ³	-

1 ルノーの取締役会は、2020年2月13日の会議において、2019会計年度について1株1.10ユーロの配当の支払いを提案した。2020年に世界中で発生したコロナウイルスのパンデミックに関連し、未曾有の危機の影響を受け、努力したルノー・グループのすべてのステークホルダーに対する責任の精神から、ルノー取締役会は、2020年4月9日の取締役会において、配当の支払いを提案しないことを決定し、2020年6月19日の年次株主総会で承認された（第3号議案）。

2 ルノーの取締役会は、2021年2月18日の会議において、配当金の支払を提案しないことを決定し、この決定は2021年4月23日の株主総会で承認された（第3号議案）。

3 ルノー取締役会は、2022年2月17日の取締役会において、配当の支払いを提案しないことを決定し、2022年5月25日の年次株主総会で承認された（第3号議案）。

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】

取締役会の組織、運営及び使命

1. 取締役会の組織

委員の人数			会議の回数		
16名	VS	17名	12回	VS	9回
2022年度		2021年度	2022年度		2021年度
独立取締役の割合			出席率		
66.7%	VS	69.2%	95.3%	VS	98.6%
2022年度		2021年度	2022年度		2021年度

1. 取締役会の独立性

取締役会は、取締役会規則に定める独立性の原則の遵守に全力で取り組んでいる。

取締役の独立性に関する取締役会規則の規定（抜粋）

AFEP-MEDEF規範が定める基準に従い、少なくとも取締役の半数（従業員が選任した取締役（*administrateurs élus par le personnel salarié*）及び従業員株主を代表する取締役（*administrateur représentant les salariés actionnaires*）は含まない。）が独立しているとみなされるものとする。

しかしながら、取締役会は、ガバナンス及び報酬委員会の勧告に従い、AFEP-MEDEF規範が定める基準を満たす取締役が、かかる者又は当社の特定の状況に鑑み独立しているとみなされないとする場合がある。逆に、取締役会は、前述の基準を満たさない取締役であっても独立しているとみなす場合もある。

毎年、ガバナンス及び報酬委員会は、各取締役について、かかる取締役が独立しているとみなされるか否かを協議するものとし、各取締役の独立性は、AFEP-MEDEF規範が定める基準を考慮して、取締役会がケースバイケースで検討する。新しい取締役の任命又は取締役の任期の更新の際は、かかる取締役が独立しているとみなされるか否かについての質疑もまた協議される。

取締役会規則に従い、取締役会は、取締役の判断の自由の行使を脅かす可能性のある状況を特定するために、AFEP-MEDEF規範に定められた基準を参照する。

いずれにしても、AFEP-MEDEF規範及び取締役会規則に従い、すべての取締役は、取締役会に潜在的な利益相反状況を知らせ、議論への参加及び対応する討議の投票への参加を控える義務を負っていることが想起される。

毎年、当社は、AFEP-MEDEF規範の基準に従い、取締役の独立性を評価するために、各取締役に質問状を送付している。

また、ガバナンス及び報酬委員会及び取締役会は、これらの同基準に照らして、各取締役の独立性についての分類を検討しなければならない。

この検討の一部として、ガバナンス及び報酬委員会及び取締役会は、取締役と当社との間の取引関係の重要性の評価について、ルノー・グループ及び当該取締役の両方の立場から、特に注意を払っている。この評価は、取引関係の性質等の質的基準と、当該関係の下で約定された金額等の量的基準に照らして行われるものとする。

したがって、取締役会は、独立性を確保するため、当社と、当社の取締役が取締役又は執行役員を務める会社との間に、重要なキャッシュ・フローが一切存在しないことを、とりわけかかる会社が当社の収入に占める割合を調査することにより確保する。

下表は、AFEP-MEDEF規範が定める基準に鑑みた、2022年12月31日時点の取締役の独立性の評価の結果の概要である。

	従業員 又は 会社役員 (基準 1)	相互 取締役職 (基準 2)	ビジネス 上の重要 な関係 (基準 3)	近親 関係 (基準 4)	法定 監査人 (基準 5)	12年間の 取締役 経験 (基準 6)	CEO ⁽¹⁾ 変 動報酬 (基準 7)	株主 との 関係 (基準 8)	判定 状況
ジャンドミニク・スナール	有	無	無	無	無	無	無	無	独立
カトリーヌ・パーバ	無	無	無	無	無	無	該当なし	無	独立
フレデリック・バラ	有	無	無	無	無	無	該当なし	無	該当なし ⁽²⁾
ミリエム・ベンサラ＝チャクロウン	無	無	無	無	無	無	該当なし	無	独立
トーマス・クールブ	無	無	無	無	無	無	該当なし	有	非独立

マリー＝ アニック・ ダーメイラック	無	無	無	無	無	無	無	該当なし	無	独立
ベルナル・ デルピ	無	無	無	無	無	無	無	該当なし	無	独立
ノエル・ ディグリップ	有	無	無	無	無	無	無	該当なし	無	該当 なし ⁽²⁾
ピエール・ フルーリオ	無	無	無	無	無	無	無	該当なし	無	独立
リチャード・ ジャンティ	有	無	無	無	無	無	無	該当なし	無	該当 なし ⁽²⁾
フレデリック・ マゼラ	無	無	無	無	無	無	無	該当なし	無	独立
エリック・ ペルソン	有	無	無	無	無	無	無	該当なし	無	該当 なし ⁽²⁾
芹澤ゆう	無	無	無	無	無	無	無	該当なし	有	非独立
田川丈二	無	無	無	無	無	無	無	該当なし	有	非独立
アネット・ ウインクラー	無	無	無	無	無	無	無	該当なし	無	独立
アレクシス・ ザイデンウェー バー	無	無	無	無	無	無	無	該当なし	有	非独立

(1) CEOとは「最高経営責任者」を意味する。
(2) 従業員株主を代表する取締役及び従業員を代表する取締役は、AFEP-MEDEF規範の勧告に従い、独立性の割合の計算において考慮に入れられていない。

2023年2月15日の会議で、取締役会は、AFEP-MEDEF規範の基準第1号に関するジャンドミニク・スナール氏の状況を、2019年10月11日から2020年6月30日までの日産の取締役及びルノー-s.a.sの会長としての役割を考慮の上検討した。

AFEP-MEDEF規範は、ある者を独立取締役の資格から可能な限り除外するために取締役会が評価しなければならない基準の一つとして、「過去5年間に於いて、当該会社が連結する会社の従業員、業務執行役員又は取締役でないこと又はなかったこと」を挙げているが、AFEP-MEDEF規範解釈ガイドによれば、取締役が「支配はしていないが重要な利害関係を有している会社又は兄弟会社における役職」を有する場合にも、この勧告が該当するとしている。

日産はルノーによって完全に連結されている会社ではないことが想起される。ルノーは日産に大きな影響力を持っており、持分法の利用により日産への出資を勘定に入れている（ルノーの日産への持株状況の詳細については、連結財務諸表の注12を参照のこと。）。

取締役会は、ガバナンス及び報酬委員会の勧告に基づき、両アライアンス・パートナーの取締役会間の協力を発展・強化する観点から、日産の取締役会に対しルノーの取締役会長が任命されたことは、ルノーに関するジャンドミニク・スナール氏の判断の自由と独立性に疑問を投げかけるようなものではないと考えた。

さらに、そのような事態が利益相反を生じさせる場合には、当該取締役に対して取締役会の審議・議決への参加を差し控えることを求める取締役会規則の規定が適用される。

また、取締役会は、ガバナンス及び報酬委員会の勧告に基づき、2019年10月11日から2020年6月30日までのジャンドミニク・スナール氏によるルノー-s.a.sの会長の職務の遂行は、最高経営責任者の引き継ぎの手続を行うために取締役会にとって必要な期間中であり、かつ2020年7月1日のルカ・デメオ氏の着任までの、例外的で純粋に一時的な性質のものであると判断した。したがって、取締役会は、このような例外的状況は、こ

の一時的な任期の終了時にジャンドミニク・スナール氏の独立性に疑問を投げかけるようなものではないと考えた。

また、2023年2月15日の会議で、取締役会は、ピエール・フルーリオ氏の日産の取締役としての立場を考慮し、AFEP-MEDEF規範の基準第1号に照らして、同氏の状況を精査した。

取締役会は、ガバナンス及び報酬委員会の勧告に基づき、両アライアンス・パートナーの取締役会間の協力を発展・強化する観点から、日産の取締役会に対しルノーの主席独立取締役が任命されたことは、ルノーに関するピエール・フルーリオ氏の判断の自由と独立性に疑問を投げかけるようなものではないと考えた。

さらに、そのような事態が利益相反を生じさせる場合には、当該取締役に対して取締役会の審議・議決への参加を差し控えることを求める取締役会規則の規定が適用される。

取締役の独立性に関する分析の後、取締役会は、2023年2月15日に、ガバナンス及び報酬委員会の勧告に基づき、AFEP-MEDEF規範に定められた基準に従って、2022年12月31日現在で独立取締役の資格を有するとされる取締役の一覧を作成した。すなわち、カトリーヌ・バーバ氏、ミリエム・ベンサラ＝チャクロウン氏、マリー＝アニック・ダーメイラック氏、アネット・ウインクラー氏、ベルナール・デルピ氏、フレデリック・マゼラ氏、ピエール・フルーリオ氏及びジャンドミニク・スナール氏である。

したがって、2022年12月31日時点で、当社の取締役会は16名から構成されており、そのうちの8名は独立しているとみなされていた。AFEP-MEDEF規範の勧告に従い、従業員を代表する取締役及び従業員株主を代表する取締役は、独立取締役の割合に算入されていないため、独立取締役の割合は66.7%である。

II . 主席独立取締役

取締役会は、2019年1月に取締役会長と最高経営責任者の機能が分離されているにもかかわらず、独立取締役の中から選任される主席独立取締役を維持することを決定した。

現在主席独立取締役にはピエール・フルーリオ氏が就任している。

主席独立取締役の権限は取締役会規則に定められている。

主席独立取締役に関する取締役会規則の規定（抜粋）

取締役会は、ガバナンス及び報酬委員会の提案に基づき、独立性があるとみなされた取締役の中から主席独立取締役を任命することができる。

取締役会長及び最高経営責任者の職務が兼務される場合、取締役会は主席独立取締役を任命する義務がある。

主席独立取締役は、その取締役としての任期を超えない期間について任命される。かかる者は、主席独立取締役として再任される資格を有する。主席独立取締役の職務は、取締役会がいつでも終了させることができる。

主席独立取締役は、以下の場合において代わりに会長を務める。

- ・ 会長が一時的に行為不可能な場合に、会長の行為不可能の期間。
- ・ 会長が死亡した場合に、新しい会長が選出されるまで。

より一般的には、主席独立取締役は会長の不在時に取締役会会議の議長を務めるものとする。

主席独立取締役は、

- ・ 各取締役会会議の議題及び会議のスケジュールについて会長と相談する。主席独立取締役は、会長に対して、取締役会会議の追加の議案又は特定の事項について取締役会会議の招集を提案することができる。重要性又は緊急性により臨時会議の開催が正当化される。すべての委員会の委員長に意見を求めてから、例外的な状況において取締役会を開催する。
- ・ 取締役会により、取締役会の1以上の委員会の委員長又は委員として任命される。いかなる場合も、主席独立取締役は会議に出席ことができ、すべての委員会の業務に対する権利を有している。
- ・ 会長と最高経営責任者の職務が兼務される場合、少なくとも年1回、会長兼最高経営責任者、及び場合によっては最高執行責任者を除いて取締役会メンバーの会議を開催する。これらの会議は、とりわけ、会長兼最高経営責任者、及び場合によっては最高経営責任者代理の業績を評価するため、及びそれぞれの報酬を検討するために開催される。主席独立取締役は、かかる会議中の議論について議長を務める。
- ・ 独立取締役と取締役会のその他のメンバー及びゼネラル・マネジメントとの連携を確保する。主席独立取締役は、取締役が確実に、可能な限り最善の状況下でその職務を達成できるよう、とりわけ、取締役会会議に先立ち包括的な情報を受領できるよう機能する。
- ・ 特に、取締役間で防止及び意識を高める活動を実行することで利益相反を回避する。主席独立取締役は、自己が識別しうる、最高経営責任者及び最高経営責任者代理、さらに取締役会のメンバーに関するあらゆる潜在的な利益相反について会長の注意を喚起する。
- ・ 取締役会規則の遵守を徹底する。
- ・ 取締役によりなされたガバナンスに関する要請に注目し、かかる要請が取り組まれることを確保するために機能する。主席独立取締役は、会長又は最高経営責任者が株主の要請に応える際にそれを支援し、会長又は最高経営責任者の承認を得て、一部の株主と会合を持つことが可能であるようにし、また、ガバナンスに関する株主の懸念を取締役に伝達する。
- ・ 1年に1度、自己の職務の評価を取締役に報告する。主席独立取締役は、年次株主総会中にその活動を報告するよう会長から求められる可能性がある。

2022年度における主席独立取締役の活動に関するレビュー

2022会計年度において、ピエール・フルーリオ氏は、取締役会、監査及びリスク委員会並びに委員長を務めるガバナンス及び報酬委員会のすべての会議に出席した。

主席独立取締役は複数の使命を果たすことにより、当社のガバナンスにおいて重要な役割を果たしている。使命の対象分野として重視されている分野は以下のとおりである。

ガバナンス及び報酬

主席独立取締役兼ガバナンス及び報酬委員会の委員長として、ピエール・フルーリオ氏は、特に取締役会の運営評価（取締役会の評価の詳細については、「取締役会の評価」を参照のこと。）及び業務執行役員の報酬要素の決定に関し、同委員会の業務を調整した。

取締役会の会議

主席独立取締役は、取締役会会議の準備について、取締役会長と連携して、特に議題に関する意見表明並びに取締役会及びその委員会の各メンバーに提供される情報の質の確保により、積極的に関与した。

2022年、ピエール・フルーリオ氏は、特に、ルノー・グループにおける現在の出来事に鑑みて、いくつかの具体的なポイントを取締役会にて検討するよう求めた。

同氏は、すべての取締役、特に様々な委員会の委員長と定期的に協議した。

取締役及び業務執行役員との協議

ピエール・フルーリオ氏は以下の人物と定期的に協議した。

- ・ 独立取締役及び取締役（オンボーディングプログラムの一環としての新任取締役を含む。）（独立取締役及び取締役が自らの職務を完全に果たす条件が実際のところ確実に充足されるようにするため）
- ・ 取締役会長、最高経営責任者、ルノー・グループ・エグゼクティブ・コミッティの委員及び主要部門の責任者（グループ会計部門長、法務部長、税務部長等）並びに法定監査人

また、同氏は、自らがルノー・グループ及びその競合他社に関する最新情報を常に把握するよう徹底した。

株主との関係

また、主席独立取締役の職務の一部として、ピエール・フルーリオ氏は、ガバナンス・ロードショーの一環として機関投資家株主と会合した。その際、同氏は、取締役会の運営及び最高経営責任者の報酬について議論し、当該株主の主な懸念点と期待を聴取する機会を設け、これを取締役会に報告した。

2. 取締役会の運営

取締役会の運営を統制する規定は、取締役会規則に明記されている。取締役会規則の最新版は、ガバナンス及び報酬委員会の業務に基づき、2022年2月17日の会議にて取締役会に採択された。

取締役会の運営に関する取締役会規則の規定（抜粋）

取締役会は、特定の議題を協議するために召集される。

各取締役は、取締役会の権限の範囲内にあると考える一定の議題を議案の草案に追加するよう会長に自由に要請でき、またその責任を負っている。会長はかかる追加について取締役会に報告する。

取締役会は、会議中、緊急の場合には、過去に伝達された議案に含まれていない事項について協議することができる。

会長は、取締役が、取締役がその職務を実行するために必要なあらゆる文書及び情報を受領すること（最高経営責任者からの受領を含む。）を確実にする。

議事録は、適用ある法律及び定款の規定に従い、取締役会の各会議について作成される。

3. 取締役会の使命

取締役会の使命に関する取締役会規則の規定（抜粋）

取締役会は、最高経営責任者の提案に基づき、活動の社会及び環境問題を考慮に入れ、当社の活動の戦略的な方向性を決定し、企業の利益（*intérêt social*）に従ってその実行を確実にする。また、企業の目的（*raison d'être*）についても考慮する。

株主総会に明示的に付与される権能に従い、かつ、当社の企業目的の制限の範囲内で、取締役会は当社の適切な運営に関連する事項に取り組み、その討議によって当社に影響を及ぼす事項を解決する。

適用ある法令に基づき、かつ、（場合により）本取締役会規則に規定される条件に従い、取締役会は、

- ・ 当社の株主総会を開催する、またかかる会議の議案を決定する権利を有する。
- ・ 親会社の財務諸表及び連結財務諸表を精査及び承認し、その活動について年次報告書で報告し、法定及び規制上の報告書を承認する。
- ・ 最高経営責任者が提示するルノー・グループの年間予算及び中期計画並びにその修正を検討する。
- ・ 毎年、社会及び環境問題を考慮の上、当社及びアライアンスの戦略的な方向性を協議する。
- ・ 取締役会が定義した戦略に関連するあらゆる機会及びリスクを定期的に検討する。
- ・ 当社の戦略と一致しない重要な決定について取締役会の意見を述べる。
- ・ ガバナンス及び報酬委員会の提案に基づき、適用される法令の規定及び本取締役会規則の規定に従って、取締役の報酬方針を決定する。
- ・ 年次株主総会で取締役会に付与された権限に従い、ストック・オプション及びノ又は業績連動株式のルノー・グループの適格従業員及び会社役員への付与を決定する。
- ・ 年次株主総会にコーポレート・ガバナンスについての報告を提示する。
- ・ 贈収賄及び地位濫用を防止及び検知するシステムの実施を監視する。
- ・ ルノー・グループ内で適用される無差別及び多様性方針の実施を監視し、管理機関のジェンダーバランスの観点から目標を定義する。
- ・ 当社の財務コミュニケーション方針を定義する。
- ・ 株主及び投資家が、戦略、発展モデル、会社に影響を与える重要な特別財務問題が考慮される方法、及び当社の長期的な将来の見通しについての関連するバランスの取れた教育的情報の提供を確実に受けられるようにする。
- ・ 取締役会に提示された当社の将来の見通し又は予想に著しく影響を及ぼす外部の事象又は内部の進展の発生について、できるだけ早くシニア・マネジメントから注意喚起される。
- ・ 倫理的、社会的及び環境的責任問題を考慮し、当社及びルノー・グループによる長期的価値の創出を促進する。
- ・ 当社定款第17条に基づき、シニア・マネジメントの履行方法を選択する。
- ・ 会長、最高経営責任者及び（場合により）最高経営責任者の提案に基づき最高経営責任者代理を任命又は解任し、その報酬を決定する。
- ・ 最高経営責任者及び（場合により）最高経営責任者との合意のもと、最高執行責任者の権限を決定する。
- ・ 適用ある法律並びに定款及び取締役会規則の規定に従い、会長の提案に基づき委員会の設置を決定する。
- ・ 適用ある法律並びに定款及び取締役会規則の規定に従い、会長の提案に基づき、設置された委員会に割り当てられた職務を決定する。
- ・ 適用ある法律並びに定款及び取締役会規則の規定に従い、ガバナンス及び報酬委員会の提案に基づき、設置された委員会の委員を任命する。
- ・ 毎年、ガバナンス及び報酬委員会の提案に基づき、AFEP-MEDEF規範が定める基準に従って独立しているとみなされる取締役のリストを策定する。
- ・ フランス商法第L.225-38条以下に規定される関係当事者間の契約及び取り決めを承認し、フランス商法第L.22-10-12条に定める、通常の業務過程において、独立当事者間取引の条件のもとで締結される合意を定期的に評価することを目的とする手続を実施する。

取締役会はまた、適切とみなす統制及び検証を実行する。各取締役は、その職務の遂行に必要なあらゆる情報を受領する。

会長は、定期的に、少なくとも1年に1度、取締役会会議の議案に、予算の精査、ルノー・グループの産業戦略、市場展開、競争的環境及び主たる問題（倫理、ルノー・グループの社会的及び環境的責任、ルノー・グループの財務戦略並びに当社の性的平等及び平等な支払に関する方針を含む。）を追加するものとする。

取締役会は、少なくとも1年に1度、シニア・エグゼクティブ・オフィサーが参加しない会議を行う。これらの会議は、とりわけ、最高経営責任者及び(場合により)最高経営責任者代理の業績の評価並びにそれぞれの報酬の検討のために開催される。

4. 2022年度における取締役会の活動

取締役会は、2022年の事業年度の間に12回開催され、1回あたりの取締役会は、平均5時間であった。取締役会はまた、毎年、少なくとも丸1日を使って戦略や持続可能性の協議や現地視察を行う。

加えて、例年と同様に、独立取締役らは、シニア・マネジメントのメンバーが出席しない、取締役会長が開催する会議に参加した。2022年度には3度の会議が開催された。

さらに、取締役会のメンバーは、シニア・マネジメントのメンバーと4回のランチミーティング及び1回のディナーミーティングを行った。

最後に、従業員を代表する取締役ら及び従業員株主を代表する取締役は、取締役会長と開催した2回の会議及びエグゼクティブ・マネジメントと開催した4回の会議に参加した。

取締役会の議題に基づいて決議すべき事項はすべて審議され、また、当社に影響を与える項目が含まれるよう、議題が修正された。したがって、これらの事実は取締役会の高い敏捷性を示している。2022年度において、出席率は95.3%であった(各取締役個人の出席率の詳細については、「取締役会の構成」を参照のこと。)

取締役会が2022年度の事業年度に取り扱った主な事項は、以下のとおりである。

ロシア事業の売却

ロシアのウクライナ侵攻に伴い、2022年2月24日、取締役会が緊急かつ例外的に招集され、両国の従業員及びロシアにおけるルノー・グループの事業活動の処遇が検討された。

取締役会は、2022年5月11日にルノー・ロシアの株式の100%及びアフトワズの株式の67.69%を売却することが決定されるまで、エグゼクティブ・マネジメントと定期的に会談し、臨機応変にロシアにいる45,000人の従業員に対し責任ある行動をとりながら、事態の進展と取り得る選択肢を注視していた。

アライアンス

2022年度中に、取締役会は、2023年2月6日に締結された包括契約につながるルノー、日産及び三菱自動車のアライアンスの発展に関する日産との協議を行った。特に、ルノー取締役会は、2022年11月の出張中に、日本でアライアンスに特化した会議の一つを開催した。また、2022年度中にルノー、日産及び三菱自動車の3つの取締役会の合同会議が2回開催され、2022年の1月にテレビ会議による1回目の会議、2022年11月に日本での対面による2回目の会議が開催された。

ルノー・グループの戦略

取締役会は、ルノーリユーション戦略プランの各種プロジェクトの実施と進捗状況並びに半導体不足、電気自動車への移行、インフレーションといったコロナ禍後の状況で自動車部門が直面する課題について検討した。

また、取締役会は、2022年度を通じて、ルノー・グループの戦略的な方向性の検討に直接的に関与した。

- ・ 第一に、2022年2月に発表された、100%電気自動車とソフトウェアの活動及び技術をフランス国内の特定の事業体(アンペア)に集約すること、他方で、フランス国外に拠点を置く内燃機関、ハイブリッド・エンジン及びトランスミッションの活動及び技術を特定の事業体(ホース)に集約することからなる研究
- ・ そして、2022年11月8日のキャピタル・マーケット・デーにおいて、「次世代」の自動車グループを目指すべく、ルノー・グループを5つの注力事業(アンペア、パワー(ホース含む)、アルピーヌ、モビライズ、ザ・フューチャー・イズ・ニュートラル)に再編成することを発表した。

CEOとの情報交換、フォローアップ、交流の場は、各取締役会で行われ、2回の特定の取締役会は戦略的計画に特化したものだった。

戦略的課題に関する会議に加え、取締役会は現場視察を実施した：

- ・ 取締役会は、エレクトリシティセンターの敷地のひとつであるドゥエーで、工場、特に電気自動車「メガヌE-TECH」の組立ラインと、将来的に予定されているバッテリーギガファクトリー「エンピ

ジョンAESC」の敷地を訪問した。取締役会メンバーは、メガーヌE-TECHのほか、ルノー・グループの2022年の新モデルであるダチア・ジョガーとルノー・オーストラルにも試乗することができた。

- また、取締役会は、ルノー・グループの未来の車（ルノー、ダチア、アルピーヌの各ブランドのラインナップ）を発見するために1日を費やした。まず、デザインセンター（ギュイヤンクール・テクノセンター）で、2023年から2025年にかけて発売予定の車種について詳細な説明を受け、その後、パリモーターショーに先立ち開催されたプレショーで、新車や新たなコンセプトを国際プレスに紹介するための様々なブースを見学した。

ルノー・グループの社会問題・環境問題への挑戦

例年同様、取締役会は、取締役会は、戦略に不可欠なESG項目を主要な懸念事項のひとつに位置づけた。したがって、2022年度において、取締役会は以下のテーマを具体的に検討した。

- ルノー・グループのESG戦略の実施に向けた主要指標の見直し
- 社会福祉、社会及び環境に関する責任の観点から、リスクと機会を監視すること
- ルノー・グループの脱炭素化ロードマップ
- 気候に関する報告書
- 特に経営組織内外の女性及び男性のバランスの取れた代表について、またルノー・グループ内で適用される平等な支払方針に関する反差別及び多様性方針
- 新しい非財務報告義務（特にタクソノミー）及び非財務業績声明

ルノー・グループのガバナンス

ガバナンスに関して、取締役会は、特に以下の事項を検討した。

- 取締役会の構成を変更した。
- 2022年5月25日の年次株主総会終了時にパスカル・スーリス女史の任期が終了し、後任としてベルナール・デルピ氏が監査及びリスク委員会の委員長を務めた。
- 2022年6月にマルタン・ヴィアル氏が「フランス政府投資局（Agence des participations de l'Etat）」を退職し、大臣命令により指定されたフランス政府の代表者が交代し、2022年6月にヴィンセント・ル・ピエ氏、続いて2022年11月にアレクシス・ザイデンウェーバー氏が取締役として指名された。
- 2023年5月11日に開催される年次株主総会に、ジャンドミニク・スナール氏及びアネット・ウィングラー氏の任期更新並びにルカ・デモオ氏の当社取締役就任案を提出することを提案する件。
- 以下を含む執行役員の報酬、従業員の株式保有方針などの策定をした。
- 2021年度の取締役会長、最高経営責任者及び取締役の報酬の構成要素、並びに2022年度の取締役会長、最高経営責任者及び取締役の報酬方針。
- 2022年度の業績連動株式制度及び共同投資制度の条件を決定した。
- 2030年までに従業員持ち株比率を資本の10%に引き上げるという野心的な取り組みの第一歩として、全世界のグループ従業員に6株を無償で割り当て、優先的な条件での株式取得を提案する従業員持株制度を導入した。

また、取締役会は、毎年と同様に、独立取締役のリストの検討・承認、経営報告書及びコーポレート・ガバナンス報告書の承認、年次株主総会に提出する議題及び決議の承認、並びに取締役会の運営及び委員会の評価を実施した（評価結果の詳細については、「取締役会の評価」を参照のこと）。

財務諸表及び予算案

2022会計年度中、取締役会は、特に以下を行った。

- 2021会計年度を対象としたルノー・グループの連結財務諸表並びに当社及びルノーs.a.s.の年次財務諸表を承認した。
- 当社及びルノーs.a.s.の経営陣の将来を見据えた会計を承認した。
- 2022年度上半期の連結財務諸表を検討した。
- 2023会計年度予算案を検討し、承認した。
- ルノー・グループの流動性の状況及び信用格付について検討した。

関連当事者の契約

関係当事者との契約及びコミットメントについて、取締役会は、通常条件に基づき締結された現行契約を評定するための内部手続を精査し、ガバナンス及び報酬委員会の勧告に基づき、かかる手続が法令を遵守したものであり、変更の必要はないと結論づけた（この手続の詳細については、「独立当事者間の条件の下で締結された現行契約の評定手続」を参照のこと。）。

また、取締役会は、2022会計年度中に契約やコミットメントが締結されなかったことを確認した。取締役会は、前年度以前に締結及び承認され、2022会計年度に継続された関係当事者間の契約を再精査した。

ルノーS.A.の関係当事者との契約及びコミットメントについてのさらなる詳細は、「関連当事者間の契約に関する法定監査人の特別報告書」を参照のこと。

最後に、ルノーs.a.s.に関しては、2022会計年度中に関係当事者との契約やコミットメントは締結されなかった。

2022年度における取締役会の専門委員会の活動

取締役会の権限及び業務を支援することを目的として、取締役会の権限の範囲内で、特定の問題についてより詳細に検討し準備するために、3つの専門委員会が設置されている。

- ・ 監査及びリスク委員会
- ・ ガバナンス及び報酬委員会
- ・ 戦略及び持続可能性委員会

各委員会の業務及び勧告は、それぞれの委員長により取締役会会議の場で行われる報告の形式で、各会議の場で取締役会に提出される。

委員会の一般的な運営規則は、主として取締役会規則に定められている。

委員会に関する取締役会規則の規定（抜粋）

委員会は、取締役会のメンバーだけで構成されるものとする。

取締役会は、ガバナンス及び報酬委員会の提案に基づき、技能、経験及び取締役の参加可能性を考慮し、取締役会のメンバーとしての任期を超過しない期間について委員会の委員を任命する。

これらの委員は、個人の資格として任命されるものであり、代理はできないものとする。

各委員会は、ガバナンス及び報酬委員会の提案に基づき取締役会が指名する独立取締役が委員長を務めるが、その最長任期はその取締役会のメンバーとしての任期に相当するものとする。委員会の委員長は再指名され得る。

各委員会の委員長は、委員会の業務について取締役会に報告する条件を決定するものとする。それができない場合、委員長は、かかる委員会の業務について取締役会に報告する委員の名前を挙げる。

取締役会規則が決定する委員会の権限の範囲内にある事項は、当該委員会に付されるものとする。

委員長はまた、取締役会の議題に含まれている又は含まれる予定の事項について委員会に付することができる。

最終的に、取締役会及び委員長はまた、いつでも、権限の範囲にあるその他事項について委員会に付することができる。

各委員会の委員長は、各会議の議題を設定し、その年次プログラムを決定する。委員会会議の議題に、他の委員会の権限の範囲内にある特定の事項が含まれる場合、前者の委員会の委員長は、後者の委員会の委員長との協力を確保する。

会議の通知は、各委員会について規定された条件に従い、口頭を含め、方法を問わず行うことができる。

委員会は、その職務を完全に遂行できる状態にいななければならない。そのために、委員会の会議の議題に関する情報及び書類は、緊急事態又は必要かつ正当化される場合を除き、少なくとも当該会議の3暦日前に送付されるものとする。

委員会は、委員会の会議中に審議された議題が検討される取締役会会議の少なくとも2日前に会議を開催する。但し、緊急の場合又は開催できない場合を除く。

委員会は、それぞれの権限を行使するにあたり、ルノー・グループのエグゼクティブ・コミッティの委員及びルノー・グループのその他のシニア・エグゼクティブの意見を聴取することができ、また、委員長又は取締役会に通知をした後に、当社の費用で外部の技術研究の実施を要請することができる。委員会が外部顧問の役務を用いる場合、委員会は当該顧問の客観性を確保しなければならない。

委員会は、取得した情報及び受領した意見について報告する。

取締役会長は、すべての委員会の会議に常に参加することができる。最高経営責任者は、戦略及び持続可能性委員会の会議に参加する。

1. 監査及びリスク委員会

委員の人数		会議の回数	
6名	7名	5回	5回
2022年度	2021年度	2022年度	2021年度
vs		vs	
独立取締役の割合**		出席率	
60%	66.7%	98%	97.1%
2022年度	2021年度	2022年度	2021年度
vs		vs	

2022年12月31日現在の委員

- ・ デルピ氏*（委員長）
- ・ バラ氏**
- ・ ベンサラ = チャクロウン氏*
- ・ フルーリオ氏*

- ・ 田川氏
- ・ ザイデンウェーバー氏

* 独立取締役

** AFEP-MEDEF規範の勧告に従い、従業員株主を代表する取締役は、独立取締役の割合に算入されていない。

構成

取締役会規則には、監査及びリスク委員会の構成に関する原則が記載されている。

監査及びリスク委員会の構成に関する取締役会規則の規定（抜粋）

監査及びリスク委員会は、取締役会に任命された3名から7名の委員で構成されており、かかる委員の少なくとも3分の2は独立取締役の中から選出されるものとする。当委員会には、シニア・エグゼクティブ・オフィサーを置くことができない。監査及びリスク委員会の取締役委員は、資格を保有している又は財務・会計分野において技術的若しくは管理上の経験を有しているものとする。

ガバナンス及び報酬委員会の提案により独立取締役の中から選出される監査及びリスク委員会の委員長は、取締役会による特定の審査の後に指名又は再指名されるものとする。

委員の任命に際し、監査及びリスク委員会の委員は当社の特定の会計、財務、財務外の及び運営上の特性に関する情報を受領するものとする。

監査及びリスク委員会は、少なくとも年4回、年次及び半期財務書類の決算前に会議を開く。監査及びリスク委員会は、当委員会の委員長又は委員の半数の要請による招集時に会議を開く。

監査及びリスク委員会の構成は、監査及びリスク委員会の権限内の分野において財務及び/若しくは会計のスキル又は専門家としての適切な経験をすべての委員が有していることが確保されるように設計されている（「取締役の役職及び職務の一覧表」の取締役の経歴情報を参照のこと。）。

ベルナール・デルピ氏は、グループ・ブリュッセル・ランバートの最高経営責任者代理であり、フランスの大手グループの財務部門のリーダーとしての豊富な経験を有している。同氏は、独立取締役であり、2022年5月25日付で監査及びリスク委員会の委員長に指名された。

フレデリック・バラ氏は、従業員を代表する取締役である。取締役を務めるための、企業経営の会計面及び財務面を内容とする特定のトレーニングを受けている。当社に関する徹底的な知識により、同氏は同委員会の実務を理解し積極的に活動することが可能となっている。

ベンサラ＝チャクロウン氏は、ウルメス・ミネラルウォーター（Eaux Minérales d'Oulmès）の副会長兼最高経営責任者であり、同社の子会社及び/又は非上場持株会社における役職を有している。

ピエール・フルーリオ氏は、現在のフランス証券市場監督機構（*Commission des Opérations de Bourse*）の前ジェネラル・マネジャーであり、国際金融機関のトップとして様々な地位を有していた。

田川丈二氏は、日産の提案により任命された取締役であり、1983年から日産の財務部門で培ってきた財務スキルを買われて監査及びリスク委員会に加わった。

2022年9月14日からフランス政府投資局（*Agence des Participations de l'État*）の長官であるアレクシス・ザイデンウェーバー氏は、経済財政省の財務局で様々な職位を務め、いくつかの株式公開会社において取締役を経験している。

使命

監査及びリスク委員会の使命に関する取締役会規則の規定（抜粋）

監査及びリスク委員会は、財務諸表及び会計・財務情報の作成並びに監査に関連する問題、そして内部監査及びリスク管理システムの有効性を監視するものである。

この点について、取締役会は、監査及びリスク委員会に以下の職務を割り当てる。

- ・ 財務諸表に関する事項：
 - 財務諸表及び財務情報の作成及び監査に係る問題を監視すること。
 - 当社の財務諸表、特に年次及び半期の親会社の単体及び連結財務諸表の事前精査を実行し、法定監査人によるその法定監査を監督すること。年次財務諸表の精査は、社会及び環境リスクを含めたリスクへのエクスポージャー並びに選定会計オプションと共に当社の重要なオフバランス約定について経営陣が記載する表明を伴うものとする。
 - 特に、重要な取引について、また、当該規則の違反を防ぐために、親会社の単体及び連結財務諸表の作成に用いられる会計手法の妥当性及び不変性を確保すること。
 - 連結会社の範囲、場合によっては連結会社に含まれなかった会社の理由を精査すること。
 - 公表される前に、年次及び半期財務諸表の草案、活動報告書、業績並びに特定の重要な取引の目的で作成されたすべての財務諸表（予想を含む。）、さらにこれらに関連する重要な財務のプレスリリースを公表前に精査すること。
 - 最高経営責任者から提案され、取締役会に提示された増資、参加利益の購入及び取得又は処分等の特定の取引を、財務の観点から検討すること。
 - 毎年、ルノー・グループの財務戦略及びルノー・グループの主要な財務取引の条件を認識していること。
 - 金融市場規制の遵守を徹底するために行われる手続の質を確保すること。
- ・ 外部統制に関する事項：
 - 法定監査人の選出手続を監督し、取締役会に対して、株主総会による任命のために提案された法定監査人に関する勧告及び1名以上の法定監査人の任命の更新の場合に勧告を行うこと。
 - 法定監査人の任務を監視すること（法定監査人の監査計画及び業務のプログラムの精査などにより行う。）、法定監査人による検証結果、勧告及び関連する次のステップを監視すること。
 - 毎年、法定監査人と共に、法定監査人が請求する手数料について、厳密な意味における監査業務、監査関連業務及びその他の業務の内訳を検討すること。
 - 適用ある規制により認められる範囲で、法定監査人による（財務諸表の証明以外の）禁止されていない業務の提供を承認すること。
 - 法定監査人が、独立要件を満たし、適用ある法律に従い必要な措置を講じることを徹底すること。
 - 場合により、当該活動において生じ得る法定監査人とシニア・マネジメントとの間の意見の相違を仲介すること。
- ・ 内部統制に関する事項：
 - ルノー・グループの内部統制並びに内部監査システム及び手続の効果を監視すること（規制上及び運営上の遵守を含む。）。
 - 内部監査役員と共に、内部統制業務及び対応についての計画、かかる業務及び対応の結論、最終的な勧告並びに関連する結果を検討すること。
 - シニア・マネジメントより、当社の会計書類又は内部統制手続についての第三者からの批判又は批評に関する内部情報、加えて当該目的で採用された手続及びかかる批判又は批評に取り組むために取られた措置について情報を得ていること。
 - 当社の年次管理報告書に記載された内部統制及びリスク管理手続に関するセクションを精査すること。
- ・ リスクに関する事項：
 - 会計及び財務情報の作成及び取扱いに係る手続についてのルノー・グループのリスクを識別し、評価するためのシステム及び手続の効果を監視すること。
 - 重大なリスク及びオフバランス約定を精査し、報告された不履行及び弱点の重要性を評価し、場合により、取締役会に報告すること。
 - 非財務リスク（環境、社会福祉及び社会）の財政的影響を精査すること。
 - 汚職及び地位濫用を防止し検知するためのメカニズムの実行を確保すること。

- ・ 財務情報及び非財務情報に関する事項：
 - 株主及び投資家に対する適切かつバランスのとれた包括的な情報の提供を確保すること。
 - 当社が信頼性のある非財務情報を提供できるように徹底するための報告、評価及び管理システムを検討すること。
- ・ 戦略に関する事項：
 - ルノー・グループの中長期的な戦略に関連する財務的な軌跡を監視すること。

監査及びリスク委員会は、その職務の一部として、法定監査人がその職務の実施及び業務の完了を報告するため、とりわけ財務情報及び会計情報の作成に係るプロセスの精査に関する会議中に法定監査人の意見を聴取するものとする。

監査及びリスク委員会はまた、財務、会計、経理及び内部監査役員の意見を聴取する。これらの聴取は、委員会が望む場合、当社のシニア・マネジメントは在席せずに行われなければならない。

監査及びリスク委員会は、取締役会にその職務の実施について定期的に報告するものとする。また、財務諸表の監査の結果、かかる監査が財務情報の完全性に寄与する方法、及びこのプロセスにおいて果たした役割についての報告を行う。監査及びリスク委員会は、取締役会に、遅滞なく、直面した困難について報告するものとする。

委員会の活動

監査及びリスク委員会は2022年度に5回開催され、出席率は98%であった（取締役個々の出席率の詳細については、「取締役会の構成」の表を参照のこと。）。

法令の規定、AFEP-MEDEF規範に基づく勧告及び上記の使命に従って、監査及びリスク委員会は、特に以下の2022年会計年度における事項を扱った。

- ・ 財務諸表に関する事項：
 - ・ 2021年度のルノー・グループの連結財務諸表、当社及びルノー-s.a.s.の財務諸表並びに2022年度上半期のルノー・グループの連結財務諸表、並びに関係する財務上のプレスリリースの検討。とりわけ、監査及びリスク委員会は、事業部門における資産の評価、減損テスト及び自動車市場における傾向並びにそれらが当社の財務成績に及ぼす結果について調査した。
 - ・ 特定のルノー・グループのパートナーシップが及ぼす会計上及び財務上の影響の見直し。
 - ・ 2022年度の業績の予算に対するモニタリング。
 - ・ ルノー・グループの流動性状況及び信用格付。
 - ・ 2022年度に付与された保証の検討。
 - ・ 2023年度の予算の作成。
- ・ 外部統制に関する事項：
 - ・ 法定監査人が法定監査任務の一環として提出する外部監査計画。
 - ・ 法定監査人の独立性。
 - ・ 法定監査人の報酬及び法定監査人により提供される非監査業務。
- ・ 監査、内部統制及びコンプライアンスに関する事項：
 - ・ ルノー・グループの統制環境の全体像の提示。
 - ・ 内部統制の自己評価及び遵守。
 - ・ 2022年度監査計画の実行のレビュー。
 - ・ 2022年度内部監査計画の監視及び2023年度から2025年度の内部監査計画の提示。
 - ・ レッドフラッグ監査及び関連する行動計画のモニタリング。
 - ・ RC1バンクへの2022年度監査計画。
 - ・ フランス汚職防止機構（AFA）が実施する検証の後の行動計画。
 - ・ 特に2021年1月のAFAの新たな勧告に関連する規制遵守制度。
 - ・ 倫理警告。
- ・ リスクに関する事項：
 - ・ ルノー・グループの主要なリスクのマッピング。
 - ・ リスク管理システム。

- ・ 財務リスクのモニタリング。
- ・ サイバー犯罪に関するリスク及びリスク管理システムのモニタリング。
- ・ 主要な法務及び税務紛争のモニタリング。
- ・ RCIのガバナンス及びリスク管理システム。
- ・ 新しいルノー・グループ倫理憲章のレビュー。

以下の点に留意されたい。

- ・ 当社の連結財務諸表及び年次財務諸表は、AFEP-MEDEF規範に従って適時に開催された会議において監査及びリスク委員会によって検討された。
- ・ 監査及びリスク委員会の使命の1つは、「統制及びリスク管理システム」に記載された、内部統制及びリスク管理システムの有効性のモニタリングを行うことである。その一環として、同委員会による財務諸表の検討は、最高財務責任者及び監査、リスク及び倫理部長の立会いの下、主要な監査事項、採用された会計手法に基づく法定監査人の結論及びこの分野における規制の進展について特に説明した法定監査人による詳細な報告と併せて行われた。
- ・ また、監査及びリスク委員会は、当社のシニア・マネジメントの出席なしに、当社の法定監査人から2回聴取を行った。

監査及びリスク委員会の各会議後、次の取締役会会議において報告がなされる。これらの報告によって取締役会は十分な情報を得ることが可能となり、それによって取締役会の審議が行われやすくなる。さらに、監査及びリスク委員会の各会議後には議事録が作成され、監査及びリスク委員会の全委員による承認を受けるために提出される。

2. ガバナンス及び報酬委員会

委員の人数		会議の回数	
4名	4名	7回	7回
2022年度	2021年度	2022年度	2021年度
vs		vs	
独立取締役の割合**		出席率	
66.7%	66.7%	100%	100%
2022年度	2021年度	2022年度	2021年度
vs		vs	

2022年12月31日現在の委員

- ・ フルーリオ氏*（委員長）
- ・ ダーメイラック氏*
- ・ ペルソン氏**
- ・ ザイデンウェーバー氏

* 独立取締役

** AFEP-MEDEF規範の勧告に従い、従業員を代表する取締役は、独立取締役の割合に算入されていない。

構成

取締役会規則には、ガバナンス及び報酬委員会の構成に関する原則が記載されている。

ガバナンス及び報酬委員会の構成に関する取締役会規則の規定（抜粋）

当委員会は、取締役会に任命された3名から6名の委員で構成され、その過半数は独立取締役の中から選出されるものとする。当委員会の委員長は、ガバナンス及び報酬委員会の提案に基づき、独立取締役の中から取締役会が指名するものとする。当委員会の委員として、従業員を代表する取締役が任命されるものとする。当委員会には、シニア・エグゼクティブ・オフィサーを置くことができない。

使命

ガバナンス及び報酬委員会の構成に関する取締役会規則の規定（抜粋）

取締役会は、ガバナンス及び報酬委員会に以下の職務を割り当てる。

- ・ 取締役の選出及び委員会の構成に関する事項：
 - 取締役欠員が生じた場合、特に予想外の欠員が生じた場合又は追加の取締役の任命の場合に備え、当社のダイバーシティ・ポリシーを勘案し、取締役の補欠候補者を評価すること。
 - 当社のダイバーシティ・ポリシーを勘案し、任期満了となった取締役の任期の更新の妥当性を評価すること。
 - 当社のダイバーシティ・ポリシーを勘案して委員及び委員長の名指に関する議案を検討し、当該提案に関する取締役会への勧告を策定すること。
 - 主席独立取締役の名指について勧告すること。
- ・ シニア・エグゼクティブ・オフィサーの後任に関する事項：
 - 任期満了が近づいた場合、会長及び最高経営責任者の後任に関する勧告を策定すること。
 - 当社のシニア・エグゼクティブ・オフィサーの後任計画を設計すること。シニア・エグゼクティブ・オフィサーは、当委員会のこの使命の遂行について関与することができる。
 - ルノー・グループのエグゼクティブ・コミッティのメンバーの名指に関するシニア・マネジメントの計画について報告を受けること。
- ・ 取締役会及び管理機関の運営に関する事項：
 - シニア・エグゼクティブ・オフィサーが、特に管理機関における男女の均衡に関して、差別を排除し多様性を確保する方針を実施するよう徹底させること。
 - 取締役会の定期的評価の実施を支援すること。
 - 取締役会（委員会を含む。）のメンバー、組織及び運営を評価するプロセスを作成し、AFEP-MEDEF規範の勧告に従って、取締役会の自己評価プロセスを監督すること。
 - 管理機関の適切な運営を評価し、その後、取締役会への勧告を策定すること。
 - 当社の株式保有構造の変化、並びに、当社が当該変化をどのように考慮するかを、そのガバナンス上、株主（従業員株主を含む。）の状況を監視する観点からモニタリングすること。
 - AFEP-MEDEF規範の趣旨の範囲内で各取締役が個々に独立しているとみなされるかどうかを毎年評価すること。
 - 取締役が利益相反のため出席又は投票に参加できない場合は、その都度、取締役会長から報告を受けること。利益相反について、取締役の定期的な申告を検討し、場合に依りて、利益相反を生じさせる可能性のある事項の一覧表を作成し、取締役会に報告すること。
 - 取締役会の構成及び運営並びに取締役会のダイバーシティ・ポリシーに関する報告書を取締役に提出し、適用法令に基づき株主総会に提出される決議案に関する意見書を発行すること。
 - 当社内のガバナンスの実践が、AFEP-MEDEF規範並びにAutorité des Marchés Financiers及び議決権行使助言会社の勧告に準拠しているかどうかを評価し、それらを継続的に遵守させること。
 - AFEP-MEDEF規範の勧告からの逸脱を強調し、関連する説明を準備すること。
- ・ シニア・エグゼクティブ・オフィサーの報酬に関する事項：
 - すべての報酬項目、年金及び福利厚生制度、現物支給、並びに、状況に応じて、当社のストック・オプション又は無償株式の付与を含む、会長及び最高経営責任者の様々な金銭的権利に関して取締役会に勧告し、これに関連して、シニア・エグゼクティブ・オフィサーの年間評価書を作成すること。
 - 会長及び最高経営責任者の報酬の要素が、ルノー・グループの戦略の実施及び結果と密接に関連するよう徹底させること。
 - 報酬方針、その構成及び要素が、適用法及びAFEP-MEDEF規範の勧告に準拠するよう徹底させること。
 - 状況に応じて、シニア・エグゼクティブ・オフィサーの報酬の可変部分の額を、関連する業績基準の達成度の評価後に、取締役会に提案すること。
 - 当社の取締役又はシニア・エグゼクティブ・オフィサーが締結を希望する可能性のある業務契約の条件の事前審査を実施すること。
 - 毎年、報酬方針に関する報告書案を取締役に提出し、適用法令に従って株主総会に提出する決議案についての意見書を発行すること。
- ・ 取締役の報酬に関する事項：

- 取締役割り当てられる報酬の総額及び配賦方法について勧告を行うこと。
- コーポレート・ガバナンス報告書に含まれる取締役報酬に関する項目を検討すること。
- ・ ルノー・グループの主要役員の報酬に関する事項：
 - ルノー・グループのエグゼクティブ・コミッティのメンバーの報酬方針について報告を受けること。
 - 従業員財形貯蓄制度、補完年金制度、資金調達を提供する留保株式の発行及びストック・オプション又は無償株式の付与を含む、当社の従業員及びより広範なグループ会社の従業員に対するあらゆる種類のインセンティブ制度に関する勧告を策定すること。

ガバナンス及び報酬委員会は、ルノー・グループ内の倫理的行動を促進するとともに、関連する原則及び規則の適切な普及及び適用を監視する責任も負っている。

委員会の活動

ガバナンス及び報酬委員会は2022年度に7回開催された。出席率は100%であった（取締役個々の出席率の詳細については、「取締役会の構成」を参照のこと。）。

同委員会の活動には以下が含まれた。

- ・ 2021会計年度の取締役会長、最高経営責任者、暫定最高経営責任者及び取締役の報酬構成要素の決定。
- ・ 2022会計年度の取締役会長、最高経営責任者及び取締役の報酬方針の決定。
- ・ 2022会計年度業績連動株式報奨制度。
- ・ ルノー・グループの従業員株式所有状況。
- ・ AFEP-MEDEF規範に定められた基準、とりわけ、重要なビジネス上の関係に関する基準に従った、独立取締役のリストの見直し。
- ・ 取締役会の構成の刷新。
- ・ 2021会計年度の取締役会の評価。
- ・ 株主総会及びガバナンス・ロードショーで提出された株主の要望。
- ・ エグゼクティブ・マネジメントの承継計画。
- ・ 2021年度ユニバーサル・レジストレーション・ドキュメント内にて公表されたガバナンス報告書。
- ・ 関連当事者間の契約及び対等な条件で締結された現行事業に係る契約を評定できるようにする、当社が締結した契約の分類に関する内部手続（この手続の詳細については、「独立当事者間の条件の下で締結された現行契約の評定手続」を参照のこと。）。

3. 戦略及び持続可能性委員会

委員の人数		会議の回数⁽¹⁾	
7名	7名	5回	7回
2022年度	2021年度	2022年度	2021年度
vs		vs	
独立取締役の割合^{**}		出席率	
60%	60%	91%	97.1%
2022年度	2021年度	2022年度	2021年度
vs		vs	

2022年12月31日現在の委員

- ・ ウィンクラー氏^{*}（委員長）
- ・ バーバ氏^{*}
- ・ ディグリップ氏^{**}
- ・ クールブ氏
- ・ ジャンティ氏^{**}

- ・ マゼラ氏*
- ・ 芹澤氏

* 独立取締役

** AFEP-MEDEF規範の勧告に従い、従業員株主を代表する取締役及び従業員を代表する取締役は、独立取締役の割合に算入されていない。

- (1) 戦略及び持続可能性委員会は、2021年6月1日付で戦略委員会と倫理及びCSR委員会が統合したものである。会議の回数は、2021年6月1日以前における戦略委員会と倫理及びCSR委員会の会議の回数、2021年6月1日以降は戦略及び持続可能性委員会の会議の回数を考慮している。

構成

取締役会規則には、戦略及び持続可能性委員会の構成に関する原則が記載されている。

戦略及び持続可能性委員会の構成に関する取締役会規則の規定（抜粋）

戦略及び持続可能性委員会は、取締役会に任命された3名から7名の委員で構成されるものとする。当委員会の委員長は、ガバナンス及び報酬委員会の提案に基づき、独立取締役の中から取締役会が指名するものとする。当委員会の委員である取締役は、()産業若しくはデジタル分野についての深い知識を有するか、及び/又は()国際的発展及び/又は環境、社会福祉及び社会問題についての特定のスキルを有していなければならない。

使命

戦略及び持続可能性委員会の使命に関する取締役会規則の規定（抜粋）

取締役会の業務の一環としての、戦略及び持続可能性委員会の主な職務は、ルノー・グループの全体的な戦略（以下を含むが、これらに限定されない。）を定期的に検討することである。

- ・ ルノー・グループの中長期的な戦略、アライアンスとの関係、行動計画を含む実行、明確に定義された重要な業績指標によるモニタリングを検討する。
- ・ 当社の環境、社会及び企業の責任並びに持続可能な開発の観点から実行すべき戦略及び活動を検討する。
- ・ 法令の要求に従って非財務情報を作成し、非財務コミュニケーション方針を検討する。
- ・ 非財務格付を検討する。
- ・ 産業レベルにおいて、ルノー・グループの戦略に重大な影響を与える合併、買収、処分、合併及び戦略的なパートナーシップ契約を検討する。
- ・ 製品及び技術開発に関する戦略を検討する。
- ・ 生産施設及びそのサプライヤー基盤の競争力を精査する。
- ・ ルノー・グループの地理的存在戦略を検討する。
- ・ 取締役会に適切に情報提供し、意思決定の準備のために取締役会に勧告を行うことを徹底する。

委員会の活動

委員会は2022年度に5回開催された。出席率は91%であった（取締役個々の出席率の詳細については、「取締役会の構成」を参照のこと。）。

各会議では、戦略及び持続可能性委員会がルノーリユーション戦略計画及びルノー・グループのESG戦略の主要指標のダッシュボードを検討する。さらに、委員会は、2022年に、以下の主要な題目を検討した。

グループ戦略に関する事項：

- ・ ルノーリユーション戦略計画のフォローアップと実施。
- ・ 新しいアンペア及びホースの業務範囲の作成に関する研究。
- ・ ルノー・グループの重点戦略プロジェクトのすべての定期的なモニタリング。
- ・ 日産との市場、車両及び技術に関する運用プロジェクトでのパートナーシップの発展。
- ・ 半導体危機の影響と緩和策。
- ・ 電気自動車のバリューチェーン戦略。

- ・ ソフトウェア・設計車両の開発。
- ・ 中古車戦略。
- ・ 商用車戦略。
- ・ 中南米における戦略的動向。
- ・ アルピーヌ・ブランド戦略。
- ・ パートナーシップの業績とエコシステム内の様々なプレイヤーとの協力によるルノー・グループの新しい「水平的戦略」。

持続可能な開発に関する事項：

- ・ ルノー・グループの社会福祉、社会及び環境に関する責任戦略。
- ・ 循環型経済ビジネスの戦略と開発。
- ・ モビリティビジネスの進化をサポートするルノー大学の発展。
- ・ ルノー・グループの脱炭素化戦略と気候報告書のレビュー。
- ・ ルノー・グループのコンプライアンス計画。
- ・ 管理機関におけるジェンダー多様性の観点からの目標。
- ・ 非財務業績声明（EPR）を含む2021年ユニバーサル・レジストレーション・ドキュメント第2章「持続可能な開発」のレビュー。

戦略及び持続可能性委員会は、新たな戦略プランであるルノーリユージョン及びその実施状況の追跡のため、数回にわたって会議を行った。

取締役会の評価

取締役会は、その業務の効率性を向上させるため、毎年、取締役会の構成、組織及び運営に関する評価を行い、少なくとも3年に1回、外部のコンサルタントの支援を得て正式な評価を行う。

正式な評価は2017年度及び2020年度に行われた。

2022年度、取締役会は、自らの業務及び委員会の運営に関する自己評価を実施した。

取締役会のメンバー全員がアンケートに回答した。評価結果は、2023年2月9日のガバナンス及び報酬委員会会議で提示され、次に2023年2月15日の取締役会会議で提示された。

アンケート及び取締役会メンバーへのインタビューの目的は、以下の項目について評価することであった。

- ・ 取締役会の構成、役割、構造、使命及び業務並びに取締役会の委員会。
- ・ 取締役会とシニア・マネジメントとの間の関係。
- ・ 取締役の貢献及び集団としての効率性。
- ・ 前回の評価で特定された改善点のフォローアップ。

今回の評価は、最近の事象による経験から学び、取締役会及びその委員会の運営方法を再評価する機会となった。

2022年では、取締役会及びその委員会の評価により、以下のポジティブな事項が強調された。

- ・ 取締役会メンバーのつながりとより良い連携の強化。
- ・ 特に、現地訪問による、ルノー・グループの活動に対する理解の向上と、取締役会以外の場での取締役間対話の強化。
- ・ 取締役会及びエグゼクティブ・マネジメントの間の信頼を前提とした関係性
- ・ 委員会の会議中に重要事項に取り組むために割り当てられた時間

この評価によって、改善に向けた以下のような勧告及び分野が特定された。

- ・ 市場の動向や競争環境に関するより深い情報と、ルノー・グループの主要な競合他社の戦略に関する詳細な分析
- ・ 機会とリスク分析について取締役会における理解を深めること。
- ・ CSR/サステナビリティ、新しいモビリティや新しい技術、ソフトウェアの専門知識を有する人物を探し、取締役会における専門性のバランスの強化。
- ・ 特定の具体的かつ戦略的な事項により多くの時間を費やすという要望。

「遵守又は説明」原則の実施

フランス商法第L.22-10-10条に基づき、当社は、AFEP-MEDEF規範を参照する。当社は、同規範の勧告に従っている。

AFEP-MEDEF規範第28.1条に定められた「遵守又は説明」原則及びフランス商法第L.22-10-10条の規定により、下記の表のとおり、遵守されていない同規範の勧告及び関連する説明が要約されている。

**AFEP-MEDEF規範の勧告
(2022年12月版)**

見解

監査委員会における独立取締役の割合(第17.1条)

AFEP-MEDEFコードでは、「監査委員会のメンバーの少なくとも3分の2は独立取締役でなければならず、委員会に執行役員を含めてはならない」と定めている。2022年12月31日現在、監査及びリスク委員会のメンバーは、独立取締役3名、フランス政府を代表する取締役1名、日産を代表する取締役1名、従業員株主を代表する取締役1名の計6名であり、メンバーの60%が独立取締役ということになるが、これはAFEP-MEDEFコードが求める3分の2の割合より低い。取締役会は、基準株主及び従業員の代表者の存在により、限られた数の委員を維持するという決定から、この構成はバランスの取れたものであると考えており、一方で、財務及び会計に関する一定の専門知識を必要とする委員会業務の効率化を支援している。

2023年2月15日の会議で、取締役会は、AFEP-MEDEF規範の基準第1号に関するジャンドミニク・スナール氏の状況を、2019年10月11日から2020年6月30日までの日産の取締役及びルノーs.a.sの会長としての役割を考慮の上検討した。

AFEP-MEDEF規範は、ある者を独立取締役の資格から可能な限り除外するために取締役会が評価しなければならない基準の一つとして、「過去5年間に於いて、当該会社が連結する会社の従業員、業務執行役員又は取締役でないこと又はなかったこと」を挙げているが、AFEP-MEDEF規範解釈ガイドによれば、取締役が「支配はしていないが重要な利害関係を有している会社又は兄弟会社における役職」を有する場合にも、この勧告が該当するとしている。

日産はルノーによって完全に連結されている会社ではないことが想起される。ルノーは日産に大きな影響力を持っており、持分法の利用により日産への出資を勘定に入れている（ルノーの日産への持株状況の詳細については、連結財務諸表の注12を参照のこと。）。

取締役会は、ガバナンス及び報酬委員会の勧告に基づき、両アライアンス・パートナーの取締役会間の協力を発展・強化する観点から、日産の取締役会に対しルノーの取締役会長が任命されたことは、ルノーに関するジャンドミニク・スナール氏の判断の自由と独立性に疑問を投げかけるようなものではないと考えた。

さらに、そのような事態が利益相反を生じさせる場合には、当該取締役に対して取締役会の審議・議決への参加を差し控えることを求める取締役会規則の規定が適用される。

また、取締役会は、ガバナンス及び報酬委員会の勧告に基づき、2019年10月11日から2020年6月30日までのジャンドミニク・スナール氏によるルノーs.a.sの会長の職務の遂行は、最高経営責任者の引き継ぎの手続を行うために取締役会にとって必要な期間中であり、かつ2020年7月1日のルカ・デメオ氏の着任までの、例外的で純粋に一時的な性質のものであると判断した。したがって、取締役会は、このような例外的状況は、この一時的な任期の終了時にジャンドミニク・スナール氏の独立性に疑問を投げかけるようなものではないと考えた。

また、2023年2月15日の会議で、取締役会は、ピエール・フルーリオ氏が日産の取締役に就任したことを踏まえ、AFEP-MEDEF規範の基準第1号に照らして、同氏の状況を精査した。

取締役会は、ガバナンス及び報酬委員会の勧告に基づき、両アライアンス・パートナーの取締役会間の協力を発展・強化する観点から、日産の取締役会に対しルノーの主席独立取締役が任命されたことは、ルノーに関するピエール・フルーリオ氏の判断の自由と独立性に疑問を投げかけるようなものではないと考えた。

さらに、そのような事態が利益相反を生じさせる場合には、当該取締役に対して取締役会の審議・議決への参加を差し控えることを求める取締役会規則の規定が適用される。

取締役の独立性基準（第10.5条）

独立当事者間の条件の下で締結された現行契約の評定手続

ガバナンス及び報酬委員会の勧告に基づき、取締役会は、（2019年5月22日法律第2019-486号による改正後の）フランス商法第L.225-39条の規定に従って独立当事者間の条件の下で締結された現行事業に係る契約を当社が評定できるようにする、当社が締結した契約の適格性に関する内部手続を、2020年2月13日の取締役会会議で採択した。

ルノーの取締役会で承認された内部手続には、ルノーSAが当事者である様々な契約に対して、関連当事者契約又は現行契約として適格性を付与するために用いられる手法が記載されている。当該内部手続は、法定の関連当事者統制手続も想起させる。

この内部手続は、年単位で、とりわけ、会計年度中に生じた法律又は規制の改正、ベストプラクティスの変更及び実施上の難点を考慮するため、ガバナンス及び報酬委員会によって見直された後、当社の取締役会がそれを評定することになる。

取締役会は、2023年2月15日の会議において、独立当事者間の条件の下で締結された現行契約を評価するための内部手続を検討し、ガバナンス及び報酬委員会の勧告に基づき、この手続が法律上の規定に従ったものであり、修正は不要と結論付けた。

株主の年次株主総会出席手続

当社の定款第21条は、株主が年次株主総会に出席するための手続を定めている（「年次株主総会」を参照のこと。）。

統制及びリスク管理システム

ルノー・グループは、その事業活動に固有のリスクを抑制し、その悪影響を制限するための組織体制及び手続を導入している。当該リスク管理及び内部統制プロセスは、すべての会社機能及び活動において実施されている。その主たる目的は以下の通りである。

- ・ 当社がさらされているリスクを特定し、かつ管理する。
- ・ 規則、法律及び規制を遵守させる。
- ・ 当社の活動において、品質、費用及び納期を管理する。
- ・ 財務、会計及び経営状況の開示内容の信頼性、妥当性及び質の高さを確保する。

但し、この体制及び手続は、当社の目的が達成されるという絶対の保証を提供するものではない。機会とリスクとの折り合いをつけるため、ルノー・グループのグローバル・リスク管理システムは、業務管理又は目的達成に重大な影響を及ぼす可能性のある事由の影響及び/又は可能性を抑えることを目的としている。内部統制及びリスク管理システムは、リスクファクター・コントロールの水準及び経営計画の有効性を測定することにより、リスクの特定及び評価を行う。

ルノー・グループは、次の事業セグメントで構成されている。ルノー・グループ自動車部門、新形態のモビリティに関連する活動（主に持株会社であるルノーMAI及びその子会社）を含むモビリティサービス部門、販売金融部門であるモビライズ・ファイナンシャル・サービスズ（モビライズF.S.）（RCIバンクS.A.の商標）。

2007年度以降、ルノー・グループは、フランス金融市場庁（AMF）の参照フレームワーク及び実施ガイドライン（2010年7月改訂）並びに2010年7月に公表された監査委員会作業グループ・レポートの勧告を考慮に入れている。このフレームワークは、自動車部門及びモビリティサービス部門に適用される。

販売金融部門であるモビライズ・ファイナンシャル・サービスズ（モビライズF.S.）は、独自の内部統制及びリスクマネジメントの枠組みを定めた。このシステムは、銀行・金融規制に従い、「モビライズ・ファイナンシャル・サービスズの具体的特徴」に記載されている。モビライズ・ファイナンシャル・サービスズ（Mobilize F.S.）は、フランスの金融健全性監督・破綻処理機構（ACPR）及び欧州中央銀行（ECB）による管理の対象となっている。

リスク管理への貢献者

2021年以降、ルノー・グループの自動車部門は、2つの主要な要素で構成されている。

- ・ 各ブランドの「ビジネスユニット」は、営業利益及び顧客満足について責任を負い、組織をターゲットの顧客や市場に導く。
- ・ 「会社機能」は、当社の他の事業分野すべてを含む。方針を定め、事業活動に適切な基準、方法及び技能を提供する。第一に、エンジニアリングはブランドと直接関連し、商品開発の時期、費用及び業績について全責任を負う。

3つの管理系統に沿った構造

ルノー・グループの内部統制及びリスク管理システムは、AMFが定める内部統制の一般原則に従い、また職務分散原則を遵守し、下記の3つの管理系統のコンセプトに従って構成されている。



第1の管理系統：業務管理

第1の管理系統となる業務管理においては、ルノー・グループのレベルで確定された内部統制及びリスク管理の原則及び技術を自らが責任を負う分野で適用及び展開させる。業務管理は、各活動に関連するリスクを特定し、その影響を低減するための活動を実施する責任を負う。

したがって従業員においては、作業分野に関して確定された内部統制システム、ルノー・グループの倫理規範並びに汚職及び地位濫用防止に関する指針のほか、自らに固有の倫理規範を遵守することが求められる。業務管理は、特に、内部監査部門が実施した課題に関する行動計画を定め、その実施を監視する責任を負う。

第2の管理系統：リスク管理、内部統制、業績管理

会社機能は、従業員又はマネジャーを通じた第1の管理系統としての役割に加え、第2の管理系統としての役割も担い、以下の責任を負う。

- ・ 基準、参照テキスト及びルノー・グループのポリシーの制定及び展開
- ・ 規制のモニタリング
- ・ 社内外の駐在員ネットワークの形成及び調整
- ・ 会社の方針や基準が正確に理解され、適用されることの保証
- ・ 必要に応じて、事業会社内を管理し、その管理が実行されていることを確認すること

会社機能はこのプロセスにおいて次のものによって支えられている。

- ・ 内部統制部門は、内部統制の成熟度と有効性を評価することにより、内部統制のレベルを合理的に保証する。そのために自己評価アンケートを回付し、コンプライアンス・テストを実施している。また、何らかの欠陥が見つかった場合にこれを修正する行動計画が特定及び実施されるよう取り計らっている。
- ・ リスク管理部門は、ルノー・グループの主要なリスクのマッピングの更新、及び特定された主要なリスクの影響又は可能性を縮小すべく設計される行動計画の監視、並びに事業会社、会社機能及びプロジェクトに関するリスク・マッピングのサポートの提供の責任を負う。
- ・ ルノー・グループの業績管理部は、その代表者を各会社に置いて、現場においてこのプロセスを調整し、主導する。同部門は、全従業員による経営規則の遵守を徹底し、行動計画の調整及びモニタリングにおいて業務スタッフを支援する。

第3の管理系統：内部監査部門

内部監査部門では、ルノー・グループ内で定めたコーポレート・ガバナンス、リスク管理及び統制プロセスについて、独立した客観的な評価を行っている。内部監査部門のミッション、役割、責任及びその範囲については監査憲章に定められており、その更新版は2022年9月に監査及びリスク委員会（CAR）により承認さ

れている。内部監査は、その勧告を通じて、業務上の安全性の向上と会社の業績全般の最適化に寄与している。各業務の終わりに、内部監査は、最終報告書と総括記録を、監査対象、問題となっている部門、事業体及び/又はプロジェクト、最高経営責任者及びルノー・グループの会長に体系的に発行する。当該総括記録には、監査対象活動の統制度合いを総合的に評価するため、内部監査部門により出された意見について「統制されたリスクである（緑色）、大きな問題のないリスクである（黄色）、明らかなリスクである（オレンジ色）、重大なリスクである（赤色）」と色分けされたものが含まれる。

内部監査部門は、ルノー・グループの自動車部門及びモビリティサービス部門のすべての事業体及び活動を対象とする。

金融部門（モビライズ・ファイナンシャル・サービスズ）は独自の内部監査体制を有している（「モビライズ・ファイナンシャル・サービスズの具体的特徴」を参照のこと。）。内部監査部門は、日産と収斂させた機能についても監査を行うことができる。ルノー・グループとパートナーシップ関係にある事業体に関して、パートナーが合意した場合、内部監査は介入を行う場合がある。第三者に委託された事業活動については、内部監査による介入は、契約上の監査条項がそのように規定する場合には、行われる可能性がある。

監査計画は年間ベースにて作成され、連続した3年間をその対象とする。この計画は、シニア・マネジメントによって検証され、監査及びリスク委員会（CAR）によって承認される。監査計画は、追加の要請又は調整を考慮の上、必要に応じて修正される。

内部監査の職務により、以下のことが可能になる。

- ・ プロセスの法令遵守性及びに有効なルール、基準、法律及び規則に関するその適用の評価。
- ・ プロセスの有効性及び取引の業績の評価。
- ・ 事業部門が行う管理の質及びサポート及び統制に関する機能の検証。
- ・ 勧告の形での、改善又は進捗に関する分野の提案。
- ・ 不正行為及び汚職との戦い。
- ・ 勧告の効果的な実施の検証。

各監査報告による勧告を受けて、監査対象の事業体によって定められた行動計画が、内部監査部門によって検証される。勧告には、3つの重要度レベル（高、中、低で、それぞれA、B、Cと取り扱われる。）がある。内部監査部門は、当該勧告が確実に実施されるようにする。少なくとも半年ごとに、リーダーシップ・チーム（旧ボード・オブ・マネジメント）及びCAR向けに、A及びBの勧告に関する状況報告書を作成する。

内部監査部門は、フランス監査・内部統制協会（IFACI）^(*)によって認証される。かかる認証は、内部監査の専門的実務に関する基準（*référentiel professionnel de l'audit interne*）（RAI）に従い、位置付け、舵取り、監査プロセス、GRC（ガバナンス、リスク及び遵守）の評価プログラム並びにプロ意識という5つのカテゴリーにわたる25の全般的な要件及び100の詳細要件で構成されている。

(*) フランス監査・内部統制協会（*Institut français de l'Audit et du Contrôle interne*）。

活動の同期化

リスク管理、内部統制及び内部監査部門は、ルノー・グループのリスクと重点課題を共有し、一貫したアプローチを定め、第2の管理系統（リスク管理、内部統制、業績管理部）と第3の管理系統（内部監査部門）の間で効果的なフォローアップを行うために、定期的に緊密に連携している。それらは自らの活動を同期化し、一体化された活動により合理的なリスク管理を行う。

これらの取り組みは、2021年から、内部監査及び年次の内部統制活動の結果を、ルノー・グループ、事業会社、会社機能及びプロジェクトのリスク管理に体系的に統合するなどして強化された。この同期化の改善は、CARと共有された。

ルノー・グループ内のリスク管理を強化・最適化するために、市場最高水準の共通ツールを取得することを目的に、2022年末にリスクマネジメント、内部統制、内部監査、品質部門の合同中期プロジェクトが開始された。

リスク管理ガバナンス

最初の2つの管理系統では、リスク管理及び内部統制についてリスク及び内部統制委員会（CRCI）に対して報告が行われ、CRCIは内部統制及びリスク管理システムの有効性を検証し、定期的に評価することについても責任を負う。

CRCIは、ルノー・グループの最高財務責任者を委員長とし、当社のような会社機能を代表する20名の委員で構成されている。CRCIは年6回開催され、特に以下の事項を検討している。

- ・ ルノー・グループの主要リスクのマッピング、及び各分野における対応措置のモニタリング。
- ・ 内部統制部門が毎年実施している内部統制自己評価の結果及びこれに関連する行動計画のモニタリング。
- ・ システムの改善の提案。

このレビューに従って、CRCIは是正措置の決定又は追加の情報提供の要請を行うことができる。

最初の2つの管理システムでは、分野別のプレゼンテーションを通じて、ボード・オブ・マネジメント（BOM）にも適時に報告している。

第2及び第3の管理システムは、その業務の結果を監査及びリスク委員会（CAR）に提示する。CARの職務は、「2022年度における取締役会の専門委員会の活動」に定められている。

その職務の過程において、法定監査人はリスク管理のレベル並びに会計及び財務情報の作成及び処理に関する内部統制を必要に応じて評価し、必要な場合は、勧告を発表する。

業務を行う事業体、機能、プロジェクトにおいては、経営委員会が定期的で開催され、ルノー・グループのCRCIをモデルとして、統制及びリスク管理システムの有効性を検証・評価している。

リスク管理体制

ルノー・グループは、一方では、あらゆる種類のリスクを特定及び評価し、その後、マッピングするという方法に基づいて、また、他方では、リスクを排除、回避、防御又は移行させることによりこれらのリスク、また、具体的には、かかるリスクによる影響及び/又はリスク発生の可能性に対処する行動計画の実践という方法に基づいて、リスク管理手法を適用させる。リスクの特定は、残存する影響と発生確率（取扱計画の考慮後）の評価に基づいており、これら2つの積が重要度を定義している。この方法は、ルノー・グループ、事業体、会社機能及び自動車プロジェクトのレベルで適用される。ルノー・グループの主要なリスクのマッピング（トップダウン及びボトムアップのアプローチ）は、CRCI、リーダーシップ・チーム及びCARに提示され、検証される。

ルノー・グループがさらされている主要なリスクファクターに関する説明は、「事業等のリスク」に記載されている。

リスク管理部門（DMR）は、任務を実行するために、とりわけ2つのネットワークに依拠している。

- ・ 1つは、事業会社（国、販売子会社及び/又は工業子会社）及び会社機能の場合には主に業績管理機能を果たす駐在員、また新自動車プロジェクトの場合には品質保証機能を果たす駐在員で構成されている。彼らは事業リスク管理者（RMO）として知られている。彼らは、事業体、会社機能及びプロジェクトにおいて業務上でリスク管理プロセスを実施する場合にリスク管理部門と協力する。
- ・ もう1つは特定分野のリスクを管理する専門家で構成されている。これらのリスクには、すべての会社に共通するものもあれば、ルノー・グループの活動部門の1つに特有のものもある。これらの専門家は、専門リスク管理者（RME）として知られており、それぞれの専門分野における制度化されたリスク管理プランについてコンサルティングを行う。

内部監査部門は、シニア・マネジメントにより実証され、CARにより承認される、当社の主要なリスクに関する監査計画を策定するために、リスク・マップを使用して最も適切な監査対象項目を特定し、リスク・ヘッジを査定する。この監査業務を通じて、内部監査部門はリスク管理部門に対して、主要なリスクを管理する効果的な水準についての識見を提供する。

リスク管理方針は、主要なリスクについてはルノー・グループのレベルで適用される。また、事業会社レベル（国、販売子会社及び/又は工業子会社）においては、会社機能及び新自動車プロジェクトについて展開されている。

2022年度、リスク管理部門の活動は以下に重点を置いた。

- ・ ルノー・グループの主要なリスクのマッピングを更新すること。この取り組みは、ルノー・グループの70人の主要幹部が参加するトップダウン・アプローチにより行われ、2021年末及び2022年に実施される事業体、企業機能、新車プロジェクトのリスク・マップの分析に基づくボトムアップ・アプローチによって補完された。
- ・ 主要なリスクの統制を改善するための処理計画及びプロセスを統合すること。
- ・ BOM及びCARとの定期的な共有を通じた主要リスクに関するガバナンス強化。

- ・ 関連する事業リスク管理者と共に作成したリスク・マップの実施及び改善計画のモニタリングのため、事業体、会社機能及び新自動車プロジェクトを支援すること。
- ・ 事業リスク管理者、専門家並びに業績管理部門、内部統制部門及び内部監査機能の代表者のネットワークをリードし、ベストプラクティスを共有すること。

さらに、ルノー・グループの従業員の間でリスク文化及びリスク管理の基盤に関する意識を向上させる措置（特にeラーニング・モジュールを通じてのコミュニケーション及び研修）が、リスク管理部門によって引き続きとられた。

内部統制

内部統制システムは、以下に示す各種ガイドライン及び手法に基づく。

ルノー・グループの倫理及び会社機能ガイドライン

「会社機能」は、導入される方針及び基準を規定し、発表する。これらはその後、事業レベルでのプロセスがルノー・グループの倫理憲章、汚職及び地位濫用防止に関する指針並びに対応する倫理規範にその概要が記載された原則に従って機能することを確保するための手続及び事業手法として展開される。

内部統制部門は、特に次のことを目的とした方法によって、事業分野内の内部統制の課題を管理している。

- ・ 事業分野と連携し、業務プロセスに関連し、目標達成に重大な影響を及ぼすおそれのある主要なリスクを特定する。
- ・ 事業活動に適用される「メタルール」を定式化する。
- ・ 特定されたリスクの管理を目的とした主要統制を特定し、定式化する。

リスク及び内部統制委員会は、事業分野が管理するメタルール及び主要統制を検証し、内部統制自己評価アンケートに含める。

内部統制部門は、「リスク管理要因」と呼ばれる約30の主要な要素を中心に、約200の管理ポイントから構成される内部統制の基準システムを定義した。

これらの要素は、内部統制のエッセンスをまとめたデジタル文書「内部統制eBook」として、ルノー・グループの全従業員に提供されている。これは、内部統制システムの概要を提供し、様々なビジネスサイトへの入り口となる。

この内部統制の参照文書は、特定されたリスクの進化や組織の変更を考慮して毎年更新される。内部監査や監査役による勧告は、この更新の際に考慮される。

内部統制部門は、子会社の業績管理機能並びに会社機能に関連し、内部統制の問題に関する主要な連絡窓口となる内部統制駐在員のネットワークに依拠している。彼らは、自らの範囲内で内部統制目標の実施を主導し、確実に実施させる。

統制活動

年1回、これらのリスク管理要因に基づく内部統制自己評価（アンケート形式）を、内部統制部門からルノー・グループの主要な事業体に送付している。各事業体の最高経営責任者は、これらの自己評価を検証し、特定された内部統制の不備を是正するための行動計画を策定及び実施する責任を負う。これらの行動計画は、内部統制部門による定期的なモニタリングの対象となる。

これらの自己評価の結果は、年1回、リスク及び内部統制委員会（CRCI）及びCARに報告される。

自己評価の質を検証するために、内部統制部門の内部統制担当者がサンプルとなる事業体についてコンプライアンス・テストを実施している。参考資料の期待値から著しく逸脱した場合は、アクションプランが発生する。この内部統制システムは、親会社及びすべての重要な事業体（特に完全連結会社）に適用される。

リスクレベルの低い事業体（完全連結ではない事業体又は連結でない事業体）には、個別の内部統制システムが適用される。

新たに買収された会社は、統合後最初の活動において、様々な内部統制システムにおける潜在的なリスクの影響に応じて連結される。自己評価の初年度は、行動計画に重点を置いているため、その結果はルノー・グループの結果には連結されない。

2022年の内部統制部門の業務には以下が含まれている。

- ・ 汚職防止システムの充実、関係する業務担当者への支援を継続的に実施する。
- ・ 2022年の自己評価キャンペーンで考慮したリスク管理要因を更新する。

- ・ 内部統制研修のための一連のeラーニング・モジュールの作成と展開。
- ・ 従来の対面式研修に加え、7つのeラーニング・モジュール（内部統制入門、コーポレート・ガバナンス、業務プロセス統制、職務権限委譲（DOA）、内部統制システム、職務分掌、不正）を実施する。
- ・ ルノー・グループ内部統制部門は、内部統制担当者のネットワークの指導のため、四半期ごとにウェビナーを開催する。
- ・ データ分析プロセスに基づく予防及び検出のための統制の継続。

内部統制面での「代表者の姿勢」は、年次自己評価アンケートの序文においてCF0が執筆した論説が掲載され、再確認された。また、内部統制e-bookの配布に際しては、ルノー・グループのCEOとCF0が執筆した社説を掲載した。

これらの内部統制のコミュニケーションと調整活動は、新組織の文脈で2023年も継続される予定である。新会社に期待される内部統制のガバナンスと検討は、2023年に優先して取り扱う。

内部委任及び職務の分離

ルノー・グループは、階層系統体制に加え、会社機能を担うマネジャーがルノー・グループ全体の関連機能の連絡担当者のリーダーシップを取れるよう機能系報告システムを構築した。

意思決定プロセスは、どの分野及びどのレベルの業務執行マネジャーが決定を行うことができるかを決定する内部委任システムに基づいている。意思決定の権限を委任するためのすべてのルールは、イントラネットを介して、職員に報告される。意思決定の要請は、内部統制手続に従い、関係者を特定する規則に適ったワークフローにより追跡記録が行われるか、又は意思決定に責任を負う委員会議事録において文書化される。

職務及び任務の分離の原則は、独立した統制を促進し、事業、財産の保護及びその会計目的上の記帳に対応する任務及び機能を分離するため、ルノー・グループ内及びコンピューター・システム内のすべての階層及び機能レベルで求められる。

財務・会計・経営情報の開示の質と信頼性

シニア・マネジメントは、ルノー・グループの一般的な目標を、多年度計画及び年度予算の一部として、また事業セグメント、ブランド及び機能への資源配分の一部として伝達する。グループ経営管理では、事業セグメント、ブランド及び機能ごとに業績ガイドラインを策定している。その中には、考慮すべきマクロ経済の前提条件（為替レート、金利、インフレ率、商品価格等）、翌年に計測すべき財務・非財務指標、時期及び活動範囲の区分が含まれる。各ブランドは、機能の具体的な側面に照らして完遂した上で、これらの指示をその範囲内の子会社に伝達する責任を負う。

業績管理部は、組織の様々な段階（グループ、事業セグメント、ブランド、機能）で経済パフォーマンスを管理し、測定する責任を負う。

経営管理は、それぞれの機能の具体的な側面を考慮するために、分散的に実施されている。特にルノー・グループの業績管理部が定期的に指示することにより、職務の枠組みを整備している。

ルノー・グループの経営計画では、次のような役割を担っている。

- ・ ルノー・グループの経済的目標及び予算の設定。
- ・ 内部統制システムやルノー・グループのリスク管理アプローチの整備への参画。
- ・ 事業体、事業セグメント、ブランド及び機能の業績を測定し、特にすべての事業セグメントの営業総利益及び自動車事業セグメントのフリー・キャッシュ・フローに関する指標をモニタリングすることにより、ルノー・グループを調整すること。
- ・ 経営上の意思決定案をあらゆるレベルで経済的観点から分析し、基準、計画及び予算との整合性を確認し、経済的妥当性を判断し、それに関する意見又は勧告を行うこと。

ルノー・グループは、会計・財務情報の作成にあたっては、適用される基本的な経営理念を示す経営参考ガイドラインを参考にしている。

会計・財務情報に関する内部統制システムは、AMFの参照フレームワークに基づいている。この内部統制システムは、財務情報の作成、決算、予測段階又は財務情報の伝達に関わるプロセスだけでなく、この情報の作成に関わる上流の業務プロセスも対象とする。

ルノー・グループは、現地基準及びルノー・グループ基準に基づき、財務諸表を同時に作成することができる情報システムを保有している。この仕組みにより、短時間での情報の集中化及び集約化の中で、データ

の一貫性が保証される。グループ経理担当副社長（DCGr）の機能的権限に基づき、財務諸表の作成責任は、子会社の最高財務責任者が負い、最高財務責任者は同子会社の会長及び最高経営責任者に報告する。

ルノー・グループ共通の表示及び評価基準についてはマニュアルで定めている。このマニュアルは毎年更新され、ルノー・グループのポータルを通じてすべての事業体に公開され、報告される財務情報の一貫性を確保している。

財務諸表の作成にあたって適用される原則

ルノー・グループの連結財務諸表は、国際会計基準審議会（IASB）が公表した国際財務報告基準（IFRS）に準拠して作成されており、その適用規則は、報告日現在、欧州連合の官報に掲載されている。

ルノー・グループの最高財務責任者直轄のグループ経理部には「会計基準」部門があり、会計原則の適用を効率的に実施する権限を有する。従業員には、IFRSの変更及び更新について定期的に通知する。

ルノー・グループは、3つの異なる事業セグメントから構成されており、連結範囲に含まれるすべての事業体について、単一の会計基準に従って構成された単一の連結手法を用いて連結財務諸表を作成している。

ルノー・グループは、半期及び年次の連結財務諸表を開示する。これらの財務諸表は、2つの決算前の日（6月決算の場合は5月31日、12月決算の場合は10月31日）を基準として事前に作成される。法定監査人とのサマリー会議を開催し、シニア・マネジメントが出席して継続的に協議を行う。CARは、財務及び会計情報の開示に関する承認プロセスの主要な段階のすべてに関与している。連結売上高は四半期ごとに公表される。

財務・会計情報の開示を管理するプロセスの主要な構成要素

ルノー・グループは、フランス国内外の3つの事業セグメントに属する子会社の分散運営を、以下の主要な戦略に基づいて管理し、財務諸表作成に要する期間を短縮しつつ、高品質の会計・財務情報を提供する。

- ・ 会計の上流にある業務システムの標準化を計画的に進める。
- ・ 世界中の産業及び/又は商業事業体、エンジニアリング事業体及び販売金融部門の事業体においてルノー・グループが選択したERPの財務・会計モジュールを導入する。

このソフトウェアパッケージにより、処理されたデータの信頼性及び一貫性が確保される。特に、ユーザープロファイルの定義と監視により、業務分掌の規則が遵守されていることを確認できる。

会計・財務データの信頼性を確保するためには、最初の制御が行われる業務システムで処理される基本的な取引の制御が鍵である。業務システムは、インターフェースを介して、補助的な会計システムにデータを提供する。これらのインターフェースは、継続的に監視され、それぞれの上流プロセスで発生するすべての経済的事象を確実に把握した後、そのデータを迅速かつ定期的に集中経理システムに送信する。

会計チームは、重大な不具合が発生した場合にERPを保護するためのセキュリティプロセスを開発するために、ITスタッフと協力してきた。事業継続計画は、全社的に作成されており、ERPを利用している子会社に展開されている。

法定監査人に関する憲章

ルノー・グループは、2004年、財務諸表の法定監査に関連して、法定監査人の任務と独立性に関する憲章を起草し、同憲章に法定監査人とともに署名した。本憲章は、ルノー・グループ（親会社、フランス国内外の子会社）とその法定監査人との関係を規定するものである。この憲章は、法定監査に関する規制の変化を考慮し、2019年の監査役会の更新の一環として、2020年に更新された。

財務コミュニケーション

ルノー・グループは、財務部内のIR部門にルノー・グループのすべての財務コミュニケーションを委ね、その任務を遂行するために必要な機能を提供することとした。

IR部門は以下の役割を担っている。

- ・ 金融市場とのコミュニケーション
- ・ 投資家や個人株主との関わり
- ・ 金融格付機関との関わり
- ・ 社会的責任投資に特化したアナリスト及び投資家との関わり
- ・ 規制当局（AMF）との関わり
- ・ 年次・半期業績報告書及び四半期情報の作成管理

- ・ 内部統制部門の責任のもとで作成されたユニバーサル・レジストレーション・ドキュメントのAMFへの提出

モビライズ・ファイナンシャル・サービシーズの具体的特徴

モビライズ・ファイナンシャル・サービシーズ（モビライズF.S.）は、会社の目標に関連して特定された主要なリスクの特定、分析及び管理を目的とした、グローバル内部統制システムを有している。モビライズF.S.グループの内部統制委員会は、このシステムに関する一般的な枠組みを検証した。当該枠組みは内部統制憲章に記載されている。

この憲章は、モビライズF.S.の有効な統制下にあるフランス国内及び海外のすべての法人に適用されるシステムを定義しており、特に以下を明記している。

- ・ 内部統制管理のための一般的な取決め
- ・ 子会社、支店及び合併会社に関する地域的な取決め
- ・ 様々な機能分野に関する特別な取決め

モビライズ・ファイナンシャル・サービシーズにおけるリスク統制は、機能別に以下の3つのレベルで監視されている。

- ・ 第1の防御系統は、日常的なリスク管理を担当する業務機能によって、それぞれの専門分野における活動の一環として実践されている。これらの機能は、取引行為に係るリスクを取ること及び当該機能に割り当てられた目的について、決定し、責務を負っている。これらの機能は、会社機能部門が定めた経営規則及びリスク限度に従い、かかる責任を果たす。

会社機能部門は、会社レベルでリスクの定義、規則、管理方法、測定及びモニタリングを担当する。各会社機能部門は、その専門分野において、ガイドライン及び国別目標を通してリスク管理システムを管理及び監視する。リスクについては、子会社及び本部の定期的な専門委員会によってモニタリングが行われている。会社機能部門は、リスク管理及びエクスポージャー・モニタリングを現地代表者に依拠し、グループのレベルで限度が尊重されることを確保している。

- ・ 第2の防御系統には、以下が含まれる。
 - ・ リスク管理部門の内部統制部門及びグループの事業体の内部管理者。これらは、手続に定められた経営規則を取引が遵守しているかどうかのレベルを統制する。より具体的には、第1の防御系統の妥当性を検証する。
 - ・ リスク管理部門のリスク及び銀行規制部門。この部門は、グループのリスク・ガバナンス・ポリシーの導入を監視し、事業部門によるリスク管理の効率性並びに設定された限度及び警告閾値の遵守の効率性を検証し、当該閾値を超えた場合にモビライズF.S.取締役会のリスク委員会へ報告している。
 - ・ コンプライアンス部門。この部門は、コンプライアンス対策を調整し、モビライズF.S.全体で適切に実施されていることを確認する。
- ・ 第3の防御系統は、内部監査機能であり、その目的は、取引に対する統制の程度並びに第1及び第2の系統によって実践された監視について、モビライズF.S.の取締役会及びシニア・マネジメントに保証を提供することである。

リスク管理システムは、モビライズF.S.のすべてのマクロ・プロセスを対象としており、以下のツールを含んでいる。

- ・ リスクの指針、選好度レベル、警告閾値及び限度（以下「リスク選好の枠組み」という。）が定義された、主な（いわゆる重大かつ重要な）リスクのリスト。各リスクについて、リスクの構成要素並びに会社がリスク選好レベルに合わせて維持できるようにする管理及び監督の原則を特定するための詳細な解析が実施される。これらの要素は、モビライズF.S.グループの事業モデル及び戦略に関連して、少なくとも年に1回検討される。
- ・ 事業管理ルールのマッピングがリスク管理に寄与している。すべてのモビライズF.S.グループの連結子会社においてそれが導入されている。このマップは、中央事業活動部門によって定期的に更新される。事業管理ルールの統制レベルは、指名されたプロセス担当者により毎年評価される。プロセス担当者は、グループの基準に沿って、それぞれの担当分野におけるリスク管理に責任を持ち、対応する手順と第一レベルのコントロールを定義し、更新する。

- ・ モビライズF.S.に影響を与える規制の変更を監視、分析し、業務担当者に通知することを目的として、リスク管理部門のリスク及び銀行規制部門がコーポレート部門の担当者と連携して運営する規制監視システムである。
- ・ 事前に定義された基準に対応する機能不全を特定できるようにし、またリスクを統制するために必要な正措置及び予防措置を行えるようにするインシデント収集データベース。このデータベースは、内部の又は規制当局への報告目的で使用される。このシステムは、モビライズF.S.のエグゼクティブ・コミッティ、モビライズF.S.の取締役会並びにルノー・グループの倫理及びコンプライアンス委員会（ECC）のほか、金融健全性監督・破綻処理機構（ACPR）及び欧州中央銀行に直ちに報告すべき事件の閾値を定めている。

モビライズF.S.の内部統制及びリスク管理に関与する組織及び当事者

モビライズ・ファイナンシャル・サービシーズの取締役会は、監督機関として、以下の責務を負っている。

- ・ 当バンクの事業戦略について決定し、効果的で慎重な経営が確実に行われるよう、エグゼクティブ・ディレクター及びエグゼクティブ・コミッティによる監督手続の実施のモニタリングを行う。
- ・ リスクを取り、管理し、そのモニタリングを行い、軽減するための戦略及び方針を承認し、定期的に見直す。
- ・ ガバナンス・モデルを精査し、その効果について定期的に評価し、欠点を是正するための是正措置が確実に講じられるようにする。
- ・ 公表及びコミュニケーションのプロセスを監視し、会社が公表及び開示する予定の情報の質及び信頼性を確認する。

このフレームワークの中で、取締役会は、少なくとも年に1回、内部統制システムを見直す取締役会会議を開催し、ACPRに提出する内部統制に関する年次報告書の妥当性を検証する。

取締役会は、その職務の遂行に当たって、特に以下の取締役会の4つの特別委員会の成果物に依拠する。

- ・ 会計及び監査委員会は年に4回開催される。財務諸表の作成、提示及びモニタリング、個別財務諸表及び連結財務諸表の法定監査の監視、法定監査人の独立性及び法定監査人の非監査業務の定義のモニタリング、法定監査人の任命勧告及び法定監査人の交代のモニタリング、内部統制システム及びリスク管理制度の効果の検証、監査計画の検討、実施された監査の分析並びに非連結会社への投資の検討について責任を負う。
- ・ リスク委員会は年に少なくとも4回開催される。その役割には、リスク・マップの精査及び定義の検証のほか、取締役会のリスク選好に沿って、モビライズF.S.レベルでのリスク限度を分析及び検証することが含まれ、統制の面で取締役会を支援する。また、限度又は警告閾値を超えた場合、行動計画の分析についても責任を負い、製品及びサービスの価格設定システムの精査についても責任を負う。リスク委員会は、報酬委員会と並行して、報酬方針が会社のリスク・エクスポージャーに適合しているか否かを精査する任務も負っている。さらに、リスク委員会は、取締役会に助言できるよう、内部統制報告書、資本に関するコンプライアンス（ICAAP）及び流動性（ILAAP）の規則を分析及び承認する責任も負う。再生計画並びに会社の内部信用リスクモデルから派生した格付及び見積プロセスの重要な側面もまた関連する。
- ・ 報酬委員会は少なくとも年に2回開催される。会社役員及びリスク管理部門責任者の報酬方針を毎年精査し、リスク及びリスク管理に影響を及ぼす個人の報酬に関する取締役会の決定を準備する。
- ・ 指名委員会は少なくとも年に2回開催される。取締役を取締役に推薦する任務を負っている。また、取締役会の年次審査も担当している。この審査には、取締役会の構成、メンバー、男女の多様性並びに取締役の知識、技能及び経験の幅広さが含まれる。指名委員会は、エグゼクティブ・ディレクター、最高経営責任者、最高経営責任者代理及び重要な役職者の推薦を取締役に提出する。

エグゼクティブ・コミッティは、グループのシニア・マネジメントを担う組織として、モビライズF.S.の方針及び戦略を指揮する。

シニア・マネジメントは、グループのリスク管理を監視するため、以下の委員会に依拠する。

- ・ 財務委員会は、以下のテーマを審査する。すなわち、グループの様々な地域及び子会社における、経済分析及び予測、資金調達コスト、流動性リスク、金利リスク並びにカウンターパーティリスクである。グループ内の移転価格に対して必要な調整を行うために、モビライズF.S.ホールディングスの貸借対照表及び損益計算書の分析も行われる。

- ・ 資本・流動性委員会は、事業活動の予測に基づき、資本と借り換えのニーズの変化に対応する。
- ・ クレジット委員会は、子会社及びルノー・グループのコミットメント責任者の承認限度を上回るコミットメントを承認する。
- ・ 信用リスク委員会は、予算編成の一環として各国で検証されたリスク費用水準を超過した場合に行動計画を検証する。
- ・ 業績委員会は、子会社別及びセグメント別の収益性分析において、リスクと資本コストが考慮されていることを保証する。
- ・ 規制委員会は、健全性監督及び行動計画に関する主要な規制上の変更を検討し、社内格付モデル及び関連する管理方針を検証する。
- ・ 内部統制・オペレーショナルリスク・コンプライアンス委員会は、グループ全体の内部統制システムを監督し、グループ全体のプロセスに関する第1、第2、第3レベルの統制結果を監視し、資源、システム、手続に必要な適応を決定する委員会である。また、オペレーショナル・リスク管理方針及びコンプライアンス管理システムの原則を定義し、管理・監視する。また、アクションプランの追跡も行う。この委員会は、モビライズF.S.グループの各子会社内にも存在する。
- ・ 新製品委員会は、新製品が、グループの販売方針、グループの予算要件、現地で適用される法令及びモビライズF.S.グループのリスク・ガバナンスを遵守するよう確保することにより、市販される前に新製品を承認する。
- ・ サステナビリティ・気候・環境リスク委員会：当グループの物理的・移行リスクと排出削減目標を監視する。

モビライズF.S.グループのグループ規制遵守担当役員は、最高経営責任者に報告する。この担当役員は、マネーロンダリング・テロリスト融資対策、倫理、内部告発、汚職防止、法務・税務・規制監督、関連する統制プラン等の分野におけるモビライズF.S.のコンプライアンスの保証人となっている。

内部管理部門長（DCI）は、リスク管理部長に報告を行い、グループ全体の一般的な内部統制システムの組織と管理の恒久的な統制に責任を負っている。モビライズF.S.グループの子会社における内部統制の管理については、DCIは、機能上自らに報告する内部統制担当者のサポートを受ける。同様に、モビライズF.S.グループの各部門における内部統制システムの管理については、DCIは、本部機能の従業員のサポートを受ける。

リスク及び銀行規制部門長（DRRB）は、リスク管理部長に報告を行い、グループ内にリスク・ガバナンス・ポリシーが導入されるよう確保し、当該ポリシーと取締役会が定めたリスク選好の枠組み（RAF）との整合性を確保する。DRRBはリスク測定指標の信頼性、各リスクに対するリスク管理システムの完全性及びリスク管理の効果的な実践を確保する。また、より具体的には、DRRBは子会社から会社部門への報告経路及び警告フィードバック経路の効率性を検証し、適宜、経営機関及び取締役会のリスク委員会に対するリスクに関する概要報告を作成する。必要な場合、DRRBは不履行時に講じられる是正措置の妥当性及び経営機能による当該措置の効率的実施を検証する。DRRBは適用される健全性規制をグループが遵守しているかどうかのモニタリングにおいて中心的役割を演じる。

モビライズF.S.グループの監査及び定期的管理部長は、マネージング・ディレクターに報告を行う。当該役職は、恒久的管理部門から独立しており、会計及び監査委員会が検証した複数年の監査計画に基づき、様々な子会社に介入する。報告書に記載される監査結果（勧告を含む。）は、内部統制委員会及び会計及び監査委員会に提出される。これらの発見及び勧告は、内部統制に関する年次報告書において提示される。

経営組織

下記（2）- 「 経営組織」を参照のこと。

追加情報

年次株主総会

年次株主総会は、適用される法令の規定に従って招集される。年次株主総会に出席する権利は、株主の名義又は株主の代理として登録されている仲介機関の名義で、年次株主総会の2営業日前の午前0時（パリ時間）までに、当社が保有している記名式株式口座又は公認の仲介機関により保有されている無記名式株式口

座のいずれかへの株式の登録を行うことによって、証明される。公認の仲介機関により保有されている株式記録への無記名式株式の登録は、かかる仲介機関により発行される株式保有証明書により証明される。

特定可能な無記名式株式

当社には、現在又は将来においてその株主総会において議決権を有している株主であることを確認するために、適切な法令上の規定を利用する権限がある。

株式保有の開示

特定の割合の株式資本又は議決権を有する場合、株主は当社に通知を要するという法律上の要件に加え、株式資本若しくは議決権の2%超の株式数の、又はこのパーセンテージの倍数でかつ株式資本若しくは議決権の5%以下の株式を有することとなったすべての株主又は資産管理会社は、所有株式数の合計を当社に通知する。この開示は、4営業日以内に配達証明付書留郵便によりなされ、当該期間は株主の持分が当該基準以上となった株式の登録が行われた日から開始する。5%を超える場合、上記の開示要件は株式資本又は議決権の5%を超えた1%毎に適用される。

上記の基準を決定する目的上、間接的に所有される株式又はフランス商法第L.233-7条及び第L.233-9条の規定に沿って保有する持分等価物もまた、考慮される。

申告者は、上記の申告には前記の規定によって所有又は保有されるすべての株式が含まれることを証明し、また取得日を示さなくてはならない。開示要件は、所有する株式数が上述の基準の、2%又は場合により1%減少した場合も同様に適用される。

上記の条件が遵守されない場合、申告されるべきであった割合を超える株式は、合計で1%以上の株式資本を所有する1人又は複数の株主により総会において要求される限り、要求される通知がなされた日より2年間に開催される株主総会において議決権を剥奪されるものとする。

2022年の基準値超え

2022年、当社は、顧客及び自ら資産運用を行うファンドを代行するバンク・オブ・アメリカより、上方又は下方へ法定基準値である議決権の5%を超えた旨の申告を受領した。バンク・オブ・アメリカの直近の届出（2022年9月1日付）には、当社の株式資本の1.07%及び議決権の0.79%を保有していることが示されている。

当社の株式及び議決権に関する株主契約

当社が知る限りにおいて、ユニバーサル・レジストレーション・ドキュメントの日付現在、当社の株主間における関係を規定する株主契約はなく、また、協力活動もない。

フランス政府が保有する株式に付された議決権の自由な行使に対する制限

一方ではルノーと日産との間で、他方ではルノーとフランス政府との間で、両株主によるルノーへの投資のバランスを回復すること、そしてこの機会にアライアンスの継続及び発展を確実にすることを目的として行われた協議を背景として、2016年2月4日、ルノー及びフランス政府は、フランス政府が有する議決権のうち、ルノーの年次株主総会に提出される一定の決定に関するものについて自由な行使を制限することを目的とするガバナンス契約を締結した。

この制限は、年次株主総会において充足される定足数によって変わる。

問題となっている年次株主総会に本人又は代理人が出席している株主が保有する株式の数が議決権付株式（1株につき1個又は2個の議決権）の70%以下である場合、フランス政府の自由に行使可能な議決権の上限は、行使可能な議決権の17.9%に設定される。

問題となっている年次株主総会に本人又は代理人が出席している株主が保有する株式の数が議決権付株式（1株につき1個又は2個の議決権）の70%超である場合、フランス政府の自由に行使可能な議決権の上限は、行使可能な議決権の20%に設定される。

適用されるこの上限設定の範囲を超えて、フランス政府の議決権は、中立的方法、すなわち以下の方法で行使される。

通常決議の採択にあたっては、50%の賛成票及び50%の反対票

特別決議の採択にあたっては、66と3分の2%の賛成票及び33と3分の1%の反対票

株主の満場一致が必要となる決議の採択にあたっては、100%

フランス政府の中立的議決権は、フランス政府及びその他の株主が自由に行使可能な議決権とは異なり、上限設定の対象となる決議の投票結果に影響を与えない。

フランス政府の議決権の自由な行使に対する制限は、通常株主総会が権限を有するすべての決定に適用する。但し、以下の決定は例外であり、政府は自らが保有する二倍議決権をすべて自由に行使することができる。

利益処分、配当及びその支払日の決定

配当支払の全部又は一部を現金又は株式で受領する選択権

フランス政府を代表する取締役の任命、その任期の更新又は取締役会による当該任命の追認

フランス政府を代表する取締役の解任

重要な資産の売却の承認

関連者契約のうち、フランス政府の代表者が取締役会において当該契約に反対票を投じたもの

1ブロック以上の株式を特定された1人又は複数の株主から買い戻すプログラムの場合に、取締役会に対し、ルノー株式の取引を行う権限を委任すること

特別株主総会に関しては、フランス政府はその議決権のすべてを自由に行使することができる。但し、以下の決定については例外であり、フランス政府の自由に行使可能な議決権には上限が課される。

権限又は権力をルノーの経営組織へ委任する場合において、その条件が、決定に先立つ5年間にわたって証明されているとおり、ルノーの既存の慣行に合致している委任の承認又は更新

ルノー・グループの従業員及び役員に対して、ストック・オプションを付与し、業績連動株式を配分し、又は資本へのアクセスを提供する株式若しくは有価証券を発行するために取締役会に認められた決定又は委任

職務の遂行に関する年齢制限又は取締役及びシニア・エグゼクティブ・オフィサーの任期の変更

本社の移転（但し、フランス国外を除く。）

年次株主総会におけるフランス政府が保有する株式に付された議決権の自由な行使に対する制限

口座	投票の状況	行使可能な議決権の割合	70%以下の定数		70%を超える定数		
			単純多数決	特定多数決	単純多数決	特定多数決	
口座7		1/3 (2.87%)	否決	否決	否決	否決	
口座6	郵送投票	8.6%	1/6 (1.43%)	否決	可決	否決	可決
口座5		1/2 (4.3%)	可決	可決	可決	可決	
口座4		1/3 (0.7%)	否決	否決	任意	任意	
口座3	委任投票	2.1%	1/6 (0.35%)	否決	可決	任意	任意
口座2		1/2 (1.05%)	可決	可決	任意	任意	
口座1	郵送投票	17.9%	1 (17.9%)	任意	任意	任意	任意

議決権の自由な行使に対する制限は、以下に該当する場合は適用されなくなる。

日産がルノーの年次株主総会において自らが保有する株式に付与された議決権を行使した場合。

2002年3月28日にルノーと日産の間で締結された改訂アライアンス基本契約（2005年4月29日、2012年11月7日及び2015年12月11日になされた改訂を含む。）が改訂され、フランス政府の代表者が当該変更について取締役会において賛成票を投じなかった場合、又は、当該改訂アライアンス基本契約が解除された場合。

また、以下の期間においては制限が停止される。

いずれかの者が、ルノーの有価証券に関する公募を開始した場合、その発表時から募集期間の終了時まで。

ある者（但し、フランス政府は含まれないが、日産は含まれる。）が、単独で又は協力して、直接的又は間接的に、直ちに又は将来、当社の資本金又は議決権の15%超に相当する株式又は経済的エクスポージャーを保有する限り。

フランス政府がコーポレート・ガバナンス契約に基づく自らの約束に違反した場合、ルノーは、フランス政府が保有するルノー株式のすべてを無記名式株式に転換するよう求めることができる。これにより、当該株式に付された二倍議決権が2年間剥奪されることになる。

Uptevia（旧BNPパリバ・セキュリティーズ・サービスズ）は、ルノー株式のカストディアンであり、フランス政府が保有するルノー株式が登録されている7つの純粋な記名式株式口座の管理を通じた制限メカニズムの実施においてルノー・グループを支援する。その関与の条件はガバナンス契約の実施に関する契約に定められている。当該契約は、2016年2月4日に、ルノー、フランス政府及びBNPパリバ・セキュリティーズ・サービスズの間で締結された。

(2)【役員状況】

本項では、上場会社であり、ルノー・グループの親会社であるルノーSAの経営管理方法につき記載する。かかる経営方法は、ルノーSAの子会社であり、ルノー・グループの自動車及び金融事業を傘下に収める会社であるルノーs.a.sにも適用される。

取締役会の運営原則及び使命は、取締役会規則に記載されており、かかる規則はその全体がルノー・グループのウェブサイト上で閲覧可能である。下記に取締役会規則の主な内容を記載する。

取締役会

ガバナンス構造

ガバナンス形式の改革

2019年1月24日の会議において、取締役会は、取締役会長と最高経営責任者の職務を分離することを決定した。取締役会は、このガバナンス構造が引き続きルノーの課題にとって適切であると考えている。これにより、当社は、コーポレート・ガバナンスにおける会長の地位及び専門知識と、当社の中期計画の管理及び実施を担う最高経営責任者の経営者としての経歴及び産業・自動車の専門知識の両方から、恩恵を受けることが可能となっている。

取締役会長の役職は、フランス商法のL.225-17条第3項の規定に従い、ジャンドミニク・スナール氏を取締役に任命後^(*)、2019年1月24日に同氏に委任された。

2020年1月28日の会議において、取締役会は、2020年7月1日付でルノーSAの最高経営責任者兼ルノーs.a.s.の会長として、ルカ・デメオ氏を任命した。

(*) この任命は2019年6月12日に開催された年次株主総会により追認された。

取締役会長の権限

当社の定款は、取締役会はそのメンバーの中から1人を取締役会長に任命すること及び会長は自然人でなければならない、2期以上選任可能であることを明記している。

取締役会長の権限に関する取締役会規則の規定の抜粋

会長は、取締役会の業務を整理及び指図し、かかる業務について、株主総会に報告するものとする。会長は、取締役会会議のスケジュール及び議題を決定し、会議を招集するものとする。

会長は、取締役会会議の議長を務めるものとする。会長が出席できない場合、(i) 主席独立取締役、又は(ii) 主席独立取締役がいない場合若しくは主席独立取締役が不在若しくは出席できない場合、ガバナンス及び報酬委員会の委員長若しくは委員会の委員長間の相互の合意で任命されたその他の委員会の委員長が、取締役会会議の議長を務めるものとする。

特定の状況を除き、取締役会の合議制の原則に従い、会長は、取締役会を代表してコミュニケーションを取る権限を有する唯一の者である。

会長は、ルノーの法人が特に取締役会及びその委員会を正しく運営することを保証するものとする。会長は、取締役が、その職務を果たすために必要とする情報を受けられること、より一般的には、取締役が取締役会及びその委員会の業務に参加できることを保証するものとする。

また、会長は、取締役会のメンバーが、勤勉さ、専門知識及び忠誠心を持って、効率的に取締役会の業務に参加すること、並びに、取締役会のメンバーが、ルノー、ルノー・グループ及び日産及び三菱とのアライアンス(以下「アライアンス」という。)に関する戦略的問題を含む問題に取り組むために必要な時間を取ることを保証するものとする。

会長は、取締役会の業務が、建設的な議論と意思決定につながる方法でよく管理されていることを保証するものとする。会長は、取締役会の業務を指導し、その業務と委員会の業務との調整を行うものとする。会長は、かかる委員会に対し、いつでも、その権限内の問題について諮問することができる。その点で、会長は、取締役会の委員会の会議の議題に関連すると自身がみなす問題を追加することができる。会長は、希望する場合、委員会の会議に出席することができる。ただし、会長の個人的状況が議論される場合を除く。会長は、委員会の業務を利用することができるものとする。

会長のその他の職務

会長は、最高経営責任者と連携して履行する職務として、以下の職務も有するものとする。

- ・ アライアンスの組織及び展開に関する議論にかかる日産と三菱の連絡役となること。
- ・ 取締役会に対し、ルノーの将来のために有用であると会長が考える新たな合意又はアライアンスを提案すること。
- ・ 適用法令及びアライアンスメンバー間で締結された契約に従い、アライアンス及びそのメンバーの運営又は管理機関への指名のルノー候補者に選出されること。

会長は、アライアンスに関連する会長の職務の履行について、常に取締役会に知らせるものとし、この問題に関して行う一切の判断について勧告を行うものとする。

あらゆる状況において、会長は、最高経営責任者と共に、アライアンスの発展を保証し、ルノー、日産及び三菱間の関係性を強化し守るために尽力するものとする。

最後に、会長は、ルノー株主との間で質の高い関係性を保持することを保証するために尽力し、また、ルノーのスタッフ及びパートナーの間でルノーの価値とイメージを高めるために貢献するものとする。

会長は、その職務を履行するために必要とする当社のコーポレート機能を利用するものとする。会長は、その職務の履行及び取締役会又はその委員会の業務（アライアンスの運営、組織及び発展、戦略、財務報告、主要な投資及び売却計画、並びに主要な金融取引に関する業務を含む。）のために有益である可能性のある情報を、最高経営責任者に対して求めることができる。



ジャンドミニク・スナール
(JEAN-DOMINIQUE SENARD)

取締役会長

生年月日: 1953年3月7日

(70歳)

国籍: フランス

最初の就任日: 2019年1月

現在の任期の開始日: 2019年1月

現在の任期の満了日: 2027年
年次株主総会

所有する記名式株式の数:

6,690株

経歴 - 専門家としての経験

ジャンドミニク・スナール氏はフランスのHECビジネススクール

(Hautes Études Commerciales)を卒業した。また、法学の修士号も保有している。

1979年から1987年までトタルにおいて、その後、1987年から1996年までサンゴバンにおいて、様々な財務及び経営に関する職に就き職歴を開始した。

1996年から2001年までペシネーの最高財務責任者を務め、また、そのグループの理事会の委員を務めた。また、2004年までペシネーの一次アルミニウム部門の部門長を務めた。アルキャンの執行委員会の委員として、ペシネーの統合を担当し、ペシネーSAの会長を務めた。

ジャンドミニク・スナール氏は2005年3月に最高財務責任者及びミシュラン・グループの理事会の委員としてミシュランに入社した。

2007年5月、ミシュラン・グループのマネージング・パートナーに就任した。

2011年5月13日、ジャンドミニク・スナール氏は、ミシェル・ロリエ氏と並んでミシュラン・グループのマネージング・ゼネラル・パートナーに就任した。

2012年から2019年まで、ミシュランの最高経営責任者であった。

2019年1月24日、ルノーの取締役会長に就任した。

フランス内外の会社における役職及び

その他の職務

現在の役職

ルノー・グループ内の会社における役職及び職務:

上場会社:

ルノーSA (フランス) 取締役会長

非上場会社:

ルノーs.a.s (フランス) 取締役

その他の法人:

Fondation d'entreprise Groupe

Renault (フランス) 会長

ルノー・グループ外の会社における役職及び職務

上場会社:

日産自動車株式会社 (日本) 取締役会副議長及び指名委員会委員

サンゴバン (フランス) 主席独立取締役兼CSR委員会委員

非上場会社:

フィブs.a.s (フランス) 監査役会メンバー

その他の法人:

ラ・モンターニュ・サントル・フランス取締役

過去5年間の他社での役職 (退任)

任期満了年

ルノーS.A.S. (フランス) 会長 2020年

ミシュラン (フランス) 最高経営責任者兼

ジェネラル・パートナー

コンパニー・フィナンシエール・ミシュランSCmA (フランス) 2017年

マネージング・パートナー

最高経営責任者の権限

最高経営責任者の権限に関する取締役会規則の規定の抜粋

最高経営責任者は、当社の活動を指示するものとする。この点において、ルノー・グループの運営及び機能部門は、最高経営責任者に報告を行うものとする。

最高経営責任者は、法的制約並びに定款及び取締役会規則の規定によって課された制限に従い、当社を代表して、あらゆる状況下で活動する最も広範囲の権限を有するものとする。

最高経営責任者は、第三者との関係において、当社を代表するものとする。

最高経営責任者は、取締役会により任命されるものとする。最高経営責任者が取締役ではない場合、かかる最高経営責任者は、取締役会会議の永続的客員参加者とする。かかる資格において、最高経営責任者は、議決権なしですべての取締役会会議に出席することができる。ただし、最高経営責任者は、その任期又は報酬に関する議論には参加しないものとする。



ルカ・デメオ (LUCA DE MEO)

最高経営責任者
取締役

生年月日: 1967年6月13日
(55歳)

国籍: イタリア

最初の就任日: 2020年7月

現在の任期の開始日: 2023年5月

現在の任期の満了日: 2027年
年次株主総会

所有する記名式株式の数:
13,629株

経歴 - 専門家としての経験

ルカ・デメオ氏は、1967年にイタリアのミラノで生まれ、ルイー
ジ・ボッコニ商業大学を卒業
し、経営学の学位を取得した。

ルカ・デメオ氏は、自動車セク
ターで30年超の経験を有する。同
氏はルノーでキャリアを開始し、
トヨタ・ヨーロッパに入社、その
後フィアット・グループでランチ
ア、フィアット、アバルト及びア
ルファ・ロメオの各ブランドを担
当した。

2009年、フォルクスワーゲン・ブ
ランドの乗用車及びフォルクス
ワーゲン・グループのマーケティ
ング・ディレクターとして、フォ
ルクスワーゲン・グループに加
わった。その後、2012年にアウ
ディAGのセールス&マーケティング
担当として取締役会のメンバー
を務めた。

ルカ・デメオ氏は、2015年11月1日
から2020年1月までセアトS.A.のエ
グゼクティブ・コミッティの委員
長を、また、ドゥカティとランボ
ルギーニの監査委員会のメンバー
及びスペインのフォルクスワーゲ
ン・グループの取締役会長を務め
た。

2020年7月1日より、ルノーS.A.の
最高経営責任者及びルノーs.a.s.
の会長を務めており、また2021年1
月以降、ルノー・グループのボー
ド・オブ・マネジメントのメン
バーである。

2021年1月から2023年2月まで、ル
ノー・ブランドの最高経営責任者
を務めている。

2023年1月以降は、欧州自動車工業
会 (ACEA) の会長も務めている。

フランス内外の会社における役職及び その他の職務

現在の役職

ルノー・グループ内の会社における役
職及び職務:

上場会社:

ルノーSA (フランス) 最高経営責任者

非上場会社:

ルノーs.a.s. (フランス) 会長

アライアンス・ベンチャーズB.V.

(オランダ) 監査役会メンバー

ルノー・日産B.V. (オランダ) 業務執
行体会長

その他の法人:

欧州自動車工業会 (ACEA) 会長

ルノー・グループ外の会社における役 職及び職務

上場会社:

該当なし

非上場会社:

該当なし

その他の法人:

該当なし

過去5年間の他社での役職 (退任)	任期 満了年
----------------------	-----------

TIM S.p.a. (イタリア) 取締役兼指名・報酬委員会 メンバー	2022年
-------------------------------------------	-------

セアト (スペイン) エグゼ クティブ・コミッティ 委員長	2020年
-------------------------------------	-------

ドゥカティ (イタリア) 監 査委員会メンバー	2020年
----------------------------	-------

ランボルギーニ (イタリ ア) 監査委員会メンバー	2020年
------------------------------	-------

フォルクスワーゲン・イタ リア (イタリア) 取締役 会長	2020年
-------------------------------------	-------

最高経営責任者の権限に対する制限

取締役会規則は、取締役会が、当社の企業活動の社会的及び環境上の問題を考慮して、最高経営責任者の提案に基づき、企業の利益 (intérêt social) に従い、当社の企業活動の戦略的方針を決定し、その実施を確保するものと定めている。取締役会はまた、企業の目的 (raison d'être) を考慮するものとする。

また、取締役会規則は最高経営責任者の権限を以下の通り制限している。

最高経営責任者の権限に対する制限に関する取締役会規則の規定の抜粋

最高経営責任者は、金額が250百万ユーロを超える、外部成長取引及び既存か又は設立予定かを問わない会社の持分に係る取得又は処分について、取締役会の承認を得なければならない。

最高経営責任者は、金額が60百万ユーロを超える、外部成長取引及び既存か又は設立予定かを問わない会社の持分に係る取得又は処分について、取締役会に通知しなければならない。

取締役会は毎年、最高経営責任者が取締役会の個別の承認を求めることなく提示できる抵当、裏書又は保証の総額を決定するものとする。

最高経営責任者の株式保有義務

取締役会は、AFEP-MEDEF規範の勧告に従い、2020年7月29日の取締役会において、最高経営責任者が任期末まで保有する記名式株式の最低数を5,000株とすることを決定した。

この最低保有義務は、株式の無償割当による株式の25%を最高経営責任者が任期末まで保有する義務を補完するものである（保有義務の詳細については、「取締役及び会社役員の報酬」を参照のこと。）。

最低保有要件は、株式の無償割当による株式を未所有の最高経営責任者が、就任に際して株主の利益と一致することを確保するものである。

取締役会の構成

取締役会メンバーは、株式公開会社のコーポレート・ガバナンス及び株式取引に関する2014年8月20日のフランス国家命令第2014-948号第4条に基づきフランス政府により指名される取締役並びに従業員を代表する取締役を除き、年次株主総会で任命される。

取締役の任期は4年である。AFEP-MEDEF規範の勧告に従い、すべての任期が同時に終了及び更新されることを避けるため、これらの任期は分散されている。

取締役会の構成に関する取締役会規則の規定の抜粋

取締役会は、特に多様性（男女の比率、国籍、年齢、資格及び専門家としての経験）の観点から、その構成の望ましいバランスを決定し、定期的に見直している。

取締役の任命手続

取締役会は、当社の定款及び適用される法令の規定に基づき、次のとおり構成される。

- ・ 年次株主総会が任命する3名から14名の取締役

- ・ **独立取締役の任命**

独立取締役の役職に1名若しくは複数の空席がある場合、又は取締役会がメンバーの拡大や変更を望む旨を表明した場合、ガバナンス及び報酬委員会は、特に取締役会及びその委員会の運営に関する年次評価において、その多様性に関する方針及び特定された必要な技術に関して求められるプロフィールを定義する。ガバナンス及び報酬委員会は、将来の独立取締役の選任手続を支援するための人材紹介会社を指定する。

ガバナンス及び報酬委員会は、ルノー・グループの国際的重要性に従い採用における男女のバランス及び多様性を維持しつつ、候補者の職務経験、技術、独立性及び倫理性に関する基準に基づき、指定された人材紹介会社の協力を得ながら候補者の選考を行っている。

その上で、ガバナンス及び報酬委員会は、選定された候補者を取締役会に提示し、候補者を選任するか、又は場合によって、候補者の任命を年次株主総会に提案するよう取締役会に対し勧告する。

取締役会は、選定された候補者を独立取締役として選任するか、又は場合によって、選定された候補者を独立取締役として年次株主総会が任命することを提案する。

- ・ **日産の提案による取締役の任命**

ルノー及び日産間の持分関係を規定し、アライアンスのガバナンスを規制する改定アライアンス基本契約（「RAMA」）の定めに従い、当社の取締役会メンバーのうち2名は、日産が提案した取締役である。

ガバナンス及び報酬委員会は、日産の提案に基づき、取締役会に対し、日産を代表する取締役を選任するか、又は場合によって、日産を代表する取締役の任命を年次株主総会に提案するよう勧告する。

当社の取締役会は、日産の提案する取締役を選任するか、又は場合によって、日産の提案する取締役を年次株主総会が任命することを提案する。

・ **フランス政府の提案による取締役の任命**

株式公開会社のガバナンス及び資本取引に関する2014年8月20日のフランス国家命令第2014-948号（その後の改正を含む）の規定に従い、当社の取締役会メンバーのうち1名は、フランス政府が指名した取締役である。

ガバナンス及び報酬委員会は、フランス政府の提案に基づき、取締役会に対し、フランス政府を代表する取締役を選任するか、又は場合によって、フランス政府を代表する当該取締役の任命を年次株主総会に提案するよう勧告する。

当社の取締役会は、フランス政府の提案する取締役を選任するか、又は場合によって、フランス政府の提案する取締役を年次株主総会が任命することを提案する。

・ **フランス政府により任命される1名の取締役**

株式公開会社のガバナンス及び資本取引に関する2014年8月20日のフランス国家命令第2014-948号（その後の改正を含む）の規定に従い、フランス政府は、単独で株式資本の10%超を直接保有する企業の取締役会における代理人を任命することができる。この取締役は経済大臣が任命する。

・ **従業員により選出される3名の取締役**

当社の定款に従い、3名の取締役がフランスの子会社の従業員により直接選出され、異なる有権者に振り分けられる。1議席は「技術者 - 幹部社員及びこれらと類似の者」の有権者に、2議席は「その他の従業員」の有権者に割り当てられる。

候補者又は候補者名簿は、適用規則により定義される1つ若しくは複数の代表者組織又は100人の有権者のいずれかによって提示されることがある。

候補者としての資格を有するとみなされるためには、当社又はフランスに登録事務所を有するその直接若しくは間接の子会社の1つと雇用契約を締結し、現在雇用されている必要があり、かかる雇用の期間は選挙が行われている役職の任期が有効となる日までの最低2年間である。

投票所の数、場所及び構成は、従業員代表者の選挙にかかる現在の慣例に従って、関連する当社の組織及び子会社により決定される。

・ **従業員である株主を代表する1名の取締役**

当社の定款に従い、従業員である株主を代表する取締役及びその補欠は、従業員株主により指名された常勤の候補者2名及び補欠の候補者2名の中から、通常総会により選出される。

各常勤候補者は、その補欠と共に、次の者によって個々に指名されるものとする。

- フランス通貨金融法典第L.214-165条に基づきその資産が当社の株式によって構成され、その単位保有者が当社若しくはフランス商法第L.225-180条に定義される関係会社の現在の従業員又は元従業員であるカンパニー・ミューチュアル・インベストメント・ファンド（FCPE）の監査役会、及び
- 当社又はフランス商法第L.225-180条に定義される関係会社の従業員で、（i）フランス商法第L.225-197-1条に基づいて無償株式の割当がなされ、2015年8月7日以降に臨時総会の決定により承認された後、（ii）従業員貯蓄制度の枠組み内で、又は（iii）株式公開会社のガバナンス及び資本取引に関する2014年8月20日のフランス国家命令第2014-948号第31-2条並びに民営化に関する1986年8月6日の法律第86-912号第11条（上記命令の発効前に適用された版において）に基づいて取得された、当社の記名式株式を直接保有する者。

取締役のためのオンボーディング及びトレーニング・プログラム

新しい取締役は、任命後しばらくはオンボーディング・プログラムの恩恵を受けることができる。このプログラムの一環として、新しい取締役は、最高経営責任者、最高財務責任者、当グループのブランド（ルノー、ダチア、アルピーヌ及びモビライズ）の最高経営責任者、事業分野（エンジニアリング、製造、品

質、法務、人事、金融サービス及び銀行)のマネジャー並びにアライアンス・ジェネラル・セクレタリーとの会議の中で、当グループ、そのガバナンス並びにその様々な活動についての説明を受ける。加えて、新しい取締役は当グループの拠点や工場の視察に参加する。

従業員を代表する3名の取締役及び従業員株主を代表する取締役は、ルノー・グループの従業員が行う社内研修及び外部組織が行う研修の恩恵を受けている。この研修は、会社取締役に求められる固有の技術を迅速に習得することにより、任務を完全に遂行する一助となっている。

取締役に適用される多様性に関する方針

フランス商法第L.22-10-10条に従い、取締役会は、その過去のプラクティスに基づく多様性に関する方針を定めた。

方針基準

取締役会の構成は、とりわけ多様性(男女の比率、国籍、年齢、資格及び専門家としての経験)の観点からバランスを取ることを求めている。より具体的には以下のとおりである。

取締役会の規模については、取締役会のメンバーの人数は、ルノーの保有株式の技術、独立性及び特異性を調和できるものでなければならない。

取締役会は、男女のバランスについて少なくとも法的要件及びAFEP-MEDEF規範の勧告に準拠する一方、その構成(ジェンダー、国籍、文化)において多様であることから利益を享受すると考えている。

技術に関しては、当社は、技術、経歴及び経験のすべての相補性だけでなく、当社の戦略及び当社が直面する課題とのそれらの関連性を求めている。

勤続年数に関しては、当社は、取締役会における経験とその構成の革新的なりニューアルとのバランスを求めている。

取締役会は、メンバー各人の高いレベルのコミットメント及び倫理を期待している。

方針の実施

多様性に関する方針を実施するために、取締役会は、その業務の年次評価を使用している(取締役会の評価に関する詳細は、「取締役会の評価」を参照のこと)。進歩的で計画された任期の更新により、当社が事業を行っている産業及び市場の発展に応じて更新され又は進化する技術を見込むことが可能となる。

2022年度において多様性に関する方針は以下のとおり実施された。

取締役会は現在16名の取締役に構成されている。この人数は、依然としてCAC40企業の取締役会のメンバーの平均人数を超えているが、法律、定款若しくは日産との契約、また、過半数の独立取締役に確保しようとする要望に従って、従業員及び大株主の比率の水準によって説明される。その結果、2022年12月31日現在の取締役会の独立性の割合は66.7%^(*)であった。

(*) 従業員を代表する取締役及び従業員株主を代表する取締役を除く。

取締役会における女性の人数は2022年12月31日現在5名であり、女性の割合は41.7%^(*)であった。さらに、取締役会の3つの委員会のうち1つの委員長を女性が務めている。

(*) 従業員を代表する取締役及び従業員株主を代表する取締役を除く。

取締役会には4つの異なる国籍が含まれ、取締役の半数は海外若しくは国際グループで働いているか又は働いていた。

取締役会及びその委員会の業務に十分に関連のある、従業員を代表する取締役3名及び従業員株主を代表する取締役1名。また、彼らはルノー・グループにおけるその専門家としての経歴及び労働組合での活動により、ルノー・グループの組織及び事業活動に関する確かな知識を得ている。

取締役会及びその委員会の構成の変更は、取締役会の多様性に関する方針の継続的な実施の一環である。

日産の提案により任命された取締役及びフランス政府により指名された取締役を除き、株主、顧客、サプライヤー又はその他の者との間に、これらの人物又はその代表者のうちの1名が当社の取締役会又はその他シニア・マネジメントのメンバーとして選出されることを認める契約又は合意は締結されていない。そのため、潜在的又は実際の利益相反は軽減されている。

シニア・マネジメントに適用される多様性に関する方針

取締役会は、シニア・マネジメントによるルノー・グループの多様性に関する方針の展開の監視も行っている。これを踏まえて、取締役会と戦略及び持続可能性委員会は、年に1度、ルノー・グループの多様性及び包摂方針、より具体的には、管理機関における女性と男性のバランスのとれた比率に関する方針の見直しを行う。

2021年2月18日の会議において、取締役会は、エグゼクティブ・マネジメントの提案に基づき、リーダーシップ・チーム及びブランド・マネジメント・コミッティを含む管理機関内並びに管理職従業員における女性比率を、2030年に30%、2035年に35%、2050年に50%とする目標を設定した。

取締役会は、2023年2月15日の会議において、2022会計年度に達成された成果及びこれらの目標を達成するために当社が実施した手続について報告を受けた。

また、「リクサン法」（経済的・職業的平等の促進を目的とする2021年12月24日法律第2021-1774号）によって導入された新たな目標を考慮に入れるため、取締役会は、エグゼクティブ・マネジメントの提案に基づき、ジェンダー多様性目標を引き上げ、経営組織内の女性比率を2025年までに30%にするとした。

取締役会メンバーの技能のマッピング（2022年12月31日現在）

		金融	シニア・エグゼクティブの経験	自動車産業	国際経験	デジタル及び革新	ESG
取締役会会長	ジャンドミニク・スナール	✓	✓	✓	✓	✓	✓
株主を代表する取締役	トーマス・クールブ	✓					
	アレクシス・ザイデンウェーバー	✓					
	芹澤 ゆう		✓		✓		✓
	田川丈二	✓		✓	✓		✓
独立取締役	カトリーヌ・バーバ				✓	✓	
	ミリエム・ベンサラ＝チャクロウン		✓		✓		✓
	マリー＝アニック・ダーメイラック						✓
	ベルナール・デルビ	✓	✓	✓	✓		
	ピエール・フルーリオ	✓	✓				
	フレデリック・マゼラ		✓		✓	✓	
	アネット・ウィンクラー	✓	✓	✓	✓		✓
従業員を代表する取締役	ノエル・ディグリップ			✓			
	フレデリック・バラ			✓			
	リチャード・ジャンティ			✓			
	エリック・ベルソン	✓		✓			
合計		8	7	8	8	3	6

金融：会計・金融部門（銀行業務、会計、監査、資本市場、資産管理）における経験又は財務報告プロセス及びコーポレートファイナンスに関する強固な理解
シニア・エグゼクティブの経験：大規模な組織におけるCEO又はシニア・エグゼクティブの経験
自動車産業：自動車産業における経験、ルノー・グループの事業及び競争環境に関する知識
国際経験：世界の多様な地域及び多国籍組織における活動のおかげで習得できた豊富な専門家としての経験
デジタル及び革新：技術戦略の発展と実施にかかる知識又は経験、技術を重視する会社における経験
ESG：ESG問題を管理した経験

2022会計年度における取締役会構成の変化

取締役	事象	日付
パスカル・スーリス	任期満了	2022年5月25日
マルタン・ヴィアル	辞任	2022年6月1日
ヴィンセント・ル・ピエ	任命	2022年6月21日
ヴィンセント・ル・ピエ	取締役職の終了	2022年11月2日
アレクシス・ザイデンウェーバー	任命	2022年11月2日

取締役会概要（2022年12月31日現在）

取締役	個人情報				取締役会における地位				所属する取締役会委員会		
	性別	年齢	国籍	株式数	独立性	最初の就任日	任期の満了日	取締役会における業務従事期間	CAR	GCC	SSC
ジャンドミニク・スナール	M	69	フランス	6,690	C	2019年1月	2023年年次株主総会	3年11ヶ月	-	-	-
カトリーヌ・バーバ	F	49	フランス	100	ID	2017年6月	2026年年次株主総会	5年6ヶ月	-	-	m
フレデリック・バラ	M	50	フランス	FCPE 206.64 単位	DRE	2016年11月	2024年11月	6年1ヶ月	m	-	-
ミリエム・ベンサラ=チャクロウン	F	60	モロッコ	250	ID	2017年6月	2025年年次株主総会	5年6ヶ月	m	-	-
トーマス・クールブ	M	50	フランス	該当なし	FSR	2018年10月	2025年年次株主総会	4年2ヶ月	-	-	m
マリー=アニック・ダーメイラック	F	68	フランス	500	ID	2017年6月	2025年年次株主総会	5年6ヶ月	-	m	-
ベルナール・デルビ	M	58	フランス	1,500	ID	2021年4月	2025年年次株主総会	1年8ヶ月	c	-	-
ノエル・ディグリッブ	M	52	フランス	FCPE 289.55 単位	DRES	2021年4月	2025年年次株主総会	1年8ヶ月	-	-	m
ピエール・フルーリオ	M	68	フランス	500	ID	2018年6月	2026年年次株主総会	4年6ヶ月	m	c	-
リチャード・ジャンティ	M	54	フランス	15	DRE	2012年11月	2024年11月	10年1ヶ月	-	-	m
フレデリック・マゼラ	M	46	フランス	250	ID	2021年4月	2025年年次株主総会	1年8ヶ月	-	-	m

エリック・ベルソン	M	60	フランス	100株及びFCPE 151.98単位	DRE	2012年11月	2024年11月	10年1ヶ月	-	m	-
芹澤 ゆう	F	64	日本	100	NR	2016年12月	2025年年次株主総会	6年	-	-	m
田川 丈二	M	62	日本	0	NR	2020年4月	2026年年次株主総会	2年8ヶ月	m	-	-
アネット・ウインクラー	F	63	ドイツ	1,000	ID	2019年6月	2023年年次株主総会	3年6ヶ月	-	-	c
アレクシス・ザイデンウェーバー	M	46	フランス	該当なし	FSR	2022年11月	該当なし	2ヶ月	m	m	-

CAR: 監査及びリスク委員会
GCC: ガバナンス及び報酬委員会
SSC: 戦略及び持続可能性委員会

c: 委員長
m: メンバー
ID: 独立取締役
F: 女性
M: 男性

DRE: 従業員を代表する取締役
DRES: 従業員株主を代表する取締役
FSR: フランス政府代表
NR: 日産代表

2022年12月31日現在

16名

取締役

57.4 歳 4.7 年 66.7%⁽¹⁾ 4 5 名
平均年齢 勤続年数 独立取締役 国籍 女性 委員長1名

(1) 従業員を代表する取締役及び従業員株主を代表する取締役を除く。

2022年度の取締役会及び委員会への出席率

取締役 (2022年12月31日現在)	取締役会 (12回)	監査及び リスク委員会 (5回)	ガバナンス及び 報酬委員会 (7回)	戦略及び 持続可能性委員会 (5回)
ジャンドミニク・スナール	100%	-	-	-
カトリーヌ・バーバ	83.3%	-	-	80%
フレデリック・バラ	100%	100%	-	-
ミリエム・ベンサラ＝チャクロウン	83.3%	80%	-	-
トーマス・クールブ	75%	-	-	80%
マリー＝アニック・ダーメイラック	100%	-	100%	-
ベルナール・デルピ	100%	100%	-	-
ノエル・ディグリップ	100%	-	-	100%
ピエール・フルーリオ	100%	100%	100%	-
リチャード・ジャンティ	100%	-	-	100%
フレデリック・マゼラ	91.7%	-	-	80%
エリック・ベルソン	100%	-	100%	-
芹澤ゆう	100%	-	-	100%
田川丈二	91.7%	100%	-	-
アネット・ウインクラー	100%	-	-	100%

アレクシス・ザイデンウェーバー	100%	100%	100%	-
-----------------	------	------	------	---

取締役会は、100%を下回っている出席率を調査した。この際、取締役会は、取締役会又は自らがメンバーとなっている委員会のすべての会議に参加することができなかった取締役が、取り扱った議題やエグゼクティブ・マネジメントとの議論に留意し、該当する場合には、コメントや提案を提出したことを確認した。

取締役会メンバーの任期の概要（2023年5月12日現在）

満了日	取締役	任命方法	最初の実任日
2024年 11月	フレデリック・バラ リチャード・ジャンティ エリック・ペルソン	従業員により選出された取締役 従業員により選出された取締役 従業員により選出された取締役	2016年11月 2012年11月 2012年11月
2025年 年次株主 総会	ミリエム・ベンサラ＝チャクロウン* トーマス・クールブ マリー＝アニック・ダーメイラック* ベルナール・デルピ* ノエル・ディグリッブ 芹澤ゆう	年次株主総会により選出された取締役 フランス政府の提案により任命された取締役 年次株主総会により選出された取締役 年次株主総会により選出された取締役 従業員株主の提案に基づき年次株主総会 により選出された取締役 日産の提案に基づき年次株主総会により 選出された取締役	2017年6月 2018年10月 2017年6月 2021年4月 2021年4月 2016年12月
2026年 年次株主 総会	カトリーヌ・バーバ* ピエール・フルーリオ* 田川丈二	年次株主総会により選出された取締役 年次株主総会により選出された取締役 日産の提案に基づき年次株主総会により 選出された取締役	2017年6月 2018年6月 2020年4月
2027年 年次株主 総会	ジャンドミニク・スナール* ルカ・デメオ アネット・ウィンクラー*	年次株主総会により選出された取締役 年次株主総会により選出された取締役 年次株主総会により選出された取締役	2019年1月 2023年5月 2019年6月
該当なし	アレクシス・ザイデンウェーバー	フランス政府により指名された取締役	2022年11月

* 独立取締役

取締役の役職及び職務の一覧表

2023年5月12日現在の取締役

取締役の男女別人数及び女性の比率

男性メンバーの数：11名

女性メンバーの数：5名（女性メンバーの割合：41.7%（上場企業のAFEP-MEDEFコーポレート・ガバナンス規範に基づき、従業員を代表する取締役3名及び従業員株主を代表する取締役1名は、この計算において取締役の合計人数に含まれていない。））

取締役の役職、氏名、生年月日、主な経歴、任期並びに所有するルノー株式の種類及び数は、以下のとおりである。

主要な役職又は職務には下線を付している。



カトリーヌ・バーバ
(CATHERINE BARBA)

独立取締役

生年月日: 1973年2月28日
(50歳)

国籍: フランス

最初の取締役就任日: 2017年6月

現在の任期の開始日: 2018年6月

現在の任期の満了日: 2026年
年次株主総会

所有する記名式株式の数:
100株

戦略及び持続可能性委員会委員

経歴 - 専門家としての経験

起業家、eコマースのパイオニア及び小売デジタル伝送の専門家であるカトリーヌ・バーバ氏は、フランスで最も活発な女性ベンチャー投資家の一人であり、長年にわたってダイバーシティの推進に尽力してきた。

ESCPビジネススクールの卒業生であり、複数のeコマース企業を設立し、売却した。2015年から2020年までニューヨークに在住。小売ブランドの変革を加速させるためにPEPS Labを設立した。『店舗は死んでいない』を含む小売の未来についての複数の参考図書の著者でもある。

カトリーヌ・バーバ氏は、ポップショップ(次世代eコマース)、Euveka(マネキン技術における2018年CESイノベーション・アワード受賞)、アダ・テック・スクール、グリーン-ゴット(次世代グリーンバンク)を含む、女性主導の影響力ある新興企業に投資し、その取締役を務めている。

様々な表彰を受けており、2011年には「Femme en Or」賞、2012年にはESCPヨーロッパで「アルムナイ・オブ・ザ・イヤー」賞を受賞し、2014年にはフランス経済に影響力のある女性に選ばれ、また、2015年及び2016年には、ヨーロッパのデジタル・エコシステムにおいて最も影響を与えた50人の女性に与えられる「Inspiring Fifty」賞を受賞した。カトリーヌ・バーバ氏は、エタム取締役であり、フランス国家功労勲章(ナイト)及びフランス レジオンドヌール勲章(ナイト)を受賞している。

2022年、起業家及び企業内事業家としての主要なスキルの開発を目指すコホートベースの研修プログラムであるEnvi、未来の働き方大学を共同設立した。

フランス内外の会社における役職及びその他の職務

現在の役職

ルノー・グループ内の会社における役職及び職務

上場会社:

ルノーSA(フランス)取締役

非上場会社:

ルノーs.a.s(フランス)取締役

その他の法人:

該当なし

ルノー・グループ外の会社における役職及び職務

上場会社:

該当なし

非上場会社:

CBグループ(フランス)会長

Etam(フランス)監査役会メンバー

ポップショップ・ライブ(米国)

取締役

アダ・テック・スクール(フランス)

取締役

その他の法人:

該当なし

過去5年間の他社での役職 (退任)

任期満了年

リーチ(Reech)(フランス)取締役 2021年

レレバンシー(RelevanC)(フランス)取締役 2020年



フレデリック・バラ
(FRÉDÉRIC BARRAT)

取締役（従業員による選出）

生年月日：1972年9月5日
(50歳)

国籍：フランス

最初の取締役就任日：2016年11月

現在の任期の開始日：2020年11月

現在の任期の満了日：2024年11月

所有する記名式株式の数：
FCPE 206.64単位

監査及びリスク委員会委員

経歴 - 専門家としての経験

フレデリック・バラ氏は、自動製造における上級技術者免状（BTS）を持ち、1995年、ギユイヤンクール・テクノセンターの主要な事業セグメントであるギユイヤンクールのプロトタイプ製造センターにおいてアセスメント及びレセプションリーダーとしてルノーに入社。1999年12月、品質管理部門に配属。当初の任務は、新製品発売における品質評価技術者であり、後にC及びDセグメントにおいて品質管理マネジャーを務めた。この間、特に最初にルノー・日産アライアンス（AVES）格付ガイドラインを用いて評価されたルノー車輦であるセニックII（SCENIC II）の品質評価を主導した。2005年3月から、特殊要求オペレーション（Special Requirements operation）（車輦画像）に従事し、当初、試験及び準備業務の調整を行った。現在は、特殊要求のプロセス及び企画リーダーである。

フランス内外の会社における役職及びその他の職務

現在の役職

ルノー・グループ内の会社における役職及び職務

上場会社：

ルノーSA（フランス）取締役

非上場会社：

ルノーs.a.s（フランス）取締役

その他の法人：

該当なし

ルノー・グループ外の会社における役職及び職務

上場会社：

該当なし

非上場会社：

該当なし

その他の法人：

該当なし

過去5年間の他社での役職（退任）

任期満了年

該当なし



**ミリエム・ベンサラ=チャク
クローン (MIRIEM
BENSALAH- CHAQROUN)**

独立取締役

生年月日: 1962年11月14日
(60歳)

国籍: モロッコ

最初の取締役就任日: 2017
年6月

現在の任期の開始日: 2021
年4月

現在の任期の満了日: 2025
年年次株主総会

所有する記名式株式の数:
250株

監査及びリスク委員会委員

経歴 - 専門家としての経験

テキサス州ダラス大学(米国)において国際経営及び財務のMBAを卒業。1986年から1989年までソシエテ・マロケーヌ・ド・デポ・エ・ド・クレディにおいて様々な役職を務めた。その後、1989年にHolmarcom group(同氏の家族が所有する会社でモロッコにおけるトップ5の産業及び金融グループの一つ)に入社し、以降、Les Eaux Minérales d'Oulmèsのグループ取締役兼副社長兼最高経営責任者を務めている。

また、専門的活動の一環として、オランジーナ・モロッコの取締役会長及びウルメス・ドリンク・ディベロップメントの最高経営責任者を兼任している。

2012年から2018年まで、モロッコの事業者団体であるモロッコ商工会議所の会長を務めた。

**フランス内外の会社における役職及び
その他の職務**

現在の役職

**ルノー・グループ内の会社における役
職及び職務**

上場会社:

ルノーSA(フランス)取締役

非上場会社:

ルノーs.a.s(フランス)取締役

その他の法人:

該当なし

**ルノー・グループ外の会社における役
職及び職務**

上場会社:

Les Eaux Minérales d'Oulmès(モ
ロッコ)副社長兼最高経営責任者

非上場会社:

Holmarcom(モロッコ)取締役

ミリエム・ベンサラ=チャククローンはLes Eaux Minérales d'Oulmèsの非上場子会社及び/又は参加会社のいくつかの役職に就いているが、読み易さを考慮して、これらの役職はここには記載しない。

その他の法人:

グローバル・インベスターズ・
フォー・サステナブル・デベロップ
メント・アライアンス-GISD(国連)
メンバー

アル=アハワイン大学(モロッコ)
理事

欧州・地中海仲裁センター(モロッ
コ)会長

Equanim SAS Société de Médiation
Internationale(フランス)取締役

IE大学国際諮問委員会(スペイン)
委員

**過去5年間の他社での役職 任期
(退任) 満了年**

スエズ(フランス)取締役	2022年
アル・マグリブ銀行(モ ロッコ中央銀行、モロッ コ)	2020年
取締役会メンバー兼 監査委員会委員長	
モロッコ商工会議所 (モロッコ)会長	2018年
	2017年

ユーテルサット（フランス）取締役



トーマス・クールブ
(THOMAS COURBE)

取締役（フランス政府の提案による任命）

生年月日：1972年10月3日
(50歳)

国籍：フランス

最初の取締役就任日：2018年10月

現在の任期の開始日：2021年4月

現在の任期の満了日：2025年年次株主総会

所有する記名式株式の数：
該当なし

**戦略及び持続可能性委員会委員
経歴 - 専門家としての経験**

トーマス・クールブ氏は、フランス軍ゼネラル・エンジニア

(Ingénieur général de l'Armement) であり、国立宇宙航空学校 (École Supérieure de l'Aéronautique et de l'Espace) (SUPAERO) の卒業生でもある。

1995年、国防省において職歴を開始し、戦闘機プログラム長、航空機プログラム部長付スタッフ長を務めた。

2002年に財務局に入局し、アジア事務局次長、アフリカ・マグレブ事務局次長、航空・軍・海軍事務局次長、パリクラブ事務総長、二国間経済関係担当次長を歴任。

2010年、貿易担当大臣 (ピエール・ルルーシュ氏) 付スタッフ長、フランス経済・財政・産業大臣 (クリスティーヌ・ラガルド氏及びフランソワ・バロワン氏) 付次長に就任。

2012年に財務局に復帰し、2015年から2018年にかけて事務総長及び次長を務めた。

2018年8月、企業担当事務局次長に就任。

フランス内外の会社における役職及びその他の職務

現在の役職

ルノー・グループ内の会社における役職及び職務

上場会社:

ルノーSA (フランス) 取締役

非上場会社:

ルノーs.a.s (フランス) 取締役

その他の法人:

該当なし

ルノー・グループ外の会社における役職及び職務

上場会社:

該当なし

非上場会社:

フランス郵政公社 (フランス) 取締役
会政府代表

その他の法人:

該当なし

過去5年間の他社での役職 (退任)	任期 満了年
Orano SA (フランス) 検閲官	2020年
Dexia SA (フランス) 取締役	2018年
Dexia Crédit Local (フランス) 取締役	2018年



**マリー＝アニック・ダーマ
イラク (MARIE-ANNICK
DARMAILLAC)**

独立取締役

生年月日: 1954年11月24日
(68歳)

国籍: フランス

最初の取締役就任日: 2017
年6月

現在の任期の開始日: 2021
年4月

現在の任期の満了日: 2025
年年次株主総会

所有する記名式株式の数:
500株

ガバナンス及び報酬委員会委員

経歴 - 専門家としての経験

司法修習を経た裁判官として、ヴェルサイユ裁判所判事及びフランスの競争・消費者問題・不正行為防止総局 (DGCCRF) 局長を続けて務めた。その後、国立司法学院継続教育担当副理事及びフランス司法省技術顧問を務めた。

また、フランス共和国の調停人代理を務め、その後、パリ控訴院検察部事務局長 (Secretary General of the Public Prosecutor's Office of the Court of Appeal of Paris) に任命され、さらにパリ市の区長 (Deputy-prefect) を2005年10月まで務めた。その後、ボロレ・グループに入社し、ジェネラル・セクレタリー代理として、特に同グループの主要な人材の管理に係る監督及び倫理的かつ持続可能な開発に関する問題を担当した。

2015年10月、チャンネル・プリュス・グループの社内人材育成及び開発担当取締役に就任。

2017年1月、ヴィヴェンディに入社し、2020年10月まで企業の社会的責任 (CSR) 及びコンプライアンス担当取締役を務めている。

**フランス内外の会社における役職及び
その他の職務**

現在の役職

ルノー・グループ内の会社における役職及び職務

上場会社:

ルノーSA (フランス) 取締役

非上場会社:

ルノーs.a.s (フランス) 取締役

その他の法人:

該当なし

ルノー・グループ外の会社における役職及び職務

上場会社:

該当なし

非上場会社:

該当なし

その他の法人:

該当なし

**過去5年間の他社での役職
(退任)**

**任期
満了年**

ボロレ (フランス) 取締役会におけるフィナンシエールVの常任代表	2020年
フィナンシエール・ド・ロデ (フランス) 取締役会におけるフィナンシエールVの常任代表	2020年
ソシエテ・アンデュストリエル・エ・フィナンシエール・ド・ラルトワ (フランス) 取締役会におけるSocフランスの常任代表	2020年
フィナンシエール・モンセー (フランス) 取締役会におけるソシエテ・デ・シュマン・ド・フェール&トラムウェ・デュ・ヴァール・エ・デュ・ガールの常任代表	2020年
ソシエテ・イモビリエール・マウント・バーノン (フランス) 社長	2020年



ベルナール・デルピ
(BERNARD DELPIT)

独立取締役

生年月日: 1964年10月26日
(58歳)

国籍: フランス

最初の取締役就任日: 2021年4月

現在の任期の開始日: 2021年4月

現在の任期の満了日: 2025年年次株主総会

所有する記名式株式の数:
3,000株

監査及びリスク委員会委員長

経歴 - 専門家としての経験

ベルナール・デルピ氏は、法学位を有し、パリ政治学院 (IEP Paris) 及びフランス国立行政学院 (ENA) 卒業。

1990年、財政監査総局に入局、その後経済・財務省で様々な地位を歴任。2000年、PSAブジョー・シトロエン・グループに入社し、2001年から中国の東風ブジョー・シトロエン汽車の副CEOを務め、2004年にPSAグループの管理責任者となる。2007年、フランス大統領スタッフにおける経済顧問となった。2009年、フランス郵政公社グループの最高経営責任者代理兼最高財務責任者に任命され、その後2011年にクレディ・アグリコル・グループに最高財務責任者として入社した。

2015年にサフラン・グループの最高財務責任者に任命され、2021年1月に最高経営責任者代理に就任。これらの職務は2021年12月31日に終了した。

2022年1月1日より、グループ・ブリュッセル・ランバートの最高経営責任者代理を務めている。

フランス内外の会社における役職及びその他の職務

現在の役職

ルノー・グループ内の会社における役職及び職務

上場会社:

ルノーSA (フランス) 取締役兼監査及びリスク委員会委員長

非上場会社:

ルノーs.a.s (フランス) 取締役

その他の法人:

該当なし

ルノー・グループ外の会社における役職及び職務

上場会社:

グループ・ブリュッセル・ランバート (ベルギー) 最高経営責任者代理
イメリス (フランス) 取締役

非上場会社:

該当なし

その他の法人:

該当なし

過去5年間の他社での役職 (退任)	任期満了年
-------------------	-------

BPI (フランス) 取締役会メンバー	2021年
アリアン・グループ (フランス) 取締役会メンバー	2021年



**ノエル・ディグリップ
(NOËL DESGRIPPES)**
**取締役(従業員株主の提案
による任命)**
生年月日: 1970年12月22日
(52歳)
国籍: フランス
最初の取締役就任日: 2021
年4月
現在の任期の開始日: 2021
年4月
現在の任期の満了日: 2025
年年次株主総会
所有する記名式株式の数:
FCPE 289.55単位

戦略及び持続可能性委員会委員

経歴 - 専門家としての経験

ノエル・ディグリップ氏は、クレルモン・フェラン大学において電子工学・電気工学・オートマティクス学士号及び工業制御・品質管理のDESSを取得。パリで消防士を1年務めた後、25年前にルノーの機械工学部門において品質管理システムのパイロットを務め、その後1999年に環境部門に入って、世界的な範囲における当グループの様々な工場及びエンジニアリングセンターでISO 14001の認証の実施を監督した。その後、技術事務局長として不動産及び総合サービス部門に加わった。テクニカルチームを12年間統括した後、同氏は現在、レジデントサービス・コントロール・マネジャーを務めている。

ノエル・ディグリップ氏は、ルノー・フランスFCPEの監査役会会長も務めている。

CFDTに選任され、2014年から2021年まで、ルノーのラルディ工場の社会経済理事会の事務局長、ルノー・フランスの中央社会経済理事会の事務次長を務めた。

同氏の経歴は、社会、企業及び環境に関する責任に関連する経済的業績への同氏の信念を反映している。

**フランス内外の会社における役職及び
その他の職務**

現在の役職

**ルノー・グループ内の会社における役
職及び職務**

上場会社:

ルノーSA(フランス)取締役

非上場会社:

ルノーs.a.s(フランス)取締役

その他の法人:

該当なし

**ルノー・グループ外の会社における役
職及び職務**

上場会社:

該当なし

非上場会社:

該当なし

その他の法人:

該当なし

**過去5年間の他社での役職
(退任)**

**任期
満了年**

該当なし



ピエール・フルーリオ
(PIERRE FLEURIOT)

独立取締役

生年月日: 1954年1月31日
(69歳)

国籍: フランス

最初の取締役就任日: 2018年6月

現在の任期の開始日: 2018年6月

現在の任期の満了日: 2026年
年次株主総会

所有する記名式株式の数:
500株

主席独立取締役

ガバナンス及び報酬委員会委員長

監査及びリスク委員会委員

経歴 - 専門家としての経験

パリ政治学院 (Institut d' Études Politiques de Paris) 卒業。フランス国立行政学院 (École Nationale d' Administration) 卒業、法学修士。会計監査人として職歴を開始し、証券取引委員会 (Commission des Opérations de Bourse) のゼネラル・マネージャーに就任。

1997年、ABNアムロ銀行に入行。様々な役職を経験した後、最終的にABNアムロ銀行のシニア・エグゼクティブ・ヴァイス・プレジデント及びホールセール顧客担当ヴァイス・プレジデントに就任。

2009年、クレディ・スイス・フランスの最高経営責任者に就任し、フランス、ベルギー及びルクセンブルク内の投資銀行事業、プライベート・バンキング事業及びアセット・マネジメント事業を担当した。

2016年にクレディ・スイス・フランスの経営から退陣後、コンサルティング会社であるPCF Conseil & Investissementを設立し、会長職に就任した。

フランス内外の会社における役職及び

その他の職務

現在の役職

ルノー・グループ内の会社における役

職及び職務

上場会社:

ルノーSA (フランス) 取締役

非上場会社:

ルノーs.a.s (フランス) 取締役

その他の法人:

該当なし

ルノー・グループ外の会社における役

職及び職務

上場会社:

日産自動車株式会社 (日本) 取締役及び監査委員会委員

非上場会社:

PCF Conseil & Investissement (フランス) 会長

バンク・オブ・アメリカ・セキュリティーズ・ヨーロッパSA (フランス)

取締役及びリスク委員会委員長

カサブランカ証券取引所 (モロッコ) 取締役兼ガバナンス・指名・報酬委員会委員長

その他の法人:

Cercle de l' Orchestre de Paris (フランス) 会長

Fondation de l' Orchestre de Paris (フランス) 会長

過去5年間の他社での役職 (退任)	任期満了年
-------------------	-------

該当なし



**リチャード・ジャンティ
(RICHARD GENTIL)**

取締役（従業員による選出）

生年月日：1968年4月29日
(55歳)

国籍：フランス

最初の取締役就任日：2012年11月

現在の任期の開始日：2020年11月

現在の任期の満了日：2024年11月

所有する記名式株式の数：
15株

戦略及び持続可能性委員会委員

経歴 - 専門家としての経験

1988年、鑄造工場に保守技術者として入社。鑄造工場全体の水力学、空気力学及び気体専門家。職業教育免状（BEP）/職業適格証（CAP）の電気技術・電気機械専門家資格及び自動機械システム保守の学士号を有する。英語の読み書きに堪能。ルノー・クレオン労使協議会連帯委員会委員。

フランス内外の会社における役職及びその他の職務

現在の役職

ルノー・グループ内の会社における役職及び職務

上場会社：

ルノーSA（フランス）取締役

非上場会社：

ルノーs.a.s（フランス）取締役

その他の法人：

該当なし

ルノー・グループ外の会社における役職及び職務

上場会社：

該当なし

非上場会社：

該当なし

その他の法人：

該当なし

過去5年間の他社での役職 (退任)	任期 満了年
----------------------	-----------

該当なし



エリック・ベルソン (ÉRIC PERSONNE)

取締役 (従業員による選出)

生年月日: 1962年10月14日
(60歳)

国籍: フランス

最初の取締役就任日: 2012年11月

現在の任期の開始日: 2020年11月

現在の任期の満了日: 2024年11月

所有する記名式株式の数:
100株及びFCPE 151.98単位

ガバナンス及び報酬委員会委員

経歴 - 専門家としての経験

写真家として職歴を開始、その後1988年にルノーのディーラーとなり、15名のチームを率いて年間250台の自動車販売。2002年、ルノー・リテール・グループに入社し、アフターサービス責任者及びISO認証責任者を含む数多くの職務を歴任。

2007年、同社の販売及び品質報告を担当。2020年4月1日に不動産及び総合サービス部門のプロジェクト・マネジャーに就任。2005年から2012年までルノー・グループ労使協議会のCFE-CGC代表を務め、自身の様々な職業分野において雇用主・被雇用者の争議行為に関する30年超の経験を有する。

フランス内外の会社における役職及び

その他の職務

現在の役職

ルノー・グループ内の会社における役職及び職務

上場会社:

ルノーSA (フランス) 取締役

非上場会社:

ルノーs.a.s (フランス) 取締役

その他の法人:

該当なし

ルノー・グループ外の会社における役職及び職務

上場会社:

該当なし

非上場会社:

該当なし

その他の法人:

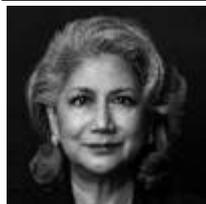
Institut Français des

Administrateurs (フランス) 取締役

過去5年間の他社での役職 (退任)

任期満了年

該当なし



芹澤 ゆう (YU SERIZAWA)
取締役 (日産の提案による任命)

生年月日: 1958年7月25日
(64歳)

国籍: 日本

最初の取締役就任日: 2016年12月

現在の任期の開始日: 2021年4月

現在の任期の満了日: 2025年年次株主総会

所有する記名式株式の数:
100株

戦略及び持続可能性委員会委員

経歴 - 専門家としての経験

クレディ・リヨネ (東京支店及びパリ本店) にエコノミスト及び財務アナリストとして短期在籍後、1985年、インフォプラス創設に関与。その後1992年、株式会社フォルマを設立した。

多数の多国籍企業に異文化適応及び国際戦略について助言している。

また、様々な機関投資家に代替投資戦略について助言を行っている。

1990年から2005年まで、世界経済フォーラムの日本におけるシニア・アドバイザーを務める。

また、2000年から、森ビル株式会社社長の上級顧問も務め、2003年には科学技術と人類の未来に関する国際フォーラムの設立に協力し、現在は同国際フォーラム事務局長を務めている。2020年4月より京都大学の特任教授も務めている。

フランス内外の会社における役職及び

その他の職務

現在の役職

ルノー・グループ内の会社における役職及び職務

上場会社:

ルノーSA (フランス) 取締役

非上場会社:

ルノーs.a.s (フランス) 取締役

その他の法人:

該当なし

ルノー・グループ外の会社における役職及び職務

上場会社:

該当なし

非上場会社:

株式会社フォルマ (日本) 社長兼最高経営責任者

森ビル株式会社 (日本) 社長顧問

その他の法人:

科学技術と人類の未来に関する国際フォーラム (STSフォーラム) (日本、NPO) 会長

在ロンドン ロイヤル・アカデミー・オブ・アーツ日本名誉委員会

(Japanese Committee of Honour, Royal Academy of Arts) (英国) 取締役

大徳寺大仙院 (日本) 監査役

過去5年間の他社での役職

(退任)

任期

満了年

該当なし



田川 丈二（たがわ じょうじ）

取締役（日産の提案による任命）

生年月日：1960年12月7日
（62歳）

国籍：日本

最初の取締役就任日：2020年4月

現在の任期の開始日：2020年4月

現在の任期の満了日：2026年年次株主総会

所有する記名式株式の数：
0株

監査及びリスク委員会委員

経歴 - 専門家としての経験

田川丈二氏は、日本の慶應義塾大学にて経済学の学位を取得。1983年、日産自動車株式会社に入社し、財務部、グローバル広報及びIR部において様々なマネジメント職に就いた。2006年4月にグローバル・トレジャー及びIR部担当執行役員に就任。2014年4月より日産自動車株式会社のIR部及びM&A支援部担当常務執行役員に就任。

2019年12月よりチーフ サステナビリティ オフィサー及び専務執行役員に就任。同氏は現在、コンプライアンス、コーポレートサービス、危機管理及びセキュリティ、環境/サステナビリティ、グローバル渉外、並びにIPプロモーションを担当している。

フランス内外の会社における役職及びその他の職務

現在の役職

ルノー・グループ内の会社における役職及び職務

上場会社：

ルノーSA（フランス）取締役

非上場会社：

ルノーs.a.s（フランス）取締役

その他の法人：

該当なし

ルノー・グループ外の会社における役職及び職務

上場会社：

日産自動車株式会社（日本）専務執行役員

三菱自動車工業株式会社（日本）

取締役

非上場会社：

該当なし

その他の法人：

該当なし

過去5年間の他社での役職 （退任）	任期 満了年
----------------------	-----------

該当なし



アネット・ウィンクラー
(ANNETTE WINKLER)

独立取締役

生年月日: 1959年9月27日
(63歳)

国籍: ドイツ

最初の取締役就任日: 2019年6月

現在の任期の開始日: 2019年6月

現在の任期の満了日: 2027年年次株主総会

所有する記名式株式の数:
1,000株

**戦略及び持続可能性委員会委員長
経歴 - 専門家としての経験**

アネット・ウィンクラー氏は、フランクフルト大学(ドイツ)で経済学の博士号を取得し、中規模建設会社のマネージング・パートナーを務めた。

1995年、メルセデス・ベンツ・グループに入社し、広報・コミュニケーション担当ディレクターなど様々な職に就いた。

ブラウンシュヴァイクにてメルセデスベンツの販売・サービス事業のトップとして2年間過ごした後、タイムラクライスラー・ベルギー・ルクセンブルクの最高経営責任者に就任し(1999~2005年)、その後、グローバル・ビジネス・マネジメント・ホールセール・ヨーロッパ副社長として(2006~2010年)、メルセデスベンツのグローバル・ディーラー・ネットワークの開発を担当した。2010年から2018年にかけて、スマートの最高経営責任者(ブランドの世界規模での統括及びロレーヌのスマート工場を担当)を務めた。2014年から上場会社エア・リキードの取締役会のメンバーである。

**フランス内外の会社における役職及び
その他の職務**

現在の役職

ルノー・グループ内の会社における役職及び職務

上場会社:

ルノーSA(フランス)取締役

非上場会社:

ルノーs.a.s(フランス)取締役

その他の法人:

該当なし

ルノー・グループ外の会社における役職及び職務

上場会社:

エア・リキードSA(フランス)取締役、環境及び社会委員会委員長、並びに指名及びガバナンス委員会委員

非上場会社:

該当なし

その他の法人:

該当なし

過去5年間の他社での役職 (退任)	任期 満了年
----------------------	-----------

ドイツ経済省(ドイツ)対外経済問題担当カウンシルメンバー	2020年
メルセデスベンツ南アフリカ(南アフリカ)監査役会メンバー	2019年
スマート(ドイツ)最高経営責任者	2018年



**アレクシス・
ザイデンウェーバー**
(ALEXIS ZAJDENWEBER)
取締役（フランス政府を代表）
生年月日：1976年5月18日
（46歳）
国籍：フランス
最初の取締役就任日：
2022年9月
現在の任期の開始日：
2022年11月
現在の任期の満了日：
該当なし
所有する記名式株式の数：
該当なし

監査及びリスク委員会委員
ガバナンス及び報酬委員会委員
経歴 - 専門家としての経験
2003年4月に国立行政学院（Ecole Nationale d'Administration : ENA）を卒業した後、財務局の貯蓄・金融市場事務局次長としてフランス経済・財政・産業省に配属される。
2006年7月、財務・経済政策局の財務・企画開発事務局次長に就任。
2007年9月、フランス政府欧州連合（ブリュッセル）常駐代表部、経済・金融・通貨問題局アドバイザー（競争・国庫補助、会社法及びコーポレート・ガバナンス）に任命される。
2009年9月、銀行業務・決済サービス事務局長として財務局に復帰し、その後、投資・金融犯罪・制裁事務局長（2011年から2012年まで）を務める。
2012年7月、経済・財務省の金融セクター担当アドバイザーに任命される。
2014年11月、エネルギー保有局担当次長として国家出資庁（Agence des participations de l'Etat）に入庁。
2017年5月、経済・財政・産業顧問としてフランス大統領府に入る。
2022年9月14日、フランス大統領デクレによりCommissioner for State Holdingsに任命される。

フランス内外の会社における役職及びその他の職務
現在の役職
ルノー・グループにおける役職及び職務
上場会社：
ルノーSA（フランス）取締役
非上場会社：
ルノー-s.a.s（フランス）取締役

ルノー・グループ外の会社における役職及び職務
上場会社：
EDF（フランス）取締役兼戦略委員会及び指名・報酬委員会委員
非上場会社：
Bpifrance SA（フランス）取締役兼監査委員会、リスク委員会及び指名・報酬委員会委員
SNCF SA（フランス）取締役兼監査委員会、戦略・投資委員会及び指名・報酬委員会委員

その他の法人：
該当なし

過去5年間の他社での役職（退任）	任期満了年
------------------	-------

該当なし

任務との関連における全取締役の業務上の住所は、当社の本社の住所である。

2022年度における取締役会の構成の変更

取締役会は、2022年12月15日の取締役会議において、ガバナンス及び報酬委員会の勧告により、2023年5月11日の年次株主総会に対し、取締役会の構成について以下の議案を提出することを決定した。

- ・ ジャンドミニク・スナール氏の独立取締役としての任期の更新。取締役会は、ガバナンス及び報酬委員会の勧告に基づき、特に、自動車セクターに関する同氏の幅広い知識、取締役会の業務における主要な役割、また取締役会及びその委員会の議論に参与し、寄与していることを考慮に入れた。
- ・ アネット・ウィンクラー氏の独立取締役としての任期の更新。取締役会は、ガバナンス及び報酬委員会の勧告に基づき、特に、同氏が取締役会並びに戦略及び持続可能性委員会（同氏は同委員会の委員長を務めている。）の議論に大きく参与し、寄与していることを考慮に入れた。

- ・ ルカ・デメオ氏の取締役としての任命。取締役会は、ガバナンス及び報酬委員会の勧告に基づき、特に、当グループの戦略の実施におけるルカ・デメオ氏の主要な役割を考慮に入れた。
- ・ さらに、取締役会は、フレデリック・マゼラ氏が2023年年次株主総会の終了をもって取締役を辞任することに留意した。

取締役会は、2023年5月11日の年次株主総会の終了時、票決に付された議案の承認に従い、16名で構成され、主要な点は以下のとおりとなる。

	2022年度株主総会終了時の構成	2023年度株主総会終了時の構成
独立性比率	66.7%	58.3%
女性比率	41.7%	41.7%
外国人比率	33.3%	41.7%

したがって、

取締役会の独立性比率は、AFEP-MEDEF規範の勧告に基づく比率を上回り、かつ

女性比率は、法律の要求する比率を上回ることとなる。

AFEP-MEDEF規範及び法規定に基づき、従業員を代表する取締役及び従業員株主を代表する取締役は、独立性比率及び女性比率の計算において考慮されていないことに留意されたい。

整合性を保つため、従業員を代表する取締役及び従業員株主を代表する取締役は、外国人取締役の比率の計算において考慮されていない。

ガバナンス：取締役会及びリーダーシップ・チーム

取締役会の概要

2023年3月1日現在

取締役会

取締役会の構成は、ルノー・グループの国際的重要性に沿った、男女の偏りのない代表制及び採用の多様性を確保すると同時に、専門的経験、資格、独立性及び倫理のバランスを取ることを目指している。



特別委員会

監査及びリスク委員会	戦略及び持続可能性委員会	ガバナンス及び報酬委員会
委員6名	委員7名	委員4名
60%	60%	66.7%
独立 ⁽²⁾	独立 ⁽²⁾	独立 ⁽²⁾

(1) 従業員を代表する取締役及び従業員株主を代表する取締役を除くが、ジャンドミニク・スナール氏を含む。

(2) 従業員を代表する取締役及び従業員株主を代表する取締役を除く。

取締役会メンバーの技術のマッピング



取締役会の任務

- 戦略
- ガバナンス
- 報酬
- 金融
- ESG

リーダーシップ・チームの概要

2023年3月1日現在



20	25%	8
メンバー	女性	国籍

<p>1. ルカ・デメオ、ルノー・グループCEO、ルノーS.A.最高経営責任者、ルノーS.A.S会長</p> <p>2. ファブリス・カンボリーブ、ルノー・ブランド担当CEO</p> <p>3. ティエリー・シャルベ、ルノー・グループ産業/品質担当最高責任者</p> <p>4. ジャンルカ・デ・フィッシ、モビライズ担当CEO、RCIバンクS.A.取締役会長</p> <p>5. キトリー・ド・ベルポール、ルノー・グループ最高法務責任者</p> <p>6. カトリーヌ・グロ、ルノー・グループ コミュニケーション担当最高責任者</p> <p>7. グイド・ハーク、ルノー・グループ高機能製品企画担当最高責任者</p> <p>8. ジョアン・ミゲル・レアンドロ、モビライズ・ファイナンス・サービス担当CEO</p> <p>9. ジル・ルボルニュ、ルノー・グループテクノロジー担当最高責任者</p> <p>10. ドゥニ・ル・ヴォー、ダチア担当CEO</p> <p>11. ティエリー・ピエトン、ルノー・グループ最高財務責任者</p>	<p>12. フランソワ・プロヴォ、ルノー・グループ購買・パートナーシップ・公共問題担当最高責任者及びAPO担当マネージング・ディレクター</p> <p>13. ジョゼップ＝マリア・リカセンス、ルノー・グループ最高戦略責任者</p> <p>14. フレダ・リベイロ、モビライズ・ビヨンド・オートモーティブ担当CEO</p> <p>15. フランソワ・ロジェ、ルノー・グループ人事・職場・組織担当最高責任者</p> <p>16. ローラン・ロッシ、アルピーヌ担当CEO、アルピーヌ・レーシングS.A.S.担当CEO及びアルピーヌ・レーシングLTD会長</p> <p>17. ヴェロニク・サラデボ、アライアンス担当最高責任者</p> <p>18. セステ・トマソン、ルノー・グループ監査・リスク担当最高責任者</p> <p>19. ローレンス・バン・デン・アッカー、ルノー・グループデザイン担当最高責任者</p> <p>20. フレデリック・ヴィンセント、ルノー・グループISIT/デジタル担当最高責任者</p>
----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------

取締役に関する追加情報

取締役の権利及び義務

取締役会規則は、以下に関する当社の取締役の権利及び義務を定めている。

取締役会及びその委員会の運営を律する規則

秘密保持義務

独立性及び表明義務

利益相反管理

金融市場取引に関する倫理的要件

当社株式の保有。AFEP-MEDEF規範に従い、取締役会規則は、取締役が受領する報酬に関連して、取締役（個別に報酬を受領しない取締役を除く。）が個人として相当数の記名式株式を所有することを推奨している。この点において、従業員及び従業員株主を代表する、（労働組合に個別に支払われる）報酬を個別に受領しない取締役は、ゆえに相当数の当社株式の保有を要しない。さらに、規則は、フランス政府により指名された取締役が個人的に株式を保有することを禁止している。

最高経営責任者に適用される保有義務については、「取締役及び会社役員の報酬」を参照のこと。

有罪判決が存在しないこと

当社の知る限り、過去5年間に於いて、以下に該当する当社の現在の会社役員はいない。

不正行為で有罪判決を受けた者

会社役員、ジェネラル・パートナー又は創業者として、破産、財産管理又は清算手続に関与した者
国家機関又は監督機関より起訴され及び/又は処罰宣告を受けた者

裁判所により、発行会社の管理、経営若しくは監督機関のメンバーを務めること又は発行会社の事業を管理若しくは遂行することを禁止された者

潜在的又は実際上の利益相反が存在しないこと

当社の知る限り、当社の取締役の私益と当社に対する職務の間に潜在的又は実際上の利益相反はない。

取締役会メンバーの間に親族関係はない。

会社役員は、付与される給付金の形態について定めた役務契約によって当社やその子会社に拘束されない。

経営組織

ルノー・グループ・エグゼクティブ・コミッティ： リーダーシップ・チーム

2023年初めに、ルノー・グループは、2023年2月1日からボード・オブ・マネジメント（BoM）に代わる「リーダーシップ・チーム」を設置することを決定した。BoMは、2022年を通じてルノー・グループの活動の戦略上・運営上の管理を確かなものとしてきた。

リーダーシップ・チームは、取締役会が設定したガイドラインの範囲内で、ルノー・グループの中期戦略を定め、実施する責任を負う。リーダーシップ・チームは、ブランド運営の機能、業績及び収益性の競争力を確保する責任を負う。

リーダーシップ・チームは、企業目的の限度内で、かつ法律により年次株主総会及び取締役会に対し明示的に付与された権限に従い、戦略、財務及び運営に関する決定を行う。これらの決定は、予算、製品企画、ブランドの位置付け、大規模投資、拠点に関する戦略計画及びパートナーシップに反映される。

リーダーシップ・チームのメンバーは、議案の主題に応じて、取締役会又はその特別委員会の会議に出席するよう求められる。ルノー・グループの主な方向性を概観し、重要なストラクチャー上・財務上の意思決定を行うため、毎月1回、戦略委員会内にて会議を開催している。これらの決定事項の展開の監視と実施は、2週間に1回開催される運営委員会によって確実に実行される。

2023年3月1日現在のリーダーシップ・チームのメンバーは以下のとおりである。

- ルノー・グループ担当CEO、ルノーS.A.最高経営責任者、ルノーS.A.S.会長
- ルノー・ブランド担当CEO
- ルノー・グループ産業/品質担当最高責任者
- モビライズ担当CEO、RCIバンクS.A.取締役会長
- ルノー・グループ最高法務責任者
- ルノー・グループ コミュニケーション担当最高責任者
- ルノー・グループ高機能製品企画担当最高責任者
- ルノー・グループ テクノロジー担当最高責任者
- ダチア担当CEO
- モビライズ・ファイナンシャル・サービシーズ担当CEO
- ルノー・グループ最高財務責任者
- ルノー・グループ購買・パートナーシップ・公共問題担当最高責任者及びAPO担当マネージング・ディレクター
- ルノー・グループ最高戦略責任者
- モビライズ・ビヨンド・オートモーティブ担当CEO
- ルノー・グループ人事・職場・組織担当最高責任者
- アルピーヌ担当CEO、アルピーヌ・レーシングS.A.S.担当CEO、アルピーヌ・レーシングLTD会長
- アライアンス担当最高責任者
- ルノー・グループ監査・リスク担当最高責任者
- ルノー・グループ デザイン担当最高責任者
- ルノー・グループISIT/デジタル担当最高責任者

ブランド・マネジメント・コミッティ（BMC）

各ブランドは個別のビジネスユニットとして編成された。各ブランドは独自のマネジメント・コミッティを有し、かかるマネジメント・コミッティはブランド・マネジメント・コミッティ（BMC）と称し、その運営の収益性及び業績を管理する責任を負う。

次の機能の代表者は、これらのコミッティに含まれる：人事、IT、販売、マーケティング、コミュニケーション、製造及びロジスティクス、品質、業績管理、製品、エンジニアリング、並びにデザイン。

役員の報酬等

取締役及び会社役員の報酬

会社役員の報酬に関する原則

取締役会は、ガバナンス及び報酬委員会の勧告に基づき、会社役員に付与される報酬要素を年1回決定する。

当社の報酬方針は、取締役会規則に従い、主として独立取締役で構成され、独立取締役が委員長を務めるガバナンス及び報酬委員会の会議において定期的に検討される。ガバナンス及び報酬委員会はその勧告において、会社役員の報酬の様々な要素の間のバランスを考慮する。

非業務執行会社役員の報酬方針は固定報酬を基礎としており、変動又は例外的な現金報酬も、取締役職に対する報酬も含まない。

業務執行役員の報酬方針は、以下の通り、簡素で一貫した、透明性のある6つのプラクティスに基づいている。

1. 当社の戦略と密接に結び付いている	・報酬は、戦略の実施とその結果に密接に結び付けられている。
2. 業績本位である	・業務執行役員の報酬の変動要素が報酬総額に占める比率は市場慣行と合致しており、業務執行役員の利益と当社の業績の連動を確保している。
3. 長期的業績の重視	・業務執行役員の報酬のかなりの部分は、複数年にわたる目標の達成に左右される。
4. 株主との密接な結び付き	・業務執行役員に分配される業績連動株式の数は、給与に対する比率ではなく絶対数で示されており、これによって株価の上昇と下落の両方が、対応する価値総額に影響を与えている。 ・業務執行役員は、業績連動株式制度に基づいて権利が確定した株式の25%を、任期終了まで保持しなければならない。
5. 競争力ある報酬	・自動車市場には、会社役員をめぐる激しい競争がある。したがって、業務執行役員の全体的な報酬をヨーロッパ及び世界の自動車セクターの類似企業のプラクティスと比べて競争力あるものとするよう確保することは、最も重要である。
6. 過度のリスク・テイクングを奨励しない報酬	・業績目標の設定、十分に長い評価期間、及び報酬の上限設定は、過度の短期的なリスク・テイクングの回避を可能にする。

これらの原則は、当社がフランス商法第L.22-10-10条の規定に従って参照するAFEP-MEDEF規範の勧告に従って設定されている。

より一般的には、ガバナンス及び報酬委員会は、会社役員の報酬が、コーポレート・ガバナンスの観点から適用あるすべての法律及び勧告に合致していることを、定期的に確認する。

加えて、同委員会は、以下の通り、業務執行役員の報酬に関する市場のベストプラクティスを考慮に入れる。

当社が従うベストプラクティス	当社が従わないプラクティス
----------------	---------------

<ul style="list-style-type: none"> ・報酬方針の報告（但し、決定ではない。）において適切なピアグループ（国別及び部門別）を使用すること ・当社の事業戦略に重要な変更がある場合、かつ株主の利益との連動を維持するためにのみ、業績基準を修正すること ・すべての変動要素の上限について明確に述べること ・厳しい業績条件を設定すること ・当社の業績にとって重要であり、かつ企業戦略と連動するESG基準を採用すること ・株主利益率と結び付いた長期業績基準を保持すること ・長期報酬制度を最短で3年間の権利確定条件に従わせること ・長期インセンティブ報酬に関して任期終了後の権利確定方針を実施すること ・当社の株主及び投資家と関わり合い、定期的に会合すること ・過半数が独立取締役で構成されるガバナンス及び報酬委員会 	<ul style="list-style-type: none"> ・失敗に対する支払い：ルノー・グループが業績不振の場合に変動要素を支払うこと ・長期変動報酬に対して不釣り合いなほど短期変動報酬を大きくすること ・年間変動報酬において質的基準を過度に重視すること ・過度又は不適切なリスク・テッキングに褒賞を与えること ・2年間の競業禁止補償に加えて、特別な退職金を設けること ・幹部社員に対して過度な退職又は契約時協定を提供すること
----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------

ガバナンス及び報酬委員会は、会社役員の報酬の競争力確保を目的として、市場プラクティスの観点からその報酬を評価するため、専門のコンサルタント会社の支援を受けて、類似企業がその会社役員に支払うべき又は付与する報酬要素を毎年調査する。この分析は、自動車セクターの類似する多国籍企業（ステラティス、ゼネラルモーターズ、フォード、ホンダ、ダイムラー、BMW、フォルクスワーゲン、ボルボ及びトヨタ）のプラクティスに基づいている。

ガバナンス及び報酬委員会は、定期的会合を経てルノーの株主が表明した期待も考慮に入れる。

業務執行役員の報酬構造

最高経営責任者に関する報酬方針は、以下の通り構成される。

- ・ 業務執行役員の役割、責任水準及び経験によって決定される現金による固定報酬に相当する**固定部分**
 - ・ 以下の2つの異なる下位要素からなる、**業績条件に従う部分**
 - **年間変動報酬**：これは、業務執行役員の報酬の当該部分が、当該年度中の当社の主要な業務・財務・経営上の目標の達成率に応じたものとなるよう確保することを目的とする。
 - **長期報酬**：これは業績連動株式からなり、3年間にわたって評価される業績基準の達成を権利確定の条件とすることにより、業務執行役員の利益を株主の利益とより強く合致させることを意図している。株式の権利確定は、業績基準に加えて、業績連動株式の分配後3年間の在籍条件に従う。
 - ・ 業績連動株式（その取得は、3年間の累積期間にわたって評価される業績基準の達成及び3年間の在職を条件とする。）の形式による最大100%のマッチング拠出の恩恵を受ける、ルノー株式への自発的投資に基づく**共同投資制度**これらに加え、最高経営責任者は、補完的年金制度、解雇時の退職給付、競業禁止契約及びこの種の地位に関して慣習的な現物給付（社用車、医療・生命保険制度等）から利益を得ることができる。
- AFEP-MEDEF規範の勧告及びフランス金融市場庁（Autorité des Marchés Financiers、AMF）の勧告に基づき、最高経営責任者は当社又は子会社との間で雇用契約を締結していない。

取締役及び会社役員の報酬（2022年）

取締役会長としてのジャンドミニク・スナール氏の報酬（2022年）

ガバナンス及び報酬委員会の勧告に基づき、2022会計年度に関する取締役会長の報酬方針は、2022年2月17日の取締役会により設定され、次いで2022年5月25日の年次株主総会により承認された（第13号決議）。

取締役会長に関する当該報酬方針は、固定報酬及び現物給付で構成されており、その他の変動又は例外的な報酬、株式ベース報酬の分配及び取締役職に対する報酬は除外されている。

取締役会長に関する2022会計年度の報酬方針の詳細については、2021年度有価証券報告書を参照のこと。

本項で提示する2022会計年度のジャンドミニク・スナール氏の報酬要素は、フランス商法第L.22-10-9条に示される情報の一部であり、特に、すべての取締役及び会社役員に対して2022会計年度中の会社役員職について支払われ又は同会計年度について付与された報酬総額及び現物給付を含んでいる。この情報は、フランス商法第L.22-10-34条 に従い、2023年5月11日の年次株主総会において、一般票決に付される。

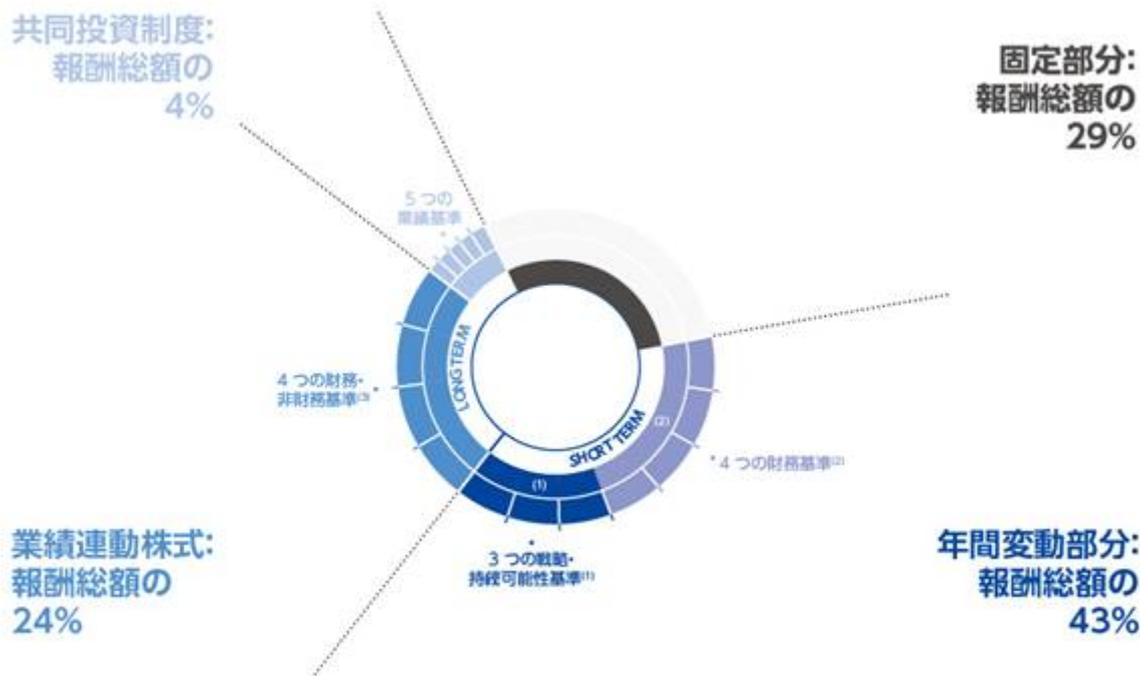
さらに、フランス商法第L.22-10-34条 に従い、2023年5月11日の年次株主総会において、取締役会長ジャンドミニク・スナール氏に対して2022会計年度中に支払われ又は同会計年度について付与された報酬総額及び現物給付に関する特別決議の承認が求められる。

下記の表は、取締役会長ジャンドミニク・スナール氏の報酬要素に関する特別決議のための情報を示したものである。

承認のために提出される報酬要素	前会計年度中の支払額	前会計年度に関する付与額又は帳簿価額	概要
固定報酬(2022年)	450,000ユーロ	450,000ユーロ	取締役会長は、12ヶ月の分割払いで450,000ユーロの年間固定報酬を受領する。
年間変動報酬	該当なし	該当なし	取締役会長は、年間変動報酬を受領しない。
複数年変動報酬	該当なし	該当なし	取締役会長は、複数年変動報酬を受領しない。
例外的な報酬	該当なし	該当なし	取締役会長は、例外的な報酬を受領しない。
ストック・オプション、業績連動株式又はその他の長期的給付(新株予約権等)		該当なし	取締役会長は、ストック・オプション又は業績連動株式の形式による長期報酬から利益を受けない。
取締役職に対する報酬	該当なし	該当なし	取締役会長は、取締役職に関する報酬を受領しない。
現物給付	9,086ユーロ	9,086ユーロ	会長は、社用車1台及び運転手付き車1台から利益を受けた。 同氏は、フランス国内で勤務する従業員と同じ生命保険及び補完的医療制度から利益を受けている。
退職給付	該当なし	該当なし	取締役会長は、退職給付条項から利益を受けない。
補完的年金制度	該当なし	該当なし	取締役会長は、補完的年金制度から利益を受けない。

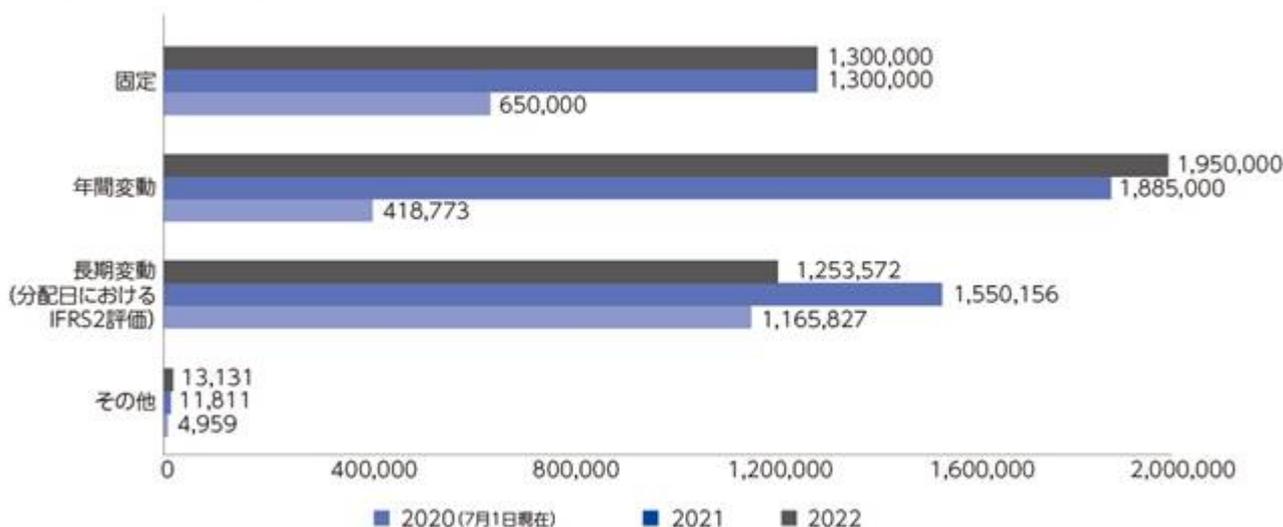
最高経営責任者としてのルカ・デメオ氏の報酬(2022年)

CEOの2022年度報酬の内訳



(1) 戦略・持続可能性基準の最大加重率の固定部分に占める比率は60%である。
(2) 財務基準の最大加重率の固定部分に占める比率は90% (各基準につき22.5%ずつ) である。
(3) 各基準は業績連動株式の総分配の25%に相当する。

最高経営責任者の報酬の変遷



ガバナンス及び報酬委員会の勧告に基づき、2022会計年度に関する最高経営責任者の報酬方針は、2022年2月17日の取締役会により設定され、次いで2022年5月25日の年次株主総会により承認された（第14号決議）。最高経営責任者に関する2022会計年度の報酬方針の詳細については、2021年度有価証券報告書を参照のこと。

以下に提示する2022会計年度のルカ・デモオ氏の報酬要素は、フランス商法第L.22-10-9条 に示される情報の一部であり、特に、すべての取締役及び会社役員に対して2022会計年度中に支払われ又は同会計年度について付与された報酬総額及び現物給付を含んでいる。この情報は、フランス商法第L.22-10-34条 に従い、2023年5月11日の年次株主総会において、一般票決に付される。

さらに、フランス商法第L.22-10-34条 に従い、2023年5月11日の年次株主総会において、最高経営責任者ルカ・デモオ氏に対して2022会計年度中に支払われ又は同会計年度について付与された報酬総額及び現物給付に関する特別決議の承認が求められる。

なお、2022会計年度の最高経営責任者に対する変動報酬の支払は、2022会計年度に関して最高経営責任者に対して支払われ又は分配された報酬総額の要素及び現物給付が、2023年5月11日の年次株主総会により承認されることを条件としている。

2022会計年度の最高経営責任者の報酬総額は、同氏の報酬方針を厳格に実施したものである。

下記の表は、最高経営責任者ルカ・デメオ氏の報酬要素に関する特別決議のための情報を示したものである。

承認のために 提出される 報酬要素	前会計年度中 の支払額	前会計年度に 関する付与額 又は帳簿価額	概要
固定報酬 (2022年)	1,300,000ユーロ	1,300,000ユーロ	最高経営責任者は、12ヶ月の分割払いで1,300,000ユーロの年間固定報酬を受領する。

<p>年間変動報酬</p>	<p>1,885,000ユーロ (2021会計年度について付与され、2022年に支払われた金額)</p>	<p>1,950,000ユーロ (2022会計年度について付与され、2023年に支払われる金額)</p>	<p>最高経営責任者の年間変動部分(全額現金で支払われる。)は固定部分に対する一定の割合に相当し、すべての業績目標が完全に達成された場合には150%に達する可能性がある。</p> <p>2023年2月15日、取締役会は、ガバナンス及び報酬委員会の勧告に基づき、2022会計年度に関する最高経営責任者の年間変動報酬額を決定付ける業績基準の達成率を、以下の通り決定した。</p> <p>2022会計年度に関する年間変動報酬の基準達成率(年間固定報酬に占める比率で表示)</p> <table border="1" data-bbox="742 488 1430 1048"> <thead> <tr> <th></th> <th>最高額(%)</th> <th>達成率(%)</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>財務基準</td> <td>90%</td> <td>90%</td> </tr> <tr> <td>ルノー・グループの営業総利益率 (ルノー・グループOM)</td> <td>22.5%</td> <td>22.5%</td> </tr> <tr> <td>フリー・キャッシュ・フロー(FCF)</td> <td>22.5%</td> <td>22.5%</td> </tr> <tr> <td>使用総資本利益率(ROCE)</td> <td>22.5%</td> <td>22.5%</td> </tr> <tr> <td>固定費(FC)</td> <td>22.5%</td> <td>22.5%</td> </tr> <tr> <td>戦略・持続可能性基準</td> <td>60%</td> <td>60%</td> </tr> <tr> <td>戦略</td> <td>10%</td> <td>10%</td> </tr> <tr> <td>持続可能性</td> <td>40%</td> <td>40%</td> </tr> <tr> <td>顧客満足/品質</td> <td>10%</td> <td>10%</td> </tr> <tr> <td>合計</td> <td>150%</td> <td>150%</td> </tr> </tbody> </table> <p>業績基準達成率の評価</p> <p>1. 財務基準(量的)</p> <p>以下に分析する通り、財務基準の90%(最大90%中)が達成された。</p> <ul style="list-style-type: none"> ルノー・グループの営業総利益率(ルノー・グループOM)基準:22.5%(最大22.5%中) <p>ルノー・グループOMは、2022年度予算では4%、2022年は5.6%であった。</p> <ul style="list-style-type: none"> フリー・キャッシュ・フロー(FCF)基準:22.5%(最大22.5%中) <p>FCFは、2022年は1,000百万ユーロ、2022年12月31日現在は2,119百万ユーロであった。</p> <ul style="list-style-type: none"> 使用総資本利益率(ROCE)基準:22.5%(最大22.5%中) <p>ROCEは、2022年度予算では5.3%、2022年は12.6%であった。</p> <ul style="list-style-type: none"> 固定費(FC)基準:22.5%(最大22.5%中) <p>2022年の固定費は、2022年度予算で設定された目標値を9.9%下回った。</p> <p>2. 戦略・持続可能性基準</p> <p>以下に分析する通り、戦略・持続可能性基準の60%(最大60%中)が達成された。</p> <p>a) 戦略:10%(最大10%中)</p> <p>この業績基準に関する4つの指標は質的目標を指すものである。</p>		最高額(%)	達成率(%)	財務基準	90%	90%	ルノー・グループの営業総利益率 (ルノー・グループOM)	22.5%	22.5%	フリー・キャッシュ・フロー(FCF)	22.5%	22.5%	使用総資本利益率(ROCE)	22.5%	22.5%	固定費(FC)	22.5%	22.5%	戦略・持続可能性基準	60%	60%	戦略	10%	10%	持続可能性	40%	40%	顧客満足/品質	10%	10%	合計	150%	150%
	最高額(%)	達成率(%)																																		
財務基準	90%	90%																																		
ルノー・グループの営業総利益率 (ルノー・グループOM)	22.5%	22.5%																																		
フリー・キャッシュ・フロー(FCF)	22.5%	22.5%																																		
使用総資本利益率(ROCE)	22.5%	22.5%																																		
固定費(FC)	22.5%	22.5%																																		
戦略・持続可能性基準	60%	60%																																		
戦略	10%	10%																																		
持続可能性	40%	40%																																		
顧客満足/品質	10%	10%																																		
合計	150%	150%																																		

取締役会は、ガバナンス及び報酬委員会の勧告に基づき、4つの指標を達成又は超過したことに注目した。

- ・ *メガーヌE-TECHエレクトリックの発売の成功*

6ヶ月後の品質は予想水準に達し、メガーヌE-TECHの発売に成功した。これはルノー・グループの最近の発売の中でも最良の成果である。

- ・ *ルノー・日産・三菱アライアンス内のインボイス発行水準*

ルノーの戦略においてアライアンスが大きな役割を果たしていることから、ルノー・日産・三菱アライアンス内のインボイス発行水準が、業績指標として選ばれている。この指標は、売上高に対するインボイス発行の比率に相当する。この比率は、アライアンスの交換委員会によって設定されている。

2022年、ルノーはアライアンスによるインボイス発行目標を上回った。

- ・ *2026年+商品ラインナップとルノー・グループの2030年の目標との整合性*

ルノー・グループの2030年の目標(「ラインナップ26+」)に向けた製品ラインナップ開発の社内マイルストーンは、スケジュール通りに達成された。このラインナップ26+は、2022年11月8日のキャピタル・マーケット・デーで発表された。

- ・ *ルノーの100%電気自動車の事業及び技術と、ICE、ハイブリッドエンジン及びトランスミッションの事業及び技術を結集する機会に関する研究の完了*

この研究の結果、2022年11月8日のキャピタル・マーケット・デーにおいて、新たなバリューチェーンに重点を置く5つの事業を基礎として「次世代」自動車グループになるというルノー・グループの目標が示された。これには特に、(i)初めての電気自動車及びソフトウェア専門会社であるアンペアの創設、(ii) ICE及びハイブリッド・パワートレイン技術の世界における中核的なサプライヤーであるホースの創設が含まれる。

b) 持続可能性:40% (最大40%中)

この業績基準の最初の3つの指標は量的な目標を指し、最後の指標は質的なものである。

取締役会は、ガバナンス及び報酬委員会の勧告に基づき、これら4つの指標を達成又は超過したことに注目した。

- ・ *健康と安全性(労働災害発生率)*

2022年の目標は、FR2比率(ルノーの従業員及び臨時労働者の損失時間を伴う労働災害発生率)を、1.4%まで低下させることであった。この水準は達成された。

- ・ *「ルノウ」大学の立上げ(2022年に3,000名のトレーニング実施を目標とする。)*

2022年には7,659名がルノウ大学でトレーニングを受けた。

- ・ *2022年のフラン工場における中古車改修目標台数30,000台*

2022年には、30,684台がフラン工場で改修された。

- ・ *循環型経済企業の開発*

ルノー・グループは、2022年10月13日、自動車産業の資源中立化への移行を目指し、自動車の循環型経済バリューチェーン全域で事業を行う初めての会社である「ザ・フュー

			<p>チャー・イズ・ニュートラル」の設立を発表した。この新会社は、この活動に係るルノー・グループ及びパートナーの既存の専門的知識を総合して、自動車のライフステージ(部品及び原材料の供給、生産、使用並びに耐用期間の終了)ごとにクローズド・ループ・リサイクリング・ソリューションを提供する。</p> <p>c) 顧客満足度 / 品質 : 10% (最大10%中)</p> <p>この業績基準の3つの指標は質的な目標を指す。</p> <p>取締役会は、ガバナンス及び報酬委員会の勧告に基づき、これら3つの指標を達成又は超過したことに注目した。</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 事故発生率の低減 (路上走行開始3ヶ月後の保証車両の事故発生数) 「GMF 3MIS WORLD」と呼ばれるこの指標は、路上走行開始3ヶ月後の車両事故数を測定するものである。この比率の低減目標は達成され、12.5%の低減目標に対し、前年比15.6%低下した。 シリーズ生産車において大きな前進が見られ、メガーヌE-TECHエレクトリックの発売が最高水準に達したことで、2022年に達成された水準は、ルノー・グループにとって歴史的なものとなっている。 ・ 顧客満足度 : 2022年の顧客満足度は「ディーラーeレピュテーション」指標、すなわちインターネット上のディーラーの評判で測定されている。この指標の目標は、35ヶ国中26ヶ国で大幅に改善された。この目標は達成された。 ・ 「安全コーチ」プログラムの立上げ 「安全コーチ」は、より安全な走行のためにドライバーの検知と指導の機能を組み合わせたシステムである。ルノー・グループの新型車への安全コーチの組入れは、ルノー・グループのESG戦略の「安全性」の柱の一部である。安全コーチは、2022年に発売されたメガーヌE-TECHエレクトリックに組み込まれた。したがって、取締役会は、2022年会計年度における業績基準の総達成率は150%であることに注目し、その結果、当該会計年度のルカ・デモオ氏の変動報酬を総額1,950,000ユーロに設定することを決定した。
複数年変動報酬	該当なし	該当なし	最高経営責任者は、複数年変動報酬を受領しない。
例外的な報酬	該当なし	該当なし	最高経営責任者は、例外的な報酬を受領しない。

<p>ストック・オプション、業績連動株式又はその他の長期的給付(新株予約権等)</p>		<p>75,000株の業績連動株式 = 1,061,718ユーロ (分配日におけるIFRS2評価による帳簿価額)</p>	<p>2022年5月25日の取締役会は、2022年5月25日の年次株主総会により承認された報酬方針に従い、2022会計年度に関して、業績連動株式75,000株を最高経営責任者に分配した。最高経営責任者に対する当該業績連動株式の分配は、ルノーSAの株式資本の0.0254%に相当するものであった。 この業績連動株式75,000株のうち、最終的に権利が確定する株式数は、以下の業績基準の達成率に左右される。</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 株主総利回り(TSR)(最大25%) ・ フリー・キャッシュ・フロー(FCF)(最大25%) ・ 1台当たり純売上高の年間増加率(最大25%) ・ ヨーロッパにおける電気乗用車の販売台数の構成割合(最大25%) <p>これらの業績基準は、3年間の累積期間(2022年、2023年、2024年)にわたって測定される。</p>
<p>共同投資制度</p>		<p>共同投資株式 8,629株 = 191,854ユーロ (分配日におけるIFRS2評価による帳簿価額)</p>	<p>2022年12月2日、最高経営責任者は、2022年共同投資制度に基づいてルノー株式8,629株を34.5352ユーロの株価で購入することにより、298,004.24ユーロを投資した。 これに伴い、また2022年5月25日の年次株主総会により承認された報酬方針に従い、2023年2月15日の取締役会は、2022年共同投資制度に基づいて、業績連動株式(以下「共同投資株式」という。)8,629株を、最高経営責任者に分配した。 この共同投資株式の最高経営責任者への分配は、ルノーSAの株式資本の0.003%に相当する。 なお、これらの共同投資株式8,629株のうち、最終的に取得される株式数は、以下の業績基準の達成度により決定する。</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 株主総利回り(TSR)(最大20%) ・ ルノー・グループ営業総利益率(ルノー・グループOM)(最大20%) ・ 使用総資本利益率(ROCE)(最大20%) ・ 事故発生率の低減(GMF 3MIS WORLD)(最大20%) ・ CO₂排出量(ヨーロッパで製造された車両1台当たりKg)(最大20%) <p>これらの業績基準は、3年間の累積期間(2023年、2024年、2025年)にわたって評価される。 また、共同投資株式の取得は、分配日から3年3ヶ月間の在籍条件に従う。 権利が確定した株式は、制度の実施日から最短5年間の保有を条件とする。</p>
<p>取締役職に対する報酬</p>	<p>該当なし</p>	<p>該当なし</p>	<p>最高経営責任者は取締役ではなかったため、これに関する報酬を受領しなかった。</p>
<p>現物給付</p>	<p>13,131ユーロ</p>	<p>13,131ユーロ (帳簿価額)</p>	<p>最高経営責任者は、社用車2台及び運転手付き社用車1台から利益を受けた。 同氏は、国際的医療保障のほか、フランス国内で勤務する従業員と同じ生命保険及び補完的医療制度からの利益も受けている。</p>

退職給付	0ユーロ	0ユーロ	<p>最高経営責任者は、取締役会の主導で解雇された場合、取締役会が設定した業績条件の達成を条件として、過去2年間の年間固定・変動報酬総額の平均に相当する退職金を、退職後6ヶ月以内に一括払いで受領する権利を有する。</p> <p>この退職給付は、重大又は甚だしい不正行為による解雇の場合には支払われない。</p> <p>退職給付及び競業禁止補償の総額は、競業禁止契約(下記参照)を実施する場合、2年間の年間固定・変動報酬を超えることはできない。</p> <p>取締役会は、2020年2月13日に開催された会議において、退職給付金の支払いに関する業績条件を設定した。この給付を受けるためには、退職前の最終2会計年度(2021年に退職した場合は1会計年度のみ)において、以下の累積的条件を満たす必要がある。</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 最高経営責任者の年間変動報酬に関する業績基準の最低で80%の合計達成率 ・ ルノー・グループのフリー・キャッシュ・フロー目標の達成
競業禁止補償	0ユーロ	0ユーロ	<p>取締役会は、2020年2月13日に開催された会議において、ルカ・デメオ氏との競業禁止契約の締結を承認した。</p> <p>取締役会は、自動車市場の特に競争の激しい性質、同市場におけるルカ・デメオ氏の職務の重要性及び認められた能力、同氏が利用可能な手段、並びに同氏が保持し、またアクセス可能な機密情報を考慮して、ルノー・グループの正当な利益を保護するこの競業禁止契約の締結が、ルノーの利益に資するものとみなした。</p> <p>同契約に基づき、ルカ・デメオ氏は、最高経営責任者としての任期の終了時において、自らのため、自動車の設計・組立・マーケティング部門(主に乗用車及び商用車)の会社のため、又は自動車サプライヤーのために、ルノー・グループと競合する活動に直接的又は間接的に従事しないことを約束する。</p> <p>当該条項の適用は、以下の通り限定されている。</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ ルカ・デメオ氏の任期の行使が実質的に終了した日から12ヶ月間 ・ 欧州大陸の国々及び日本並びに欧州及び日本の自動車・装備品メーカー <p>競業禁止義務の見返りに、ルカ・デメオ氏は、当社から、契約の適用期間中(12ヶ月間)、契約違反がないことを条件として、総額で1年間の年間報酬総額(固定報酬及び現金で支払われる年間変動報酬)に相当する金銭的な補償を受ける。これは12ヶ月の分割払いで支払われる。この計算に用いる年間報酬総額は、会社役員の任期終了日前の12ヶ月間に支払われた報酬となる。</p> <p>AFEP-MEDEF規範の勧告に基づき、当社の取締役会は、ルカ・デメオ氏の退職時に、この競業禁止契約を適用するかを決定し、また、同契約を一時的に放棄することができる。なお、ルカ・デメオ氏が退任した場合又は65歳に達した場合は、報酬の支払義務は生じない。</p>

補完的年金制度	0ユーロ	0ユーロ	<p>取締役会は、2020年2月13日の会議において、ルカ・デメオ氏を対象とする補完的年金制度を承認した。</p> <p>取締役会は、ルカ・デメオ氏のためにこの制度を実施することにより、当社が最高経営責任者の忠誠を維持、促進することができると思なした。</p> <p>最高経営責任者の補完的年金制度は、ルノー・グループ・エグゼクティブ・コミッティのメンバーのために整備されている制度(いわゆる「第83条」及び「第82条」)と同じである。</p> <p>a) 義務的確定拠出型年金制度(第83条)</p> <p>この拠出額は、以下に相当する。</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ フランスの社会保障制度上の上限額(バンドC)の4倍から8倍に相当する年間報酬総額の3.5%(2.5%は当社が、1%は最高経営責任者が支払う。) ・ 次に、フランスの社会保障制度における上限額(バンドD)の8倍から16倍に相当する年間報酬総額の8%(5%は当社が、3%は最高経営責任者が支払う。) <p>拠出総額(当社及び役員の出分)は、フランスの社会保障制度上の上限額の8倍の8%に相当する一括金に限定されている。2022会計年度に関する当社の拠出額は16,968.6ユーロであった。</p> <p>b) 選択的確定拠出型年金制度(第82条)</p> <p>最高経営責任者は、会社役員及びルノー・グループ・エグゼクティブ・コミッティのメンバーを受益者として2020年7月1日から新設された確定拠出型年金制度(第82条)の恩恵を受けている。</p> <p>この新制度は、当社が、実際に受領された年間報酬総額(固定及び変動)の12.5%に相当する拠出金を、第三者機関(保険会社)に支払うことを規定している。</p> <p>2022会計年度に関して当社が最高経営責任者のために保険会社に支払った拠出額は、398,125.04ユーロであった。</p> <p>このようにして支払われた拠出金は、いかなる優遇税制や社会保障制度からも利益を受けない。このため、最高経営責任者は、自己に代わって保険会社に支払われた拠出金の額に相当する補償金を一括で受領する。最高経営責任者に対するこの補償金の支払いは、保険会社に対する拠出金の支払いと同時に Rowe、2022会計年度に関する支払額は398,125.04ユーロであった。</p> <p>拠出金及び一括払い補償金の額は、その算定根拠にルノー・グループの業績に関連する変動報酬部分が含まれるため、当社の業績に左右される。</p>
---------	------	------	---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------

2020会計年度に関して分配された最高経営責任者ルカ・デメオ氏の長期変動報酬の業績基準の達成率に関する情報

2020年6月19日開催の年次株主総会により承認された報酬方針に従い、2020年7月29日の取締役会は、2020年会計年度について、業績連動株式75,000株を最高経営責任者に付与した。

権利が確定する株式数は、3年間の累積期間(2020年、2021年、2022年)にわたって評価される以下の業績基準の達成を条件とする。

- ・ 株主総利回り(TSR)(最大20%)

- ・フリー・キャッシュ・フロー(FCF)(最大30%)
- ・アライアンスのプラットフォームで製造されたモデルの比率(最大30%)
- ・総カーボン・フットプリント(世界中で登録されたルノー・グループの乗用車及び小型商用車のカーボン・フットプリント(CO₂排出量)の削減)(最大20%)

2022年2月17日の取締役会は、新型コロナウイルス感染症(COVID-19)危機がルノー・グループ内の報酬方針の実施に及ぼす影響を考慮に入れるため、2020会計年度に関する最高経営責任者の長期変動報酬の基準の1つに対する調整を提案する必要があると考えた。

実際に、取締役会は、調整を行わない場合、2020会計年度の例外的な状況により、3年間の業績期間の全期間にわたって、フリー・キャッシュ・フロー基準に基づくすべての権利(最高経営責任者の長期変動報酬の30%に相当する。)が喪失することとなると考察した。

その結果として、また、ガバナンス及び報酬委員会の勧告に基づき、取締役会は、3年間にわたり評価されるFCF基準の算定において2020年会計年度を中立化することを例外的に決定し、その代わりに、2020年の業績連動株式制度において本基準に基づいて最高経営責任者に付与される株式購入権数の3分の1を削減することを決定した。

2022年5月25日に開催された年次株主総会は、2020会計年度に関する最高経営責任者の長期変動報酬の修正を承認した。したがって、最高経営責任者の2020年業績連動株式制度に関するFCF基準の算定は、2021年及び2022年にのみ関係し、権利確定過程にある業績連動株式の数は、10%(すなわち、この基準の30%の加重率の1/3)削減され、67,500株が上限となった。

ガバナンス及び報酬委員会の勧告に基づき、2023年2月15日、取締役会は、2020年に関して最高経営責任者に付与された業績連動株式の業績基準の達成率(以下の通り)に注目した。

基準	加重率	支払率(分配に占める比率)	達成率
株主総利回り(TSR)	20%	<ul style="list-style-type: none"> ・TSR < ベンチマークの場合は0% ・TSR = ベンチマークの場合は9% ・TSR ベンチマーク+10%の場合は20% ベンチマーク < TSR < ベンチマーク+10%の場合は線形補間	0% 2020年-2022年のTSRIは-25.85%であり、同期間のベンチマーク(10.36%)を下回った。
フリー・キャッシュ・フロー(FCF) * リストラクチャリング費用の控除前	30%	<ul style="list-style-type: none"> ・FCF < 予算の場合は0% ・FCF = 予算の場合は21% ・FCF 予算+20%の場合は30% 予算 < FCF < 予算+20%の場合は線形補間	30% 2021年-2022年の累積FCF(2020年の中立化後)は4,583百万ユーロであり、同期間の予算において設定された累積額(3,144百万ユーロ)を上回った。
アライアンスのプラットフォームで製造されたモデルの比率(CMF)	30%	<ul style="list-style-type: none"> ・CMFモデル < 中期計画指標の場合は0% ・CMFモデル = 中期計画指標の場合は21% ・CMFモデル 中期計画指標+5%の場合は30% 中期計画指標 < CMFモデル < 中期計画指標+5%の場合は線形補間	21.67% 2020年-2022年におけるアライアンスのプラットフォームで製造されたモデルの比率(CMF)の目標値は、中期戦略プランにおいて、54%に設定された。同期間において、この指標は54.2%に達した。
総カーボン・フットプリント	20%	<ul style="list-style-type: none"> ・平均カーボン・フットプリント < ルノー・グループの目標値の場合は0% ・平均カーボン・フットプリント = ルノー・グループの目標値の場合は14% ・平均カーボン・フットプリント ルノー・グループの目標値-2.5ポイントの場合は20% ルノー・グループの目標値-2.5ポイント < 平均カーボン・フットプリント < ルノー・グループの目標値の場合は線形補間	15.62% 目標は、世界中で登録されたルノー・グループのLCV及び乗用車のカーボン・フットプリントを、2010年から2022年までの間に25%削減することであった。2022年12月末現在、このカーボン・フットプリントの削減率は2010年比25.6%であった。
合計	100%		67.29%

このため、取締役会は、2020年会計年度に関する最高経営責任者の長期変動報酬の業績基準の総達成率が67.29%であったことに注目した。その結果、本業績連動株式分配制度に関する規則の定めに基づき、2023年7月29日に、ルカ・デメオ氏に関して、合計で44,421株の権利が確定する。

なお、最高経営責任者は、最高経営責任者の利益と株主の利益とを十分に合致させるため、任期満了までの間、業務執行役員として権利が確定した業績連動株式の25%を保持する義務を負っている。

会社役員の報酬総括表

以下の表は、AFEP-MEDEF規範の勧告に基づいて作成された。

表1 - 業務執行役員に分配された報酬、オプション及び株式の総括

(AFEP-MEDEF規範の勧告に基づく第1表)

(単位：ユーロ)

	2022年	2021年	2020年(7月1日以降)
最高経営責任者 ルカ・デメオ			
当該会計年度に関して分配された報酬(詳細は表2に記載)	3,203,131	3,196,811	1,073,732
当該会計年度に分配されたオプションの価値(詳細は表4に記載)	なし	なし	なし
当該会計年度に分配された業績連動株式の価値(詳細は表6に記載)	1,061,718	1,550,156	1,165,827
その他の長期報酬制度(共同投資制度)の価値(詳細は表6に記載)	191,854	なし	なし
合計	4,516,703	4,746,967	2,239,559

表2 - 業務執行役員の報酬の総括

(AFEP-MEDEF規範の勧告に基づく第2表)

(単位：ユーロ)

	2022年		2021年		2020年(7月1日以降)	
	分配額	支払額	分配額	支払額	分配額	支払額
最高経営責任者 ルカ・デメオ						
固定報酬	1,300,000	1,300,000	1,300,000	1,300,000	650,000	650,000
年間変動報酬	1,950,000	1,885,000	1,885,000	418,773	418,773	0
例外的な報酬	0	0	0	0	0	0
取締役職に対して分配された報酬	該当なし	該当なし	該当なし	該当なし	該当なし	該当なし
現物給付	13,131	13,131	11,811	11,811	4,959	4,959
合計	3,263,131	3,198,131	3,196,811	1,730,584	1,073,732	654,959

表3 - 業務執行役員に対する給付の総括

(AFEP-MEDEF規範の勧告に基づく第11表)

業務執行役員	雇用契約	補完的年金制度	役職の停止/変更後支払うべき又はその可能性が高い支払い又は給付	競業禁止契約により発生する支払い	その他の報酬
最高経営責任者 ルカ・デメオ 任期開始：2020年7月 任期終了：現任	なし	あり	あり	あり	なし

表4 - 当会計年度中に各業務執行役員に分配されたストック・オプション

(AFEP-MEDEF規範の勧告に基づく第4表)

当会計年度中、業務執行役員に対するストック・オプションの分配はなかった。

表5 - 当会計年度中に各業務執行役員が権利行使したストック・オプション

(AFEP-MEDEF規範の勧告に基づく第5表)

最高経営責任者ルカ・デメオ氏はストック・オプションを保有していない。

表6 - 当会計年度中に各業務執行役員に分配された業績連動株式

(AFEP-MEDEF規範の勧告に基づく第6表)

	プランの番号 及び日付	株式数	連結決算において採用された 方法を用いて計算した 業績連動株式の価値	権利 確定日	入手 可能日	業績条件
最高経営責任者 ルカ・デメオ	29 2022年5月25日	75,000	1,061,718ユーロ	2025年 5月25日	2025年 5月25日	あり(2021年度ルノー 有価証券報告書を参 照のこと。)
	共同投資2022 2023年2月15日	8,629	191,854ユーロ	2026年 3月15日	2028年 3月15日	あり(2021年度ルノー 有価証券報告書を参 照のこと。)

(1) 同氏の2022年の報酬方針に従い、最高経営責任者は、シニア・エグゼクティブのために2022年にルノー・グループが導入した共同投資制度に参加した。その結果、共同投資株式が、2023年2月15日の取締役会において同氏に分配された。詳細については「最高経営責任者としてのルカ・デメオ氏の報酬(2022年)」を参照のこと。

表7 - 各業務執行役員に分配され、当会計年度中に入手可能となった業績連動株式

(AFEP-MEDEF規範の勧告に基づく第7表)

	プランの番号及び日付	当会計年度中に入手 可能となった株式数	権利確定条件
最高経営責任者ルカ・デメオ	該当なし	該当なし	該当なし

取締役の報酬(2022年)

フランス商法第L.225-45条の規定に従い、2018年6月15日の合同株主総会は、年次株主総会が別段の決定を行うまで、2018会計年度及びその後の会計年度に取締役の間で分配される年間報酬額を1,500,000ユーロと設定した。

取締役会が2019年10月18日に採択した取締役報酬の分配に関する方針は、取締役会及び各委員会の会議への参加に関する取締役報酬の年間の最高額を設定するものであり、当該報酬は以下を含む。

- ・ 当該年度中の在職期間に応じて比例配分される固定部分
- ・ 当該年度中の会議総数に対する出席率に応じて比例配分される変動部分

取締役会及び委員会の会議への実質的出席に関する変動部分は、AFEP-MEDEF規範の勧告第22.1号に従い、固定部分と比較して主たるものである。

この取締役の報酬方針は、2022年5月25日の年次株主総会において承認された(第15号決議)。

次の表は、2022年の取締役報酬の計算規則を示したものである。

(単位:ユーロ)

	年間 固定部分	年間 変動部分	個人の総額	委員長職に対する 追加の年間固定部分	主席独立取締役に対する 追加の年間固定部分

取締役会	18,000	35,000	53,000	0	20,000
委員会	5,000	15,000	20,000	20,000	-

なお、取締役会長は取締役職に対する報酬を受領しない。

従業員を代表する3名の取締役及び従業員株主を代表する取締役は、当社の子会社内の雇用契約を保持し、またこの関連で、取締役の職務遂行とは関係のない報酬を受領することが規定されている。したがって、かかる報酬は開示されない。その他の現任取締役は、ルノーSA又はその支配下にある会社から、下表に記載されているものを除き、一切の報酬又は現物給付を受けなかった。

さらに、取締役は、その職務の執行に際して支出した費用、特に、取締役会及び委員会の会議に関連する旅費及び宿泊費の払戻しを受ける権利を有する。

2022年5月25日の年次株主総会で承認された報酬方針に定める規則に基づき、2022会計年度に関して取締役会に帰属する報酬総額は1,133,750ユーロである。

取締役の個々の報酬額は、下表に示す通りであり、2023年に一括で支払われる。

これらの取締役の報酬要素は、フランス商法第L.22-10-9条で示された情報の一部であり、2023年5月11日の年次株主総会において、フランス商法第L.22-10-34条に基づく一般投票にかけられる。

非業務執行会社役員が受領した報酬に関する表

(AFEP-MEDEF規範の勧告に基づく第3表)

総額は、取締役会により採択され、株主総会において承認された取締役報酬の計算・分配方法を用いて計算されている。

(単位：ユーロ)

取締役	2022会計年度		2021会計年度	
	2022会計年度に関する分配額	2022会計年度中の支払額	2021会計年度に関する分配額	2021会計年度中の支払額*
スナール氏	0	0	0	0
バーバ氏	64,167	76,194	76,194	62,250
バラ氏 ⁽¹⁾	73,000	77,000	77,000	51,000
ベンサラ＝チャクロウン氏	64,167	73,000	73,000	45,063
クールブ氏 ⁽²⁾	61,250	66,000	66,000	42,563
ダーメイラック氏	73,000	80,361	80,361	69,750
デルピ氏 ⁽⁶⁾	84,667	39,472	39,472	-
デレ氏 ⁽³⁾	-	-	-	49,667
ディグリップ氏 ⁽¹⁾⁽⁶⁾	73,000	36,472	36,472	-
フルーリオ氏	133,000	114,667	114,667	69,750
ジャンティ氏 ⁽¹⁾	73,000	68,000	68,000	48,813
ル・ピエ氏 ⁽²⁾⁽⁸⁾	29,929	-	-	-
マゼラ氏 ⁽⁶⁾	67,083	36,472	36,472	-
オステルターク氏 ⁽¹⁾⁽⁵⁾	-	35,778	35,778	64,125
ペルソン氏 ⁽¹⁾	73,000	80,083	80,083	62,250
チウ氏 ⁽³⁾	-	-	-	34,667

芹澤氏	73,000	74,000	74,000	51,000
スーリス氏	41,333	93,000	93,000	69,750
田川氏 ⁽⁴⁾	0	0	0	0
トーマス氏 ⁽⁵⁾	-	39,397	39,397	73,500
ヴィアル氏 ⁽²⁾	36,452	85,000	85,000	61,625
ウインクラー氏	93,000	78,000	78,000	57,875
山内氏 ⁽⁷⁾	-	-	-	35,750
ザイデンウェーバー氏 ⁽²⁾⁽⁹⁾	20,702	-	-	-

* 2020会計年度に関して取締役が付与され、2021会計年度に支払われた、この表に示す報酬額は、新型コロナウイルス危機において力を尽くし又はその影響を受けているルノー・グループのすべてのステークホルダーとの連帯を示すために取締役会で決定された、取締役報酬の25%の削減を考慮に入れた上で、実際に付与され、支払われた金額である。

- (1) 従業員を代表する取締役及び従業員株主を代表する取締役にその役職に関して支払われる報酬は、その所属する各労働組合に支払われる。
- (2) フランス政府を代表する取締役。各人の役職に関してクールブ氏、ル・ピエ氏、ヴィアル氏及びザイデンウェーバー氏に分配された報酬は、2014年8月20日の命令第2014-948号に従いフランス国家予算に対して支払われる。
- (3) 2020年6月19日に任期が終了した取締役。
- (4) 2020年4月29日に選出された取締役。この選出は、2020年6月19日に開催された株主総会により追認された。ルノーの取締役を務める従業員は当該役職に対するすべての報酬を放棄することを定めた日産の社内方針に基づき、田川丈二氏はルノーの取締役職に対する報酬を一切受け取らない。
- (5) 2021年4月23日に任期が終了した取締役。
- (6) 2021年4月21日に任期が始まった取締役。
- (7) 2020年4月23日に任期が終了した取締役。
- (8) フランス政府を代表する取締役。ヴィンセント・ル・ピエ氏は、株式公開会社のガバナンス及び資本取引に関する2014年8月20日付政令第2014-948号、2014年8月20日付デクレ第2014-949号及び当社定款の規定に基づき、2022年6月21日付の経済大臣の命令により、マルタン・バイアル氏の後任として選任された。
- (9) フランス政府を代表する取締役。アレクシス・ザイデンウェーバー氏は、株式公開会社のガバナンス及び資本取引に関する2014年8月20日付政令第2014-948号、2014年8月20日付デクレ第2014-949号及び当社定款の規定に基づき、2022年11月2日付の経済大臣の命令により、ヴィンセント・ル・ピエ氏の後任として選任された。

会社役員と従業員の報酬水準の比較

フランス商法第L.22-10-9条の規定に従い、当社の会社役員と従業員の報酬の差異を測定するための比率を、以下の表に示す。

これらの要素は、フランス商法第L.22-10-9条で示された情報の一部であり、2023年5月11日の年次株主総会において、フランス商法第L.22-10-34条に基づく一般投票にかけられる。

比率の計算方法

第L.22-10-9条の条項に基づき、当該指標の計算において考慮される範囲は、コーポレート・ガバナンス報告書を発行する上場会社である。但し、ルノーSAには従業員がいないため、当該指標は、いずれもルノーSAの完全子会社である5社のフランスを拠点とする従業員の報酬に基づいて計算した。これらは、ルノー s.a.s、Société de Transmissions Automatiques (STA)、Sofrastock、RCIバンクSA及びルノー・リテール・グループ (RRGフランス) である。

2022年にこれらの5社に雇用されていた33,253名は、2022年12月31日現在、フランス国内のルノー・グループの従業員の87%に相当する。

表に示された報酬には、以下の要素が含まれている。

- ・ 当該会計年度中に支払われた固定報酬
- ・ 当該会計年度中に支払われた変動報酬
- ・ 当該会計年度中に支払われた取締役職に対する報酬 (該当する場合)

- ・ 当該会計年度中に支払われた現物給付の帳簿価額
- ・ 当該会計年度中に分配された業績連動株式（IFRS価額）
- ・ 当該会計年度中に支払われた利益分配及びインセンティブ賞与

ルノーs.a.s、Société de Transmissions Automatiques、Sofrastock、RCIバンクSA及びRRGフランスの従業員及び会社役員に対する報酬は、年額に換算した。

この比較に関連する会社役員は、取締役会長、最高経営責任者及び会長兼最高経営責任者である。会長兼最高経営責任者の役職は2019年1月までルノー・グループに存在していた。

提示された報酬は、人物ではなく職位に関連するものであるため、同一の職位に関する業務執行役員の変更は、5年間にわたる情報の表示に影響を与えない。

比率の表示

(単位：ユーロ)

		2022年	2021年	2020年	2019年	2018年
会長兼 最高経営責任者	年間報酬	-	-	-	-	5,521,258
	変動率(N/N-1)(%)					-24%
	従業員の平均報酬に対する 比率	-	-	-	-	92
	変動率(N/N-1)(%)					-25%
	従業員の報酬中央値に対する 比率	-	-	-	-	115
	変動率(N/N-1)(%)					-24%
取締役会長	年間報酬	459,476	458,992	378,975	453,499	-
	変動率(N/N-1)(%)	0%	21%	-16%		
	従業員の平均報酬に対する 比率	6.8	7.6	7	7	-
	変動率(N/N-1)(%)	-10.7%	10.7%	-8%		
	従業員の報酬中央値に対する 比率	9.3	10.6	8	9	-
	変動率(N/N-1)(%)	-11.6%	25.1%	-9%		
最高経営責任者	年間報酬	4,445,548	3,281,129	2,606,926	3,401,812	-
	変動率(N/N-1)(%)	35%	26%	-23%		
	従業員の平均報酬に対する 比率	66	54	47	56	-
	変動率(N/N-1)(%)	21%	16%	-15%		
	従業員の報酬中央値に対する 比率	90	76	58	70	-
	変動率(N/N-1)(%)	20%	30%	-17%		
従業員	平均報酬	67,623	60,312	55,124	60,823	60,324
	変動率(N/N-1)(%)	12%	9.40%	-9%	1%	0%
	報酬中央値	49,158	43,406	44,851	48,824	48,018
	変動率(N/N-1)(%)	13%	-3.2%	-8%	2%	0%

ルノー・グループの業績	ルノー・グループの営業総利益率	5.6%	3.6%	-0.8%	4.8%	6.3%
	変動率(N/N-1)(%)	55%	550%	-113%	-24%	-2%

2022会計年度における比率の変化の説明

2022年における従業員報酬の平均値と中央値の変動は、主に、2021年に比べて変動報酬部分及び利益分配部分の支払額が増加したことによるものである。

2022年の最高経営責任者の報酬の増加は、同氏の変動報酬が初めて通年ベースで考慮された結果である（すなわち、2022年に支払われた2021年の変動報酬）。

過年度の比率の変化については、当社の各年のユニバーサル・レジストレーション・ドキュメントで説明している。

2023会計年度に関する取締役及び会社役員の報酬方針

取締役会は、2023年2月15日開催の会議において、ガバナンス及び報酬委員会の勧告に基づき、2023会計年度に関する取締役会長（下記参照）、最高経営責任者（下記参照）及び取締役（下記参照）の報酬方針を設定した。

フランス商法第L.22-10-8条の規定に従い、2023会計年度に関する取締役及び会社役員の報酬方針は、2023年5月11日に開催される当社の年次株主総会に承認のために提出される。

2023会計年度に関する潜在的な変動報酬要素の支払いは、2023会計年度について支払われ又は分配される報酬総額の要素及び現物給付に対する、当社の通常株主総会の事後承認を条件とすることに留意すべきである。

取締役会長の報酬方針（2023会計年度）

フランス商法第L.22-10-8条 に従って2023年5月11日の年次株主総会に提出された決議

第12号決議 - 2023会計年度に関する取締役会長の報酬方針の承認

通常株主総会に対して要求される定足数及び過半数の条件に基づいて決議し、フランス商法第L.225-37条で言及されるコーポレート・ガバナンスに関する報告（取締役会が設定する取締役及び会社役員の報酬方針の要素について記載したもの）を検討した年次株主総会は、フランス商法第L.22-10-8条に従い、当社の2022年度ユニバーサル・レジストレーション・ドキュメント第3.2.4.1章に提示された2023会計年度の取締役会長の報酬方針を承認する。

年間固定報酬

取締役会長の年間固定報酬は、同役職が引き受け、これに付帯する責任及び職務、並びにこの地位を保有する者の技術、経験及び経歴の水準を反映している。

2023年の年間固定報酬は、引き続き、12ヶ月の分割払いで支払われる総額450,000ユーロである。

取締役会長は、非業務執行職であることから、またフランスにおける市場のベストプラクティスに従い、現金又は業績連動株式の形式による短期又は長期の変動報酬を一切受領しない。

年間変動報酬

取締役会長は、年間変動報酬を受領しない。

複数年変動報酬

取締役会長は、複数年変動報酬を受領しない。

例外的な報酬

取締役会長は、2023会計年度に関して、例外的な報酬を受領しない。

長期報酬

取締役会長は、長期報酬を受領しない。

取締役職に対する報酬

取締役会長は、取締役職に関する報酬を受領しない。

現物給付

取締役会長は、社用車2台（1台は運転手付き）から利益を得ている。同氏は、フランス国内で勤務する従業員と同じ生命保険及び補完的医療制度からも利益を得ている。

サービス提供契約

当社と取締役会長との間には、サービス提供契約は締結されない。

契約時賞与

取締役会長は、契約時賞与を受領しない。

退職給付

取締役会長は、退職給付、競業禁止補償又は補完的年金制度から利益を受けない。

最高経営責任者の報酬方針（2023会計年度）

フランス商法第L.22-10-8 条に従って2023年5月11日の年次株主総会に提出された決議

第13号決議 - 2023会計年度に関する最高経営責任者の報酬方針の承認

通常株主総会に対して要求される定足数及び過半数の条件に基づいて決議し、フランス商法第L.225-37条で言及されるコーポレート・ガバナンスに関する報告（取締役会が設定する取締役及び会社役員の報酬方針の要素について記載したものを）を検討した年次株主総会は、フランス商法第L.22-10-8条に従い、当社の2022年度ユニバーサル・レジストレーション・ドキュメント第3.2.4.2章に提示された2023会計年度の最高経営責任者の報酬方針を承認する。

最高経営責任者の報酬は、同役職が引き受ける、同役職に付随する責任及び職務、並びにこの地位における同氏の技能、経験及び経歴の水準を考慮に入れるとともに、当社事業の競争環境を考慮して決定される。

そのため、ガバナンス及び報酬委員会は、最高経営責任者の報酬の決定に際して、自動車業界における当社の主要な国際的競争相手（ステランティス、フォルクスワーゲン、ダイムラー、BMW、ボルボ、トヨタ、ホンダ、フォード、ゼネラルモーターズ）の報酬総額の中央値を考慮する。

現在、自動車及びモビリティ産業は、ICEやハイブリッド車に加え、電気自動車（EV）、ソフトウェア、新たなモビリティサービス、循環型経済などの新たなバリューチェーンの登場により、大きな変革に直面している。この高度に統合されたセクターでは、世界的な広がりをもって、業界の将来に対する戦略的なビジョンと、それを長期的に実行するために必要なリーダーシップを持つ有能な幹部社員を求めて、激しい競争が行われている。

最高経営責任者ルカ・デメオが2021年1月に立ち上げた「ルノー・リニューション」戦略は、自動車セクターの変革のチャンスから利益を得るために、ルノー・グループを変革することを目指している。

3年前倒して完成した戦略プランの第1段階である「復活」の展開は、以下の通り、当初の目的及び市場の期待を上回る成果を上げ、既に実を結びつつある。

- ・ 収益性の大幅な改善。2022年の営業総利益率は5.6%（年間目標は5%超）となり、2021年比で14億ユーロ増加した（+2.8ポイント）^(*)。

^(*) この業績は、継続事業（2022年5月16日に売却が発表されたアフトワズ及びルノー・ロシアを除く。）に関するものである。

- ・ 自動車部門の1台当たり営業総利益は過去最高水準に達した。

- ・フリー・キャッシュ・フローは21億ユーロ(年間目標は15億ユーロ超)となり、過去最高を達成した(2021年比+12億ユーロ)。
- ・財務体制の強化。2022年12月31日のネット・キャッシュ・ポジションは+549百万ユーロに回復した(2021年比+16億ユーロ)。

この業績は、ルノー・グループがロシアにおける生産事業の売却、半導体問題、コスト・インフレなどの逆風に直面していることから、より一層注目に値するものとなっている。2023年の財務見通しで強調した通り、ルノー・グループのファンダメンタルズは完全に回復した。

ルノー・グループは、2022年のこのような業績に加え、2022年11月8日には「ルノーリユーション」戦略プランの第3段階について発表し、「次世代」自動車会社を目指す「レボリユーション」を開始した。

この第3段階により、ルノー・グループは、以下の通り、2025年から2030年までについて、堅実な財務見通しを発表することが可能となる。

- ・営業総利益率：2025年に8%超、2030年に10%超
- ・フリー・キャッシュ・フロー：2023年から2025年までの間は平均で年間20億ユーロ超、2026年から2030年までの間は平均で年間30億ユーロ超

この価値創造は、以下の通り、すべてのステークホルダーと共有される。

- ・従業員については、

従業員の株式保有を促進する「ルノーリユーション・シェアプラン」により、世界中の95,000名を超える従業員に6株を無償で割り当てるのが可能となった。さらに、40,000名を超える従業員が30%割引で株式を購入した。その結果、従業員の株式保有比率は、本取引終了時点で株式資本の4.7%に上昇した(2022年12月31日時点では3.79%)。2030年までに従業員の株式保有比率を10%まで高めるという目標に沿って、2023年には新たな従業員株式保有制度が実施される予定である。また、ルノー・グループは、引き続きルノー・グループの成果を従業員と共有し、利益分配契約を通じて集団としての業績を認識している。例えばフランスでは、利益分配は、金属産業労働者団体協約の対象となっているすべての従業員の賃金総額の8.75%に上っている。

2023年、ルノー・グループは、各国のインフレ水準に合わせて、すべての従業員の購買力を支える世界的な賃金政策を進めている。例えばフランスでは、2023年における全体的な賃金増加分の予算は、昇給や購買力を支えるための特定のボーナスなど、賃金総額の7.5%である。

- ・株主については、

取締役会は、2022会計年度に関して、2023年に0.25ユーロの配当金を株主に支払うことを提案した。

2023年における配当金支払の復活は、新たな時代を象徴するものであり、中期において、ルノー・グループ連結当期純利益(親会社持分)の配当性向が35%に達するまで、規律ある形で順次増加していく予定である。そのためには、ルノー・グループは「投資適格」格付への回復を第一に実現させなければならない。

取締役会は、これらすべての要素を考慮に入れ、ガバナンス及び報酬委員会の勧告に基づき、最高経営責任者及び高水準の個人的コミットメントによりこの新組織創設の成功に貢献するシニア・エグゼクティブに付与される業績連動株式を、30%増やすことを提案した。この分配は、すべてのステークホルダーの価値創造の源泉であり、2023年に予定されているルノー・グループの組織再編の各段階が効果的に実施されていることを確認した後に行われる。業績連動株式を30%増加しても、最高経営責任者の報酬総額は、当社が使用するベンチマークの中央値を引き続き下回っている。

年間固定報酬

最高経営責任者の年間固定報酬は、2020年7月から変わらなく、12ヶ月の分割払いで支払われる年間総額1,300,000ユーロと設定されている。

年間変動報酬

年間変動報酬額は、すべての業績基準が完全に達成された場合、支払われた固定報酬の150%に達する可能性がある。年間変動報酬は全額現金で支払われる。

2023会計年度について取締役会が設定した業績基準には、4つの財務基準及び3つの戦略・持続可能性基準が含まれる。取締役会はこれらがルノー・グループの業績の主要な指標であり、特に戦略プラン、ルノー・リユースを実施するものであるとみなしている。

これらの基準とその加重率は以下の表に示されている。

2023会計年度に関する財務基準（固定報酬の0%から90%）

戦略プラン「ルノー・リユース」は、販売台数よりも価値の創造に重きを置くことによって、ルノー・グループの戦略の方向性を転換させるものとなった。このルノー・グループの戦略との密接な連携を確保するため、また2022年の報酬方針に沿って、以下の通り、4つの財務基準が維持されている。

- ・ ルノー・グループの営業総利益率（ルノー・グループOM）
- ・ フリー・キャッシュ・フロー（FCF）
- ・ 使用総資本利益率（ROCE）
- ・ 固定費（FC）

支払率の計算における参照値の変更

不安定な市場（地政学、原材料価格、エネルギー価格、半導体危機、物流の逼迫及び全般的なコスト・インフレ）の中で、年初に設定された予算を基準とすることは、事業の遂行方法にはもはや適合しておらず、年間を通じて市場の状況や様々な偶発事象に迅速かつ機敏に適応する当社の必要性にも適応していない。実際、ルノー・グループは、その業績を厳しい方法で、できるだけ業務実態に近い形で管理したいと考えている。そのためには、報酬に連動する目標に影響を与えることなく、年間を通じて更新される継続的予測に依拠する必要がある。そのため、ガバナンス及び報酬委員会の勧告に基づき、取締役会は、市場プラクティスと整合性があり、基準値及び上下の境界値に基づく支払基準を設定することとした。様々な目標は、予算と財務見直し（市場に伝達されたもの）の両方と整合する方法で設定されており、事後的に評価可能な水準の要件が設定されている。

これらの財務基準はすべて量的基準である。

	ルノー・グループ 営業総利益率 (ルノー・グループOM)	フリー・キャッシュ・ フロー(FCF)	使用総資本利益率 (ROCE)	固定費 (FC)
目標	・ 営業総利益率は当社の収益性の主要な指標である。	・ 高水準のフリー・キャッシュ・フローは、当社において厳しい財務規律が使用され、成長への投資と配当の支払いを可能としていることを示している。	・ ROCEは投下資本の収益性を測定するものであり、価値創造を反映する。	・ この基準は、ルノー・グループの固定費の削減を測定するものであり、ルノー・グループの損益分岐点を確実に引き下げる。
加重率 (固定報酬に対する比率)	・ 最大22.5%	・ 最大22.5%	・ 最大22.5%	・ 最大22.5%
支払率	・ 営業総利益率が基準境界値以下の場合には0% ・ 営業総利益率が上の境界値と同等の場合には18% ・ 営業総利益率が最大境界値以上の場合には22.5% 上下の境界値の間で線形補間	・ フリー・キャッシュ・フローが基準境界値以下の場合には0% ・ フリー・キャッシュ・フローが上の境界値と同等の場合には18% ・ フリー・キャッシュ・フローが最大境界値以上の場合には22.5% 上下の境界値の間で線形補間	・ ROCEが基準境界値以下の場合には0% ・ ROCEが上の境界値と同等の場合には18% ・ ROCEが最大境界値以上の場合には22.5% 上下の境界値の間で線形補間	・ 固定費が基準境界値以上の場合には0% ・ 固定費が上の境界値と同等の場合には18% ・ 固定費が最大境界値以下の場合には22.5% 上下の境界値の間で線形補間

商業上の機密保持のため、当社はこれらの財務基準の目標値を事前に開示していない。しかしながら、当社は、これらの基準の上下の境界値及び達成率を事後に開示する予定である。

2023会計年度に関する戦略・持続可能性基準（固定報酬の0%から60%）

量的・質的持続可能性基準（事故防止研究、循環型経済、従業員のスキルアップ/再教育）の構成比は、ルノー・グループの持続可能性戦略の3つの柱を反映しており、2022年の報酬方針と合致している。

戦略基準は、2023年の課題（「エスパス」の発売を含む。）及び戦略プランの「レボリューション」段階の発表（2022年11月のキャピタル・マーケット・デーで提示された、ホース及びアンペアの創設を含む。）に適合するものとなっている。

	戦略	持続可能性	顧客満足/品質
目標	・戦略プラン「ルノーリユージュン」の成功は、ルノー・グループの持続可能性にとって優先事項である。	・この基準は強化されており、ステークホルダーの利益への配慮を強め、当社の持続的業績に貢献することを目的としている。	・製品の品質及び顧客満足はルノー・グループの業績に直接貢献する。
加重率(固定報酬に対する比率)	・目標及び最大の場合10%	・目標及び最大の場合40%	・目標及び最大の場合10%
量的指標		<p>うち30%は量的：</p> <ul style="list-style-type: none"> 健康と安全性：2023年の損失日数を伴う労働災害発生率の目標値は1.7% (FR2) - ルノー・グループの範囲に応じた見積り目標値(加重率の2分の1) 「ルノウ」大学の開設：2023年の研修人数の目標は3,000名超(加重率の2分の1) 	
質的指標	<ul style="list-style-type: none"> 「エスパス」の発売の成功(加重率の12.5%) 2026年+ラインナップ企画と、2030年に向けたルノー・グループの希望との整合性(加重率の12.5%) ホース、アンペア各社の創設及びその管理チームの選任(加重率の75%) 	<p>うち10%は質的：</p> <ul style="list-style-type: none"> 循環型経済事業の開発：2023年のフラン工場における中古車及び機械部品の改修総数の増加(10%) 	<ul style="list-style-type: none"> 事故発生率の低減：1,000台当たり件数(K‰)によって測定されるルノー・グループの製品の品質及び耐久性の向上(加重率の2分の1) 「ディーラーレピュテーション」(ディーラーのデジタルレピュテーション)によって測定される顧客満足度(加重率の2分の1)

フランス商法第L.22-10-34条に従い、最高経営責任者への2023会計年度に関する年間変動報酬の支払いは、2023年12月31日に終了する会計年度の財務諸表を承認するために2024年に開催される年次株主総会の承認を条件とすることに留意すべきである。

複数年変動報酬

最高経営責任者は、複数年変動報酬を受領しない。

例外的な報酬

2023会計年度について、最高経営責任者は、例外的な報酬を受領しない。

長期報酬

当社の報酬原則に従い、最高経営責任者の報酬のかなりの部分は、最高経営責任者の報酬を株主の利益と確実に合致させるため、業績基準に応じて権利が確定する長期報酬で構成されている。

長期報酬は、毎年分配される業績連動株式の形式をとっている。最高経営責任者に分配される業績連動株式の数は給与に対する比率ではなく絶対数で示され、その結果株価の上昇と下落の両方が、かかる長期報酬の価値総額に影響を与える。

最高経営責任者は、ルノー・グループの他の幹部社員と同じ基準で、また業務執行役員として適用されるもう1つの業績基準（株主総利回り - TSR）に従って、業績連動株式を受領する。

ガバナンス及び報酬委員会の勧告に基づき、2023年2月15日の取締役会は、2023会計年度に関して最高経営責任者に75,000株の業績連動株式を分配することを決定した。

また、導入に当たっての検討事項を踏まえ、2023年に予定されているルノー・グループの組織再編の各段階が効果的に実施されたことが確認された場合には、2023年中に業績連動株式の30%の第2回分配を実施する可能性がある。この分配は、以下に相当するものである。

- ・ ルノー業績連動株式22,500株、又は
- ・ アンペアが2023年に上場された場合、またアンペアの取締役会及び株主総会の決定を条件として、これらのルノー株式22,500株に相当する価額のアンペア株式

ルノーの業績連動株式

ルノーの業績連動株式に関する業績基準は、3年の累積期間（2023年、2024年、2025年）にわたって測定される。

これらの業績連動株式の権利確定は、さらに、取締役会による分配日から3年間在籍することを条件としている。

最高経営責任者に分配されたルノーの業績連動株式のうち、権利が完全に確定する株式の数は、以下の業績基準の達成率によって決定される。

ルノー業績連動株式制度の業績基準

フリー・キャッシュ・フロー基準から自動車部門のネット・キャッシュ・ポジション基準への置換え

これまで、フリー・キャッシュ・フローは、業績連動株式の形式による年次変動報酬と長期報酬の両方に共通する基準であった。取締役会は、投資家の期待に応えるため、ガバナンス及び報酬委員会の勧告に基づき、2つの明確な基準を採用することを決定した。すなわち、年次変動報酬を対象とするフリー・キャッシュ・フロー及び長期報酬を対象とする自動車部門のネット・キャッシュ・ポジションである。この方法は、ルノー・グループがキャッシュを生み出し、長期にわたって機動的にネット・キャッシュ・ポジションを管理する能力を評価するための、2つの異なった、しかし補完的な方法を提供するものである。

年度末時点の自動車部門のネット・キャッシュ・ポジション（純負債又はネット・キャッシュ）は、収益性及び現金の創出（FCF）とともに、3つの主要基準の1つであり、信用格付機関も当社の評価においてこれを追跡している。この指標により、格付会社は、将来に向けて投資し、株主に配当金を支払う当社の能力を把握することができる。

なお、「投資適格」信用格付への復帰はルノー・グループの優先事項の1つであり、中期的にルノー・グループの連結当期純利益（親会社持分）の配当性向が35%に達するまで、規律ある形で順次増加するという配当政策と密接に連動している。

株主総利回り（TSR）基準と他の基準の支払率の整合

取締役会は、すべての基準の間の整合性を確保し、要求の厳しい市場プラクティスに沿った形でTSR基準のインセンティブとしての性質を維持するため、ガバナンス及び報酬委員会の勧告に基づき、TSR基準に関する支払率のスケールを他の基準と合致させ、ベンチマークを下回る場合は0%、ベンチマークと同等の場合は70%、ベンチマーク+10%の場合は100%とすることを決定した。

	株主総利回り (TSR)	自動車部門のネット・キャッシュ・ポジション	1台当たり純売上高の増加率	ヨーロッパにおける電気乗用車の販売台数の構成割合
目標	<ul style="list-style-type: none"> ・ TSRは株価の変動と支払配当金を反映する市場基準である。相対的TSRは、株主に提供された価値を、株主が利用可能な代わりの投資によって生み出される価値と比較して示したものである。 ・ TSRは、ユーロストック自動車・自動車部品指数の平均TSRとユーロストック除金融指数の平均(両方を同等に加重)の合計で表されるベンチマークを参照して計算される。 	<ul style="list-style-type: none"> ・ この指標はルノー・グループの自動車部門の年度末現在のネット・キャッシュ・ポジション(純負債又はネット・キャッシュ)であり、当社の財務収支、負債返済能力及び将来への投資能力の評価、運営に関する基準である。 	<ul style="list-style-type: none"> ・ この基準は、ルノー・グループの収益性改善能力の主要な指標である。 	<ul style="list-style-type: none"> ・ この基準は、ヨーロッパにおける電気乗用車(BEV、HEV、PHEV)の販売台数が乗用車の総販売台数に占める割合を測定する。 ・ 現在、使用中の車両のCO₂換算(*)排出量は、総カーボン・フットプリントの80%を占めているため、この基準は、2040年までにヨーロッパにおいてカーボン・ニュートラルを達成するというルノー・グループの目標において、重要な手段である。 <p>(*) CO₂換算：あらゆる種類の温室効果ガスの排出量を同等量のCO₂に換算したものの</p>
加重率(分配に占める比率)	・ 25%	・ 25%	・ 25%	・ 25%
支払率	<ul style="list-style-type: none"> ・ TSRが厳密にベンチマークを下回った場合は0% ・ TSRがベンチマークと同等の場合は17.5% ・ TSRがベンチマーク+10%以上の場合は25% <p>TSRがベンチマークとベンチマーク+10%の間の場合は、線形補間</p>	<ul style="list-style-type: none"> ・ 自動車部門のネット・キャッシュ・ポジションが基準境界値以下の場合は0% ・ 自動車部門のネット・キャッシュ・ポジションが上の境界値と同等の場合は17.5% ・ 自動車部門のネット・キャッシュ・ポジションが最大境界値以上の場合は25% <p>上下の境界値の間で線形補間</p>	<ul style="list-style-type: none"> ・ 増加率が基準境界値以下の場合は0% ・ 増加率が上の境界値と同等の場合は17.5% ・ 増加率が最大境界値以上の場合は25% <p>上下の境界値の間で線形補間</p>	<ul style="list-style-type: none"> ・ 電気乗用車の販売台数の構成割合が基準境界値以下の場合は0% ・ 電気乗用車の販売台数の構成割合が上の境界値と同等の場合は17.5% ・ 電気乗用車の販売台数の構成割合が最大境界値以上の場合は25% <p>上下の境界値の間で線形補間</p>
	これは相対的基準であるため、当社は、業績期間末に平均値及び関連する達成率を公表する予定である。	商業上・財務上の機密保持のため、当社はこれらの基準の目標値を事前に開示していない。しかしながら、当社は、業績サイクル末に、これらの基準の目標値及び達成率を公表する予定である。		

アンペア業績連動株(2023年にアンペアのIPOが行われた場合)

アンペアの業績連動株式については、3年間の累積期間(2024年、2025年、2026年)にわたって業績基準が評価される。

業績連動株式の権利確定は、アンペアの取締役会による分配日から3年間の在職条件に従う。

アンペアの株主総会及び取締役会の承認を条件として、アンペア業績連動株式制度の基準は、アンペアの営業総利益率、純売上高及びTSR業績となる。

業績連動株式制度の結果として権利が確定した株式を保持する最高経営責任者の義務

最高経営責任者は、任期終了まで、業務執行役員として権利が確定した業績連動株式の25%を保持する義務に従う。この要件の目的は、最高経営責任者の利益と株主の利益の十分な合致を確保することである。

リスク・ヘッジを行わないとの最高経営責任者による約束

AFEP-MEDEF規範の勧告に基づき、最高経営責任者は、業績連動株式の各回の分配に関して、業績連動株式のリスク・ヘッジを行わないことを約束する。

最高経営責任者の退職が業績連動株式の権利確定に及ぼす影響

権利確定期間の終了前にルノー・グループを退職した場合、最高経営責任者に分配された業績連動株式の喪失又は保持は、退職理由により決定される。

退職理由	権利未確定の業績連動株式の状況
解雇(権利確定期間の最終日より前に発生)	重大な不正行為による解雇の場合は、業績連動株式に対する権利を完全に喪失する。その他すべての解雇事例においては、権利確定期間に比例して保持する。
辞任(権利確定期間の最終日より前に発生)	業績連動株式に対する権利を完全に喪失する。
任期満了	権利確定期間に応じて比例配分された業績連動株式に対する権利を保持する。 最高経営責任者がルノー・グループ企業の従業員となった場合は、当該株式の権利確定日まですべての権利を保持する。
強制的又は自発的退任	権利確定期間の加速なしに保持する。プランの条件は、業績条件を含めて引き続き適用される。
就業不能/長期疾病	権利の保持。業績基準は完全に満たされたものとみなされる。
死亡	相続人又は受益者のために業績連動株式に対する権利が保持される。業績基準は完全に満たされたものとみなされる。
例外的状況	取締役会は、ガバナンス及び報酬委員会の勧告に基づき、権利の例外的な維持を決定することができる。分配率は、権利確定期間中、最高経営責任者がルノー・グループに実際に在籍した期間を考慮して、比例配分される。権利確定期間の加速はなく、プランの条件は業績条件を含めて引き続き適用される。

なお、業績連動株式の権利確定期間について、支配権の変更の場合における早期終了条項は存在しない。

共同投資制度

2022年以降、取締役会は、ルノーリユーション戦略の展開の一環として従業員の株式保有を促進する強い方針を追求するというルノー・グループ経営陣の希望を支持している。この方針には、以下のような様々な従業員株式保有制度の定期的な実施が含まれている。

- ・ 業績条件を伴わない株式の無償及び集団的な分配
- ・ ルノー・グループ貯蓄制度に基づく株式購入の集団的オファー
- ・ 厳しい業績条件に従う年間業績連動株式制度
- ・ ルノー・グループの主要マネジャーに提供されるルノー株式への共同投資制度

従業員の株式保有に関する方針の詳細は、「従業員の株式による報酬」に記載されている。

最高経営責任者は、以下の要約と同一の条件に基づき、2023年に再びルノー・グループのシニア・エグゼクティブに提供される共同投資制度に参加する資格がある。

- ・ 2022会計年度に関して分配された現金報酬(年間固定・変動報酬の総額)の25%を上限とするルノー株式への自発的投資を条件とする。
- ・ 業績連動株式(その取得は、3年間の累積期間(2024年、2025年、2026年)にわたって評価される業績基準の達成と、分配日から最低でも3年間の在職を条件とする。)の形式による最大100%のマッチング拠出の恩恵を受ける。

- ・ 当該制度の実施の日から最短で5年間の株式の保持義務がある。

2022年の年次株主総会に向けて、取締役会会長と主席独立取締役は特定の投資家と対話を行い、特に、ルノー・グループの業務執行役員の報酬における共同投資制度の導入について話し合った。この対話を受けて、また前回の年次株主総会の投票結果（特に2022年会計年度の最高経営責任者の報酬方針の承認に対する株主の支持の水準）を分析した後に、取締役会は、最高経営責任者が共同投資制度に加入する資格を有することが、ルノー・グループ内の結束にとって不可欠な要素であり、従業員及び株主に対して示される自信の前向きなメッセージとなると考えている。この制度の特に長期的な方向性、リスクの規模、最高経営責任者の報酬総額に対する適度な影響、また業績条件の厳しい性質は、市場の期待とベストプラクティスに沿ったものである。取締役会は、最高経営責任者の報酬の変革が、当社の業績及びステークホルダーの経験と合致することを、引き続き確保していく。

共同投資制度の業績基準

共同投資制度の目的は、ルノー・グループのシニア・エグゼクティブを当社の業績に關与させて、その長期的利益を株主の利益と整合させることである。本制度に使用する基準は、当社の財務及び非財務業績の長期的な測定値を考慮に入れたものである。

株主総利回り（TSR）基準と他の基準の支払率の整合

取締役会は、すべての基準の間の整合性を確保し、要求の厳しい市場プラクティスに沿った形でTSR基準のインセンティブとしての性質を維持するため、ガバナンス及び報酬委員会の勧告に基づき、TSR基準に関する支払率のスケールを他の基準と合致させ、ベンチマークを下回る場合は0%、ベンチマークと同等の場合は70%、ベンチマーク+10%の場合は100%とすることを決定した。

	株主総利回り (TSR)	ルノー・グループ 営業総利益率 (ルノー・グループOM)	使用総資本利益率 (ROCE)	事故発生率の低減 (GMF 3MIS WORLD)	CO ₂ 排出量(ヨーロッパで製造された車両1台当たりKg)
目標	<ul style="list-style-type: none"> ・ TSRは株価の変動と支払配当金を反映する市場基準である。相対的TSRは、株主に提供された価値を、株主が利用可能な代替りの投資によって生み出される価値と比較して示したものである。 ・ TSRは、ユーロストック自動車・自動車部品指数の平均TSRとユーロストックス除金融指数の平均(両方を同等に加重)の合計で表されるベンチマークを参照して計算される。 	<ul style="list-style-type: none"> ・ 営業総利益率は当社の収益性の主要な指標である。 	<ul style="list-style-type: none"> ・ ROCEは投下資本の収益性を測定するものであり、価値創造を反映する。 	<ul style="list-style-type: none"> ・ 「GMF 3MIS WORLD」と呼ばれるこの指標は、路上走行開始3ヶ月後の車両事故数の測定値である。 ・ 事故発生率の低減(GMF)は、2023年度に達成される事故発生率と比較して測定される。 	<ul style="list-style-type: none"> ・ ヨーロッパで製造された車両1台当たりCO₂排出量(kg)の2026年の削減目標は、2022年の排出量との関係で設定されており、ルノー・グループの気候変動対策に関する行動計画(Climate Plan)の長期目標に沿ったものとなっている。
加重率(分配に占める比率)	・ 20%	・ 20%	・ 20%	・ 20%	・ 20%

<p>支払率</p>	<ul style="list-style-type: none"> ・TSRが厳密にベンチマークを下回った場合は0% ・TSRがベンチマークと同等の場合は14% ・TSRがベンチマーク+10%以上の場合は20% <p>TSRがベンチマークとベンチマーク+10%の間の場合は、線形補間</p>	<ul style="list-style-type: none"> ・ルノー・グループOMが基準境界値以下の場合は0% ・ルノー・グループOMが上の境界値と同等の場合は14% ・ルノー・グループOMが最大境界値以上の場合は20% <p>上下の境界値の間で線形補間</p>	<ul style="list-style-type: none"> ・ROCEが基準境界値以下の場合は0% ・ROCEが上の境界値と同等の場合は14% ・ROCEが最大境界値以上の場合は20% <p>上下の境界値の間で線形補間</p>	<ul style="list-style-type: none"> ・事故発生率の低減(GMF)が基準境界値以上の場合は0% ・事故発生率の低減(GMF)が上の境界値と同等の場合は14% ・事故発生率の低減(GMF)が最大境界値以下の場合は20% <p>上下の境界値の間で線形補間</p>	<ul style="list-style-type: none"> ・CO₂排出量の水準が基準境界値以上の場合は0% ・CO₂排出量の水準が上の境界値と同等の場合は14% ・CO₂排出量の水準が最大境界値以下の場合は20% <p>上下の境界値の間で線形補間</p>
	<p>これは相対的基準であるため、当社は、業績期間末に平均値及び関連する達成率を公表する予定である。</p>	<p>機密保持のため、当社はこれらの基準の目標値を事前に開示していない。しかしながら、当社は、業績期間末に、これらの基準の目標値及び達成率を開示する予定である。</p>			

取締役職に対する報酬

取締役会は、2022年12月15日開催の会議において、ガバナンス及び報酬委員会の勧告に基づき、2023年5月11日開催予定の年次株主総会に対し、最高経営責任者ルカ・デメオ氏を任期4年の取締役に選任することを提案すると決定した。

ルカ・デメオ氏は、同氏の取締役職に関して、いかなる報酬も認識しない。

現物給付

最高経営責任者は、2台の社用車及び1台の運転手付き社用車を支給される。また、国際的な医療保障並びにフランス国内で勤務する従業員と同じ生命保険及び補完的医療制度からも恩恵を受けることができる。

サービス提供契約

当社と最高経営責任者との間でサービス提供契約は締結されない。

契約時賞与

最高経営責任者は契約時賞与を受領しない。

退職給付

最高経営責任者は、取締役会の主導で解雇された場合、取締役会が設定した業績条件の達成を条件として、過去2年間の年間固定・変動報酬支払総額の平均に相当する退職金を、退職後6ヶ月以内に一括払いで受領する権利を有する。

この退職給付は、重大又は甚だしい不正行為による解雇の場合には支払われない。

退職給付及び競業禁止補償の総額は、競業禁止契約（下記参照）を実施する場合、2年間の年間固定・変動報酬を超えることはできない。

取締役会は、2020年2月13日に開催された会議において、退職給付金の支払いに関する業績条件を設定した。この給付を受けるためには、退職前の最終2会計年度において、以下の累積的条件を満たす必要がある。

- ・最高経営責任者の年間変動報酬に関する業績基準の最低で80%の合計達成率
- ・ルノー・グループのフリー・キャッシュ・フロー目標の達成

競業禁止補償

取締役会は、2020年2月13日に開催された会議において、ルカ・デメオ氏との競業禁止契約の締結を承認した。

取締役会は、自動車市場の特に競争の激しい性質、同市場におけるルカ・デメオ氏の職務の重要性及び認められた能力、同氏が利用可能な手段、並びに同氏が保持し、またアクセス可能な機密情報を考慮して、ルノー・グループの正当な利益を保護するこの競業禁止契約の締結が、ルノーの利益に資するものとみなした。

同契約に基づき、ルカ・デメオ氏は、最高経営責任者としての任期の終了時において、自らのため、自動車の設計・組立・マーケティング部門（主に乗用車及び小型商用車）の会社のため、又は自動車サプライヤーのために、ルノー・グループと競合する活動に直接的又は間接的に従事しないことを約束する。

当該条項の適用は、以下の通り限定されている。

- ・ ルカ・デメオ氏の任期の行使が実質的に終了した日から12ヶ月間
- ・ 欧州大陸の国々及び日本並びに欧州及び日本の自動車・装備品メーカー

競業禁止義務の見返りに、ルカ・デメオ氏は、当社から、契約の適用期間中（12ヶ月間）、契約違反がないことを条件として、総額で1年間の年間報酬総額（固定報酬及び現金で支払われる年間変動報酬）に相当する金銭的な補償を受ける。これは12ヶ月の分割払いで支払われる。この計算に用いる年間報酬総額は、会社役員任期終了日前の12ヶ月間に支払われた報酬となる。

AFEP-MEDEF規範の勧告に基づき、当社の取締役会は、ルカ・デメオ氏の退職時に、この競業禁止契約を適用するかを決定し、また、同契約を一時的に放棄することができる。なお、ルカ・デメオ氏が退任した場合又は65歳に達した場合は、報酬の支払義務は生じない。

補完的年金制度

取締役会は、2020年2月13日の会議において、ルカ・デメオ氏を対象とする補完的年金制度を承認した。

取締役会は、ルカ・デメオ氏のためにこの制度を実施することにより、当社が最高経営責任者の忠誠を維持、促進することができるものとみなした。

最高経営責任者の補完的年金制度は、ルノー・グループ・エグゼクティブ・コミッティのメンバーが利用できる制度（いわゆる「第83条」制度及び「第82条」制度）と同じである。

(a) 義務的確定拠出型年金制度（第83条）

この拠出額は、以下に相当する。

- ・ 社会保障制度上の上限額（バンドC）の4倍から8倍に相当する年間報酬総額の3.5%（2.5%は当社が、1%は最高経営責任者が支払う。）
- ・ 次に、フランスの社会保障制度における年間上限額（バンドD）の8倍から16倍に相当する年間報酬総額の8%（5%は当社が、3%は最高経営責任者が支払う。）

拠出総額（当社及び最高経営責任者の拠出分）は、フランスの社会保障制度上の上限額の8倍の8%に相当する一括金に限定されている。

(b) 選択的確定拠出型年金制度（第82条）

最高経営責任者は、会社役員及びルノー・グループ・エグゼクティブ・コミッティのメンバーを受益者として2020年5月1日付で設定された新たな選択的確定拠出型年金制度（第82条）の恩恵を受けている。

この新制度は、当社が、実際に受領された年間報酬総額（固定及び変動）の12.5%に相当する拠出金を、第三者機関（保険会社）に支払うことを規定している。

このようにして支払われた拠出金は、いかなる優遇税制や社会保障制度からも利益を受けない。このため、最高経営責任者は、自己に代わって保険会社に支払われた拠出金の額に相当する補償金を一括で受領することとなる。この補償金の支払いは、保険会社に対する拠出金の支払いと同時にされる。

拠出金及び一括払い補償金の額は、その算定根拠にルノー・グループの業績に関連する変動報酬部分が含まれるため、当社の業績に左右される。

例外的状況の場合の調整条項

例外的に、取締役会は、最高経営責任者の年次変動報酬及び/又は長期報酬（業績連動株式制度及び共同投資制度）に関連する1つ以上の業績基準を修正し、かつ/又はパラメータ（加重率、トリガー値、目的、目標等）の基礎となる1つ以上の基準を上方修正（報酬方針に定める上限の範囲内で）及び下方修正する権限を有するものとする。

取締役会は、ルノー社外の特種かつ例外的な状況が、当グループの業績に対して、取締役会が年次株主総会に提示するために本方針を採択した時点では予見することができなかった重大な影響をもたらす場合に限り、この選択肢を利用することができる。

これらの調整又は修正の目的は、報酬方針の適用に際して、この選択肢の使用につながった状況を考慮に入れた上で、最高経営責任者による効果的な業務の遂行を適切に反映することにある。これに関連して、取締役会は、いかなる変更も、かかる状況から見た当グループの業績及びすべてのステークホルダーの状況と相互に関連するものとなるよう、特に慎重に対処する。取締役会は、ガバナンス及び報酬委員会の勧告に基づいて決定を行い、またこの選択肢の利用に至った状況に関する自らの決定及び株主の利益との整合性について説明し、正当性を示すものとする。この選択肢を利用する場合は、株主に通知される。

取締役の報酬方針（2023会計年度）

フランス商法第L.22-10-8条 に従って2023年5月11日の年次株主総会に提出された決議

第14号決議 - 2023会計年度に関する取締役の報酬方針の承認

通常株主総会に対して要求される定足数及び過半数の条件に基づいて決議し、フランス商法第L.225-37条で言及されるコーポレート・ガバナンスに関する報告（取締役会が設定する取締役及び会社役員の報酬方針の要素について記載したもの）を検討した年次株主総会は、フランス商法第L.22-10-8条の規定に従い、当社の2022年度のユニバーサル・レジストレーション・ドキュメント第3.2.4.3章に提示された2023会計年度の実績に関する取締役の報酬方針を承認する。

取締役報酬の予算全体

2018年6月15日の年次株主総会は、取締役の間で分配される報酬額を最高で1,500,000ユーロと設定した（第17号決議）。

分配方針

取締役会が採択した2023会計年度の実績に関する取締役報酬の分配に関する新たな方針は、取締役会及び各委員会の会議への参加に関する取締役報酬の年間の最高額の設定で構成され、当該報酬は以下を含む。

- ・ 当該年度中の在任期間により比例配分される固定部分
- ・ 当該年度中の会議総数に占める出席率により比例配分される変動部分

取締役会及び委員会の会議への出席に関する変動部分は、固定部分と比較して主たるものである。

この分配方針の利点は、取締役報酬の年額が上限を超えることを防ぎ、また報酬と出席の間に強い相関があることである。

次の表は、取締役報酬の計算規則を示したものである。

(単位：ユーロ)

	年間固定部分	年間変動部分	個人の総額	委員長職に対する追加の年間固定部分	主席独立取締役に 対する追加の年間 固定部分
取締役会	18,000	35,000	53,000	0	20,000
委員会	5,000	15,000	20,000	20,000	-

なお、取締役会長は取締役職に対する報酬を受領しない。

各取締役の2023会計年度の実績に関する報酬額は、2023会計年度の実績に関する承認のために招集される取締役会によって決定される。

2023会計年度の実績に関する取締役の報酬は、2024年に一括で支払われる。

従業員を代表する3名の取締役及び従業員株主を代表する取締役は、当社の子会社内の雇用契約を保持し、またこの関連で、取締役の職務遂行とは関係のない報酬を受領することが規定されている。したがって、かかる報酬は開示されない。

さらに、取締役は、その職務の執行に際して支出した費用、特に、取締役会及び委員会の会議に関連する旅費及び宿泊費の払戻しを受ける権利を有する。

従業員の株式による報酬

法的枠組

2022年5月25日に開催された合同株主総会は、第26号決議において、当社及び／又はフランス商法第L.225-197-2条の条件に基づいて直接的若しくは間接的に当社（又はその一定の区分）と関連するフランス内外の会社若しくはグループの従業員及び／又は会社役員の利益のために、当社の既存株式及び／又は当社の新規発行株式（いわゆる業績連動株式）を、一回以上、対価なしに分配する権限を、取締役会に与えた。

業績連動株式制度は、ガバナンス及び報酬委員会の勧告に基づき、取締役会によって毎年決定される。

市場のベストプラクティスに従い、業績連動株式の権利確定は、（ ）取締役会が設定し、最短3年間にわたって評価される業績基準、（ ）最短3年間の権利確定期間を条件とする。

業績連動株式の受益者は、当該株式の権利確定日において、ルノー・グループ内の従業員又は会社役員でなければならない。権利確定日より前にルノー・グループを退職した場合、当該受益者は、強制又は任意早期退職の場合を除き、付与された業績連動株式に対する権利を失う。

受益者の死亡、全面的若しくは部分的就業不能又は長期疾病休暇の場合、受益者は業績連動株式の利益を保持し、また業績条件は適用されない。

上記の権限付与に基づき付与される業績連動株式の分配には以下の通り上限が課されている。

- ・ 分配される業績連動株式の総数は、3年間で株式資本の3%を超えてはならない。
- ・ 分配される業績連動株式の総数は、取締役会がその分配を決定した日の株式資本の10%を超えてはならない。
- ・ シニア・エグゼクティブ・オフィサーに分配される業績連動株式の数は、分配される株式の総数の15%を超えてはならない。
- ・ エグゼクティブ・コミッティ（リーダーシップ・チームとしても知られる）の委員に分配される業績連動株式の数は、最高経営責任者に分配される業績連動株式を含め、分配される株式の総数の30%を超えてはならない。

2022年5月25日に開催された合同株主総会の第26号決議に基づき、業績連動株式の分配は、分配される業績連動株式が自己株式であるため、株主にとって希薄化効果を生じない。

2022年5月25日の年次株主総会において取締役会に付与された業績連動株式の分配権限は、2025年に失効する。

業績連動株式制度の分配方針

取締役会は、ガバナンス及び報酬委員会の作業及び勧告に基づいて業績連動株式制度を承認する。委員会は、最高経営責任者が示したルノー・グループの一定の従業員に対する分配の提案を、年次株主総会で設定された一般的なスキームに従って検討する。

株式分配の目的

業績連動株式の分配の目的は、第一に、ルノー・グループの世界中の経営陣、特に管理組織のメンバーを、当社の所有権の共有を認めることによって、ルノー・グループの価値の構築に直接結び付けることである。

業績連動株式の分配は、その際立った積極的な行動がルノー・グループの成果に貢献した幹部社員を認めることでもある。

最後に、当該付与は、当社にとって特に価値のある幹部社員、特にキャリア・アップの高い潜在能力を有する幹部社員の忠誠心を高めることに役立つ。株式の分配は、当社に成長をもたらすことへのかかる社員のコミットメントと意欲を高める。

この制度は、世界中のルノー・グループ、特に自動車セクターにおける販売子会社、車両及び機械エンジニアリング、車体及びパワートレイン工場のマネジャー、製造子会社、並びにすべてのプログラム・マネジャー及び車両又は部品プロジェクトのマネジャーにおける責任センターの役割を強化する要因であることが判明している。この制度はまた、販売金融事業及びルノー・グループの主要なサポート部門のマネジャーにも適用される。

株式分配方針

分配は、業績及び成果の考課に基づいて決定される受益者の責任と貢献の水準により、また将来性の評価により異なる。

受益者は3つのカテゴリーに分類される。

最高幹部

2023年3月1日現在、最高幹部チームはリーダーシップ・チーム（2023年2月1日からボード・オブ・マネジメント及びコーポレート・マネジメント・コミッティの後を引き継いでいる。）の20名のメンバーで構成されている。

最高経営責任者及びリーダーシップ・チームのメンバー（最高経営責任者を含む。）に付与される業績連動株式の部分は、それぞれ、付与される業績連動株式の15%及び30%を超えない。

シニア・エグゼクティブ

シニア・エグゼクティブは受益者であり、分配される業績連動株式の数は、その責任の水準、業績及び成果に基づいて、様々である。一定のシニア・エグゼクティブは、受益者となることはできない。

受益者となるその他の幹部社員

その他の受益者は、通常、シニア・マネジャー及び専門職若しくは管理職としての高度な進歩の潜在力又は高度な専門知識を持った幹部社員である。これらの受益者の査定と選出には、多くの補完的システム（責任の水準、毎年の評価のためのインタビュー、キャリア・コミッティ、潜在力の高い幹部社員のための特別なモニタリング等）が用いられる。当社はこれらのシステムにより最もふさわしい個人を発見するための様々な観察を可能としている。

過去5年間に於いて、業績連動株式の受益者の総数は以下の通りであった。

- ・ 2018年プランでは1,123名
- ・ 2019年プランでは1,322名
- ・ 2020年プランでは1,421名
- ・ 2021年プランでは2,015名
- ・ 2022年プランでは1,663名

従業員の株式保有方針

2030年までに従業員の株式保有水準を大幅に引き上げるという目的に沿って、2022年2月17日の取締役会は、ルノーリノベーション戦略の展開の一環として、従業員の株式保有を成長させる強い方針の原則を支持した。

ルノー・グループにおける従業員の株式保有の復活は、2022年5月25日開催予定の年次株主総会における承認のために株主に提出された一定の決議に含まれている。これはルノーリノベーション・プランの一部を形成しており、当該戦略の第2段階である「リノベーション」を手始めに、ルノー・グループのすべての従業員に将来の成長の果実を共有するための長期的な機会を与えるという、ルノー・グループの戦略的、経営的なコミットメントを具現化するものである。

これはまた、集団的コミットメントを強化することによって新たな戦略の成功を後押しし、ルノー・グループの従業員の長期的利益を株主の利益と一致させるとともに、ルノーの株式保有の安定にも貢献する。この方針は、以下の戦略的方向性に基づいている。

- ・ グループ貯蓄制度及び国際グループ貯蓄制度に基づく株式取得のオファーの形をとることができる、集団的な従業員株式保有オファーの定期的な実施。これにより、従業員は、フランス労働法の規定に基づき、株式価格の最大30%の割引及びマッチング拠出の利益を得ることができる。ルノーは、ルノー・グループのすべての従業員に株主となる機会を提供するために、集団的な株式の無償割当を行うこともできる。
- ・ 業績連動株式の年次分配による長期変動報酬。分配日から最短3年間の在職を条件とし、最短で累積する3会計年度にわたって評価される厳しい業績条件に従う。
- ・ 最高経営責任者並びにボード・オブ・マネジメント及びコーポレート・マネジメント・コミッティのメンバーを含むグループの主要幹部に提供される共同投資制度の実施。各参加者によるルノー株式への

自発的かつ個人的でリスクを伴う最短で5年間の投資に基づくものであり、厳格な出席・業績条件の遵守を前提としてルノーの業績連動株式の受給権が付与される可能性がある。このダイナミックな制度は、主要幹部によるルノー・グループの戦略へのコミットメントを推進することを目的としている。

本制度の様々な仕組みは、規制上・技術上の制約に応じてできるだけ多くの国々において展開され、従業員が優遇的な条件で株式を取得することを可能にする。

従業員株式保有制度 - ルノーリ्यूション・シェアプラン2022

従業員による株式保有の新たな方針の一環として、ルノー・グループは、29ヶ国で展開され、110,000名を超える従業員に提供された大規模な従業員株式保有制度であるルノーリ्यूション・シェアプラン2022を立ち上げた。

従業員のために確保されたオファーは、フランス労働法第L.3332-18条以下並びにルノー・グループ、ディアク及びRRGの貯蓄制度の枠組み内で実施された。一部の国では、現地の法律、税務、業務上の制約により、この法的枠組みの外でオファーが実施された。

この前例のない取り組みにおいて、ルノー・グループの各有資格従業員は、以下のようなオファーを受けた。

- ・ ルノー株式6株の無償割当（29ヶ国でのオファー）及び
- ・ ルノー株式を優遇条件で購入できる可能性（21ヶ国でのオファー）。

この株式募集のオファーでは、資格のある従業員に対し、最高経営責任者による募集価格の設定日に先立つ20日間の株価終値の平均値から30%割り引いた価格で株式募集に応募する機会が提供された。募集価格は22.02ユーロであった。この30%の割引に加え、ルノー・グループは、無償株式6株を上限として、300%の追加拠出を行った。

募集期間は2022年11月24日から12月12日（同日を含む。）までであった。本募集に基づいて引き受けられた株式は、2023年2月7日に交付された。本募集において取得された株式は、FCPEミューチュアル・ファンドを通じて、又は一部の国では登録口座において直接的に、5年間（例外的な早期売却の場合を除く。）保有される。

ルノーリ्यूション・シェアプラン2022はルノー・グループの従業員にとって大きな成功となった。95,396名の従業員が6株の無償割当の恩恵を受け、応募件数は40,307件を記録し、応募率はグループ全体で36%を上回った。

本募集に関連してルノー・グループが提供した拠出（6株相当の一方的マッチング拠出及び6株を上限とする300%の追加的マッチング拠出）は、25,565,000ユーロを上回った。

従業員の投資総額は41,520,000ユーロを上回り、従業員1人当たり平均引受額は1,160ユーロであった。

これにより、ルノーSAの株式資本の0.91%に相当する約2,698,190株の追加株式がルノー・グループの従業員に移転された。

ルノーリ्यूション・シェアプラン2022の成功は、ルノー・グループの従業員の強いコミットメントと、ルノー・グループの戦略的方向性に対する従業員の信頼を示している。

これは、2030年までに従業員の株式保有比率を10%とすることを目指すルノー・グループの目標において、さらに重要なステップである。

2022年の共同投資

従業員の株式保有方針に従い、リーダーシップ・チーム（最高経営責任者を含む。）のメンバー及びルノー・グループの約450名の主要幹部に対して共同投資制度が提供された。

この取り組みは、各参加者による最短で5年間にわたるルノー株式への自発的、個人的かつリスクを伴う投資に基づくものであり、またルノーの業績連動株式の無償割当という形式によるマッチング拠出を受ける権利を与えるものである。

この取り組みに基づいて分配された業績連動株式の権利確定は3年間の権利確定期間の終了時に行われ、厳格な在職・業績条件を満たすことを条件としている。権利確定の後は、株式は2年間の保有義務に従う。

参加率は60%となり、約7,000,000ユーロがルノー株式に投資されるなど、この共同投資は、有資格従業員から大変好評を得た。2023年2月15日、取締役会は、共同投資制度の参加者（最高経営責任者を除く。）280名に対し、業績連動株式199,660株を分配した。

この共同投資の成功は、自らの資金からの自発的な投資を通じて、ルノー・グループの戦略への信頼とルノー・グループの成長目標の達成へのコミットメントを改めて表明する、ルノー・グループの主要幹部の強いコミットメントを示している。

総括表

過去に行われたストック・オプション及び業績連動株式の分配

プラン25から29は業績連動株式の分配制度である。当該株式の一部は最高経営責任者に分配され、同制度において他の受益者に分配される株式に比べて、追加の業績基準に服する。

2022年12月31日現在残存する本プランの規模は、当社の株式資本の1.51%に相当する。

ストック・オプション制度

(AFEP-MEDEF規範の勧告に基づく第8表)

	分配日/取締役会会議の日付	購入可能な株式の総数	この内、前業務執行役員に付与された数	行使期間開始日	権利行使期限	購入価格(ユーロ)	2022年12月31日現在の行使済オプション数	2022年12月31日現在の取消又は失効オプション総数	2022年12月31日現在の残存オプション数
年次株主総会による承認									
該当なし	-	-	-	-	-	-	-	-	-

当社は、2013年以降、ストック・オプション制度を実施しないことを決定した。

業績連動株式制度

(AFEP-MEDEF規範の勧告に基づく第9表)

プラン番号	取締役会による分配日	分配された株式総数	権利確定日	入手可能日	2022年12月31日現在の取消株式数	2022年12月31日現在の残存株式数
2016年4月29日の年次株主総会による承認						
プラン25国際	2018年2月15日	311,750	2022年2月15日	2022年2月15日	57,630	0
プラン25フランス	2018年2月15日	1,082,200	2021年2月15日	2022年2月15日	25,391	0
プラン25 CEO	2018年2月15日	80,000	2022年2月15日	2022年2月15日	80,000	0
2019年6月12日の年次株主総会による承認						
プラン26	2019年6月12日	1,412,030	2022年6月12日	2022年6月12日	303,078	0
プラン26 CEO	2019年6月12日	50,000	2022年6月12日	2022年6月12日	50,000	0
プラン27	2020年2月13日	1,341,115	2023年2月13日	2023年2月13日	130,425	1,210,690
プラン27 暫定CEO	2020年2月13日	27,500	2023年2月13日	2023年2月13日	0	27,500
プラン27 CEO	2020年7月29日	75,000	2023年7月29日	2023年7月29日	7,500	67,500
プラン28	2021年4月23日	1,529,996	2024年4月23日	2024年4月23日	109,375	1,420,021
プラン28 CEO	2021年4月23日	75,000	2024年4月23日	2024年4月23日	0	75,000
2022年5月25日の年次株主総会による承認						
プラン29	2022年5月25日	1,602,750	2025年5月25日	2025年5月25日	10,150	1,592,600
プラン29 CEO	2022年5月25日	75,000	2025年5月25日	2025年5月25日	0	75,000
プラン29 Hyvia	2022年5月25日	5,390	2025年5月25日	2025年5月25日	0	5,390

上位10名の従業員(会社役員を除く。)に関する情報
(フランス商法第L.225-184条の規定に基づく)

最も多数のオプションを受け取った従業員 (会社役員を除く)10名に分配及び行使された ストック・オプションの概要	分配された オプション/ 取得株式の総数	行使価格 (単位：ユーロ)	プラン[X]
当社及びオプション分配の対象範囲の会社から最も多数のオプションを付与された、当社及びこの対象範囲の会社の従業員10名に付与されたオプション(集計情報)	該当なし	該当なし	該当なし
当社及び上記の会社のために保有され、購入又は引き受けられたオプション数が最も多い当社及びこれらの会社の従業員10名が行使したオプション(集計情報)	該当なし	該当なし	該当なし

当社は、2013年以降、ストック・オプション制度を実施しないことを決定した。

(フランス商法第L.225-197-4条の規定に基づく)

受領する株式数が最も多い10名の従業員(会社役員を除く)に付与された業績連動株式及び当該従業員の権利が確定した株式の概要	付与株式 総数	プラン 25 ⁽¹⁾	プラン 26 ⁽²⁾	プラン 27	プラン 28	プラン 29
当社及び分配の対象範囲の会社から最も多数の株式を分配された、当社及びこの対象範囲の会社の従業員10名に分配された株式 (集計情報)	875,000	97,200	160,000	160,000	160,000	183,000
当社及び上記の会社のために保有され、権利が確定した株式数が最も多い当社及びこれらの会社の従業員10名の権利が確定した株式 (集計情報)	203,521	66,433	137,088	0	0	0

(3) 【監査の状況】

(i) 監査役監査の状況

「(1) コーポレート・ガバナンスの概要」を参照のこと。

(ii) 内部監査の状況

「(1) コーポレート・ガバナンスの概要」を参照のこと。

(iii) 会計監査の状況

(a) 監査人

法定監査人

KPMG S.A.

バートランド・プリュボ (Bertrand Pruvost) が代表。

トゥールEqho

ガンベッタ通り2

92066 パリ・ラ・デファンス

(Tour Eqho 2, avenue Gambetta, 92066 Paris-La Défense)

KPMGは2014年4月30日の合同株主総会で、6年の任期で任命された。この任命は、2020年6月19日の合同株主総会で、6年の任期で更新された。この委任は、2025年の財務諸表を承認するために招集される年次株主総会后に満了する予定である。

監査業務に係る補助者の構成：当社の2022年度監査業務には1名の公認会計士及びその他の専門家数名が関与した。

マザー（MAZARS）

ロイック・ワラート（Loïc Wallaert）が代表。

アンリ・ルニョー通り61

92075 パリ・ラ・デファンス

（61, rue Henri Regnault 92075 Paris La Défense）

マザーは、2020年6月19日の合同株主総会により、6年間の任期で任命された。この委任は、2025年の財務諸表を承認するために招集される年次株主総会後に満了する予定である。

監査業務に係る補助者の構成：当社の2022年度監査業務には1名の公認会計士及びその他の専門家数名が関与した。

(b) 監査人の選定理由、方針及び評価

「(1) コーポレート・ガバナンスの概要」を参照のこと。

(c) 監査人の異動

該当事項無し

(d) 監査報酬の内容等

外国監査公認会計士等に対する報酬の内容

法定監査人及びそのネットワークの報酬表（2021年）

	マザー			マザー ネットワーク			合計（2021年）	
	報酬額		%	報酬額		%	百万 ユーロ	百万円
	百万 ユーロ	百万円		百万 ユーロ	百万円			
親会社及び連結財務諸表の証明並びに半期 限定レビュー								
・ ルノーSA及びルノーs.a.s.	2.18	315.817	74%				2.18	315.817
・ 完全連結子会社	0.73	105.755	25%	3.17	459.238	97%	3.90	564.993
小計 A	2.91	421.572	99%	3.17	459.238	97%	6.08	880.810
法により要求される財務諸表の証明以外の 業務及び追加業務								
・ ルノーSA及びルノーs.a.s.								
・ 完全連結子会社								
小計 B	0.00	0.00	0%	0.00	0.00	0%	0.00	0.00
企業体の要求により提供される財務諸表の 証明以外の業務								
・ ルノーSA及びルノーs.a.s.	0.03	4.346	1%				0.03	4.346
・ 完全連結子会社				0.08	11.590	3%	0.08	11.590

小計 C	0.03	4.346	1%	0.08	11.590	3%	0.12	17.384
財務諸表の証明以外の業務								
小計 D = B + C	0.03	4.346	1%	0.08	11.590	3%	0.12	17.384
合計 E = A + D	2.95	427.367	100%	3.25	470.828	100%	6.20	898.194
当会計年度中にマザーによって当社及び当社が管理する企業体に対して提供された財務諸表の証明以外の業務は、主に(i) 社債発行のためのコンフォートレター及び(ii) 合意された手続を含む。								

	KPMG SA			KPMG ネットワーク			合計 (2021年)	
	報酬額		%	報酬額		%		
	百万 ユーロ	百万円		百万 ユーロ	百万円		百万 ユーロ	百万円
親会社及び連結財務諸表の証明並びに半期 限定レビュー								
・ ルノーSA及びルノーs.a.s.	2.18	315.817	55%				2.18	315.817
・ 完全連結子会社	1.06	153.562	26%	3.37	488.212	96%	4.42	640.325
小計 A	3.24	469.379	81%	3.37	488.212	96%	6.61	957.591
企業体の要求により提供される財務諸表の 証明以外の業務								
・ ルノーSA及びルノーs.a.s.	0.13	18.833	3%				0.13	18.833
・ 完全連結子会社	0.02	2.897	0%	0.05	7.244	1%	0.07	10.141
小計 B	0.14	20.282	4%	0.05	7.244	1%	0.19	27.525
企業体の要求により提供される財務諸表の 証明以外の業務								
・ ルノーSA及びルノーs.a.s.	0.37	53.602	9%		0.000		0.37	53.602
・ 完全連結子会社	0.24	34.769	6%	0.11	15.936	3%	0.35	50.705
小計 C	0.62	89.819	15%	0.11	15.936	3%	0.73	105.755
財務諸表の証明以外の業務								
小計 D = B + C	0.76	110.101	19%	0.16	23.179	4%	0.92	133.280
合計 E = A + D	4.00	579.480	100%	3.52	509.942	100%	7.52	1089.422
当年度中にKPMGオーデイトによって当社及び当社が管理する企業体に対して提供された財務諸表の証明以外の業務は、主に(i) 社債発行のためのコンフォートレター、(ii) 特にCSRに関連した情報の認証業務及び(iii) 合意された手続を含む。								

法定監査人及びそのネットワークの報酬表 (2022年)

	マザー			マザー ネットワーク			合計 (2022年)	
	報酬額		%	報酬額		%		
	百万 ユーロ	百万円		百万 ユーロ	百万円		百万 ユーロ	百万円
親会社及び連結財務諸表の証明並びに半期 限定レビュー								
・ ルノーSA及びルノーs.a.s.	2.34	338.996	7%			0%	2.34	338.996
・ 完全連結子会社	0.741	107.349	22%	2.852	413.169	97%	3.593	520.518
小計 A	3.08	446.200	92%	2.852	413.169	97%	5.93	859.079

法により要求される財務諸表の証明以外の業務及び追加業務								
・ ルノーSA及びルノーs.a.s.								
・ 完全連結子会社								
小計 B	0	0	0%	0	0	0%	0	0
企業体の要求により提供される財務諸表の証明以外の業務								
・ ルノーSA及びルノーs.a.s.	0.27	39.115	8%			0%	0.27	39.115
・ 完全連結子会社				0.1	14.487	3%	0.1	14.487
小計 C	0.27	39.115	8%	0.1	14.487	3%	0.37	53.602
財務諸表の証明以外の業務								
小計 D = B + C	0.27	39.115	8%	0.1	14.487	3%	0.37	53.602
合計 E = A + D	3.35	485.315	100%	2.95	427.367	100%	6.30	912.681

当会計年度中にマザーによって当社及び当社が管理する企業体に対して提供された財務諸表の証明以外の業務は、主に(i) 社債発行のためのコンフォートレター及び(ii) 合意された手続を含む。

	KPMG SA			KPMG ネットワーク			合計 (2022年)	
	報酬額		%	報酬額		%		
	百万 ユーロ	百万円		百万 ユーロ	百万円		百万 ユーロ	百万円
親会社及び連結財務諸表の証明並びに半期限定レビュー								
・ ルノーSA及びルノーs.a.s.	2.34	338.996	52%				2.34	338.996
・ 完全連結子会社	1.27	183.985	28%	2.95	427.367	93%	4.21	609.903
小計 A	3.61	522.981	80%	2.95	427.367	93%	6.56	950.347
企業体の要求により提供される財務諸表の証明以外の業務								
・ ルノーSA及びルノーs.a.s.	0.0		0%				0.0	
・ 完全連結子会社	0.02	2.897	0%	0.05	7.244	2%	0.07	10.141
小計 B	0.02	2.897	0%	0.05	7.244	2%	0.07	10.141
企業体の要求により提供される財務諸表の証明以外の業務								
・ ルノーSA及びルノーs.a.s.	0.87	126.037	19%				0.87	126.037
・ 完全連結子会社	0.04	5.795	1%	0.19	27.525	6%	0.22	31.871
小計 C	0.90	130.383	20%	0.19	27.525	6%	1.09	157.908
財務諸表の証明以外の業務								
小計 D = B + C	0.92	133.280	20%	0.24	34.769	7%	1.16	168.049
合計 E = A + D	4.53	656.261	100%	3.19	462.135	100%	7.71	1116.948

外国監査公認会計士等の提出会社に対する非監査業務の内容

非監査業務は、法務、税務、労務関連の業務を含む。

その他重要な報酬の内容

該当なし。

監査報酬の決定方針

ルノーは監査報酬額の決定方針については特に定めていない。

(iv) その他

関連当事者間の契約に関する法定監査人の特別報告書

2022年12月31日に終了した年度について
ルノーS.A.の年次株主総会 御中

貴社の法定監査人としての資格において、私どもは関連当事者間の契約についてここに私どもの報告書を提示する。

私どもは、かかる契約がいかに貴社にメリットをもたらすかを正当化する根拠に加え、私どもに提供された情報に基づき、私どもに提示されたか、又は私どもの業務遂行において特定した可能性がある契約の条件について通知するよう求められている。私どもは、これらが有益若しくは適切であるか否かについて意見を述べることは、又は別の契約の存在を確認することを求められていない。フランス商法（Code de commerce）第R. 225-31条に従い、これらの契約の承認に先立ち、その妥当性を評価するのは貴殿の責任である。

私どもは、また、該当する場合、フランス商法（Code de commerce）第R. 225-31条に従い、年次株主総会によって従前に承認された契約が2022年12月31日に終了した年度中において継続して実施されたことを通知することが求められている。

私どもは、この種の業務に関連して、フランス法定監査役協会（Compagnie nationale des commissaires aux comptes）が公表した専門的指針を遵守するために必要であると私どもが考える手続を履行した。これらの手続は、私どもに提供された情報と、当該情報の出典である文書との整合性を検証するものであった。

年次株主総会の承認のために提出された契約

私どもはここに、2022年12月31日に終了した年度中に承認されたいかなる契約についても、フランス商法（Code de commerce）第L. 225-38条に基づく承認を得るために年次株主総会に提出されるとの通知を受けていないことを報告する。

年次株主総会によって既に承認された契約

レビューの対象となる年度中に効力が継続していた過年度に承認された契約

フランス商法（Code de commerce）第R. 225-30条に従い、私どもは、過年度の年次株主総会によって承認されていた以下の契約の実施が2022年12月31日に終了した年度において継続していたとの通知を受けた。

貴社の株主であるフランス政府との間で締結されたもの

関係者

トーマス・クールブ氏及びアレクシス・ザイデンウェーバー氏（フランス政府を代表する貴社の取締役）

ガバナンス契約

性質及び目的

2015年12月11日、貴社の取締役会は、フランス政府が保有するルノー株式に付随する議決権の行使を規制することを目的とする、ルノーS.A.とフランス政府間の「ガバナンス契約」の締結を承認した。

条件

2016年2月4日の貴社の取締役会及び2016年4月29日の貴社の年次株主総会で付与された権限に従い、同時期に貴社はフランス政府との間でガバナンス契約を締結している。かかる契約において、ルノーの行使可能な議決権の合計に対する一定の割合を超えるフランス政府の株式に付与された議決権（「通常の」定足数にお

いては17.9%、又は特に高い定足数の場合は20%)は、一定の状況において、中立的な方法、つまり、制限される決議の採用又は拒否に影響を与えない方法で行使される。この契約書には、ルノーS.A.の登録機関との間で制限を実施する条件も記載されている。

フランス政府の議決権の自由な行使に対する制限は、特に通常の定時株主総会の権限に該当するすべての決定に適用される。但し、以下に関する決定を除く。(i) 配当の分配、(ii) フランス政府を代表する取締役の任命、任期更新又は解任、(iii) 重要な会社資産の処分、(iv) フランス政府の代表者が承認しない関連当事者間の契約、及び(v) 特定された株主からの株式の買戻し。

しかしながら、フランス政府は、臨時の年次株主総会の権限に該当する決定についてはその議決権のすべてを保持する。但し、以下のような大半の日常的な意思決定を除く。(i) 貴社の経営組織に対する継続的な委任の付与又は更新であって、それらの条件が貴社の既存の慣行に適合している場合、(ii) ストック・オプション、業績連動株式又はルノー・グループの従業員及び業務執行役員にとってメリットをもたらす株式資本へのアクセスを付与する株式の付与、(iii) 職務の遂行に関する年齢制限又は取締役若しくは業務執行役員の変更、並びに(iv) 登録上の事務所の所在地の移転(但し、海外に移転する場合を除く。)

議決権の自由な行使に対する制限の設定は、以下のような例外的な状況では適用されなくなる。例えば、「改訂アライアンス基本契約」(下記参照)が改訂又は解約される場合、日産自動車株式会社が貴社において議決権を行使する場合、貴社の株式について公募が行われるという発表、又は貴社の資本若しくは議決権の15%という基準を超える株主(日産自動車株式会社を含む。)である。

ガバナンス契約は、技術契約により補完される。当該技術契約は、ルノーS.A.の登録機関との間でこれらの制限を実施する条件をより詳細に記載している。

ガバナンス契約は、2016年4月4日に締結され、20年間の期間が設定された。当該期間が満了する少なくとも2年前に解約されない限り、黙示の合意により次の10年間にわたって更新されうる。

日産自動車株式会社(「日産」)との間で締結されたもの

関係者

芹澤ゆう氏及び田川丈二氏(両氏は日産の提案により選任された貴社取締役)

「改訂アライアンス基本契約」

2002年3月28日、貴社及び日産は、「改訂アライアンス基本契約」を締結した。これは、貴社と日産の間の株式資本関係を規定し、アライアンスの現在のガバナンスを管理するものである。この契約には、アライアンスの戦略決定に関与する法人としてのルノー・日産B.V.(「RNBV」)の運営条件が明記されている。

「改訂アライアンス基本契約」の第1次改訂は2005年4月29日に署名され、承認のために2006年5月4日の年次株主総会に提出された。

2012年10月3日の会議において、貴社の取締役会は、2012年11月7日に「改訂アライアンス基本契約」の第2次改訂に署名することを承認した。これは、ルノー・日産B.V.の執行役員会の構成を修正するものであり、その結果、執行役員会における投票方式が修正された。この改訂は、2013年4月30日の貴社の年次株主総会により承認を得るために提出された。

2015年12月11日の会議において、貴社の取締役会は、貴社と日産の間で日産のガバナンスに関するガバナンス契約に署名することを承認した。これは、改訂アライアンス基本契約の第3次改訂を構成する。

この第3次改訂の条件は、(i)日産の取締役会が日産の年次株主総会に提案する、日産の取締役(貴社の提案により任命された取締役を除く)の任命、解任及び報酬の支払に関する決議に賛成票を投じ、(ii)日産の年次株主総会に日産の取締役会が承認していない決議を提出せず、(iii)日産の取締役会が支持していない場合その決議に賛成票を投じない、という貴社の約束に関するものである。

これらの決議については、貴社は適切とみなす限り自由に議決権を行使することができるが、貴社が当該コミットメントに従わない場合、両当事者の事前の合意なしにそれぞれの保有割合を増やすことを妨げる改訂アライアンス契約の規定にかかわらず、日産はルノー株式を貴社の取締役会の事前の同意を得ずに取得することができる。この改訂は、「改訂アライアンス基本契約」を、その期間を変更せずに修正するものである。当該契約は依然として無期限である。これは締結された時点から適用されている。当該契約は、2016年4月29日の年次株主総会により承認されている。

日産自動車株式会社(「日産」)、ダイムラーAG及びルノー・日産B.V(「RNBV」)との間で締結されたもの

関係者

芹澤ゆう氏及び田川丈二氏（両氏は日産の提案により選任された貴社取締役）

「業務提携基本契約」

2010年4月6日、貴社、日産、ダイムラーAG及びRNBVは、これらの企業間における協力の条件の詳細を定めた「業務提携基本契約」を締結した。

2013年12月13日、貴社の取締役会は、こうした協力の範囲を拡大するため、「業務提携基本契約」の改訂に署名することを承認した。この改訂は2013年12月19日に締結され、2014年4月30日の年次株主総会により承認されている。

2016年10月、日産は三菱自動車の資本の34%を取得した。

2018年6月15日の会議において、貴社の取締役会は、三菱自動車の提携への加入を目的とした「業務提携基本契約」の第2次改訂の締結を承認した。2018年10月3日におけるこの第2次改訂の署名は、2019年6月12日の貴社の株主総会により承認された。

業務提携基本契約及びその署名は、当事者間において継続して効力を発する。

パリ・ラ・デファンス 2023年2月24日

法定監査人

（フランス語原本における署名人）

KPMG S.A.

マザー

バートランド・プリュボ
(Bertrand Pruvost)

ロイック・ワラート
(Loïc Wallaert)

（４）【役員の報酬等】

「 役員の報酬等」を参照のこと。

（５）【株式の保有状況】

該当事項なし。

第6【経理の状況】

a 本書記載のルノーSA(以下「ルノー」又は「当社」という。)及び連結子会社(以下、当社及び連結子会社を合わせて「当グループ」という。)の原文の連結財務諸表は、欧州連合により承認された国際財務報告基準(以下「IFRS」という。)に準拠して作成されている。また、本書記載の当社の原文の個別財務諸表は、フランスにおける諸法令及び一般に公正妥当と認められる会計原則に準拠して作成されている。ルノーの2022年度及び2021年度連結財務諸表は、2002年7月19日の欧州議会及び欧州評議会での決定による規則1606/2002に従い、それぞれについてIASB(国際会計基準審議会)が2022年及び2021年12月31日付で発行し同日付で欧州連合が採択したIFRS(国際財務報告基準)に準拠して作成されている。ルノーSAの財務諸表は企業会計を統制するフランスの法律、並びにCRC(フランス会計規制委員会(Comité de la Réglementation Comptable))及びANC(会計基準局(Autorité des Normes Comptables))によって修正されたフランス企業会計基準2014-03が規定する会計規則に準拠して作成されている。以下に記載されているルノーの財務書類は、「財務諸表等の用語、様式及び作成方法に関する規則」(昭和38年大蔵省令第59号)第131条第1項の規定の適用を受けている。邦文の連結財務諸表及び個別財務諸表(以下、合わせて「邦文の財務書類」という。)は、原文の連結財務諸表及び個別財務諸表(以下、合わせて「原文の財務書類」という。)を翻訳したものである。

なお、日本の会計原則とIFRSとの会計処理の原則及び手続並びに表示方法の一定の差異については、「4 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 原文の財務書類は、フランスにおける独立監査人であるKPMGオーディット及びマザーの監査を受けている。

なお当社及び当グループの財務書類には、「財務諸表等の監査証明に関する内閣府令」(昭和32年大蔵省令第12号)第1条の2の規定が適用されるため、金融商品取引法第193条の2第1項の規定に基づく日本の公認会計士又は監査法人による監査は必要とされていない。

c 邦文の財務書類には、原文の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、株式会社三菱UFJ銀行の2023年2月16日現在の対顧客電信直物売相場、1ユーロ=144.87円の為替レートが使用されている。

d 日本円の金額及び「3 その他」及び「4 日本の会計原則と国際財務報告基準(IFRS)との相違」の事項は原文の財務書類には記載されておらず、当該事項における原文の財務書類への参照事項を除き、上記bの監査の対象になっていない。

1【財務書類】
2022年度財務諸表
(1) 連結財務諸表

連結損益計算書

	注	2022年度		2021年度 ⁽¹⁾	
		百万ユーロ	億円	百万ユーロ	億円
売上高	4	46,391	67,207	41,659	60,351
製品及びサービス売上原価		(37,145)	(53,812)	(33,720)	(48,850)
研究開発費	10-A	(2,125)	(3,078)	(2,313)	(3,351)
販売費及び一般管理費		(4,526)	(6,557)	(4,473)	(6,480)
その他の営業利益及び営業費用	6	(379)	(549)	(253)	(367)
その他の営業利益		425	616	720	1,043
その他の営業費用		(804)	(1,165)	(973)	(1,410)
営業利益(損失)		2,216	3,210	900	1,304
実質有利子負債コスト		(181)	(262)	(255)	(369)
総有利子負債コスト		(349)	(506)	(301)	(436)
現金及び金融資産に係る収益		168	243	46	67
その他の財務収益及び財務費用		(305)	(442)	(40)	(58)
財務収益(費用)	7	(486)	(704)	(295)	(427)
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		423	613	515	746
日産	12	526	762	380	551
その他の関連会社及び共同支配企業	13	(103)	(149)	135	196
税引前利益		2,153	3,119	1,120	1,623
当期税金及び繰延税金	8	(533)	(772)	(571)	(827)
継続事業からの当期純利益		1,620	2,347	549	795
継続事業からの当期純利益 - 親会社株主持分		1,650	2,390	524	759
継続事業からの当期純利益 - 非支配株主持分		(30)	(43)	25	36
非継続事業からの当期純利益	3	(2,320)	(3,361)	418	606
非継続事業からの当期純利益 - 親会社株主持分		(1,988)	(2,880)	364	527
非継続事業からの当期純利益 - 非支配株主持分		(332)	(481)	54	78
当期純利益		(700)	(1,014)	967	1,401
当期純利益 - 親会社株主持分		(338)	(490)	888	1,286
当期純利益 - 非支配株主持分		(362)	(524)	79	114
基本的1株当たり利益 ⁽²⁾ (単位:ユーロ/円)		(1.24)	(179.64)	3.25	470.83
継続事業の基本的1株当たり利益 - 親会社株主持分		6.07	879.36	1.92	278.15
非継続事業の基本的1株当たり利益 - 親会社株主持分		(7.31)	(1,059.00)	1.33	192.68
希薄化後1株当たり利益 ⁽²⁾ (単位:ユーロ/円)		(1.24)	(179.64)	3.24	469.38

継続事業の希薄化後 1 株当たり利益 - 親会社株主持分		6.07	879.36	1.91	276.70
非継続事業の希薄化後 1 株当たり利益 - 親会社株主持分		(7.31)	(1,059.00)	1.33	192.68
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	272,097	272,097	272,102	272,102
希薄化後 1 株当たり利益計算用	9	274,251	274,251	273,868	273,868

(1) 2021年度財務諸表は、ロシア連邦における非継続事業のため、IFRS第5号の適用により調整されている（注3-B参照）。

(2) 継続事業からの当期純利益及び非継続事業からの当期純利益 - 親会社株主持分を株式数で除したもの

[次へ](#)

連結包括利益計算書

	2022年度						2021年度 ⁽¹⁾					
	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
当期純利益	(167)	(533)	(700)	(242)	(772)	(1,014)	1,538	(571)	967	2,228	(827)	1,401
親会社及び子会社からのその他の包括利益項目												
損益に再分類されない項目	320	31	351	464	45	508	327	(23)	304	474	(33)	440
確定給付型年金制度に係る数理計算上の差異	320	31	351	464	45	508	134	(35)	99	194	(51)	143
資本を通じて公正価値で測定される資本性金融商品	-	-	-	-	-	-	193	12	205	280	17	297
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	878	(73)	805	1,272	(106)	1,166	181	(27)	154	262	(39)	223
在外事業に係る為替換算調整勘定	(10)	-	(10)	(14)	-	(14)	30	-	30	43	-	43
超インフレ経済下の在外事業に係る為替換算調整勘定	71	-	71	103	-	103	21	-	21	30	-	30
日産に対する投資の部分的ヘッジ	(25)	-	(25)	(36)	-	(36)	4	-	4	6	-	6
キャッシュ・フロー・ヘッジ商品の公正価値の調整 ⁽²⁾	327	(77)	250	474	(112)	362	65	(28)	37	94	(41)	54
資本を通じて公正価値で測定される負債性金融商品 ⁽²⁾	(13)	4	(9)	(19)	6	(13)	(5)	1	(4)	(7)	1	(6)
非継続事業から損益に再分類された項目 ⁽³⁾	528	-	528	765	-	765	66	-	66	96	-	96
親会社及び子会社からのその他の包括利益項目合計(A)	1,198	(42)	1,156	1,736	(61)	1,675	508	(50)	458	736	(72)	664
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												
次年度以降において損益に再分類されない項目	196	-	196	284	-	284	571	-	571	827	-	827

確定給付型年金制度に係る数理計算上の差異	193	-	193	280	-	280	421	-	421	610	-	610
その他	3	-	3	4	-	4	150	-	150	217	-	217
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	710	-	710	1,029	-	1,029	634	-	634	918	-	918
在外事業に係る為替換算調整勘定	755	-	755	1,094	-	1,094	580	-	580	840	-	840
その他	(45)	-	(45)	(65)	-	(65)	54	-	54	78	-	78
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)	906	-	906	1,313	-	1,313	1,205	-	1,205	1,746	-	1,746
その他の包括利益項目(A)+(B)	2,104	(42)	2,062	3,048	(61)	2,987	1,713	(50)	1,663	2,482	(72)	2,409
包括利益	1,937	(575)	1,362	2,806	(833)	1,973	3,251	(621)	2,630	4,710	(900)	3,810
親会社株主持分			1,670			2,419			2,539			3,678
非支配株主持分			(308)			(446)			91			132

(1) 2021年度財務諸表は、ロシア連邦における非継続事業のため、IFRS第5号の適用により調整されている(注3-B参照)。

(2) 2022年度に損益に再分類された数値は注18-Fに示す。

(3) 2022年に非継続事業から損益に再分類された項目には、売却済みロシア法人の為替換算調整勘定の損益への再分類が含まれる(注3-B参照)。

[次へ](#)

連結財政状態計算書

	注	2022年12月31日現在		2021年12月31日現在	
		百万ユーロ	億円	百万ユーロ	億円
資産					
非流動資産					
無形資産及びのれん	10-A	4,700	6,809	6,398	9,269
有形固定資産	10-B	11,705	16,957	16,167	23,421
関連会社及び共同支配企業に対する投資		18,210	26,381	16,955	24,563
日産	12	17,487	25,333	16,234	23,518
その他の関連会社及び共同支配企業	13	723	1,047	721	1,045
長期金融資産	22	413	598	373	540
繰延税金資産	8	593	859	550	797
その他の非流動資産	17	938	1,359	966	1,399
非流動資産合計		36,559	52,963	41,409	59,989
流動資産					
棚卸資産	14	5,213	7,552	4,792	6,942
販売金融債権	15	44,247	64,101	39,498	57,221
自動車顧客債権	16	998	1,446	788	1,142
短期金融資産	22	1,416	2,051	1,380	1,999
未収還付税金	17	154	223	128	185
その他の流動資産	17	4,097	5,935	3,688	5,343
現金及び現金同等物	22	21,774	31,544	21,928	31,767
売却目的で保有する資産	3	3,861	5,593	129	187
流動資産合計		81,760	118,446	72,331	104,786
資産合計		118,319	171,409	113,740	164,775

	注	2022年12月31日現在		2021年12月31日現在	
		百万ユーロ	億円	百万ユーロ	億円
資本及び負債					
資本					
資本金		1,127	1,633	1,127	1,633
資本剰余金		3,785	5,483	3,785	5,483
自己株式		(208)	(301)	(237)	(343)
金融商品再評価額		208	301	5	7
為替換算調整勘定		(2,146)	(3,109)	(3,407)	(4,936)
その他の剰余金		26,370	38,202	25,159	36,448
当期純利益 親会社株主持分		(338)	(490)	888	1,286
資本 親会社株主持分		28,798	41,720	27,320	39,578
資本 非支配株主持分		741	1,073	574	832
資本合計	18	29,539	42,793	27,894	40,410
非流動負債					
繰延税金負債	8	1,021	1,479	1,009	1,462
退職給付その他の長期従業員給付債務に対する引当金 長期	19	1,029	1,491	1,355	1,963
その他の引当金 長期	20	1,341	1,943	1,291	1,870
長期金融負債	23	10,738	15,556	13,232	19,169
不確実な税金負債に対する引当金 長期	21	234	339	217	314
その他の非流動負債	21	1,372	1,988	1,457	2,111
非流動負債合計		15,735	22,795	18,561	26,889
流動負債					
退職給付その他の長期従業員給付債務に対する引当金 短期	19	45	65	85	123
その他の引当金 短期	20	1,087	1,575	1,550	2,245
短期金融負債	23	4,605	6,671	3,605	5,223
販売金融負債	23	48,999	70,985	45,123	65,370
営業債務		8,405	12,176	7,975	11,553
未払税金	21	312	452	266	385
不確実な税金負債に対する引当金 短期	21	21	30	6	9
その他の流動負債	21	8,698	12,601	8,493	12,304
売却目的で保有する資産に関連する負債	3	873	1,265	182	264
流動負債合計		73,045	105,820	67,285	97,476
資本及び負債合計		118,319	171,409	113,740	164,775

[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
2020年 12月31日 現在 残高	295,722	1,127	1,633	3,785	5,483	(284)	(411)	384	556	(4,108)	(5,951)	31,876	46,179	(8,008)	(11,601)	24,772	35,887	566	820	25,338	36,707
2021年度 純利益														888	1,286	888	1,286	79	114	967	1,401
その他の包 括利益項目 (1)								432	626	701	1,016	518	750			1,651	2,392	12	17	1,663	2,409
2021年度 包括 利益		-	-	-	-	-	-	432	626	701	1,016	518	750	888	1,286	2,539	3,678	91	132	2,630	3,810
2020年度利 益処分												(8,008)	(11,601)	8,008	11,601	-	-			-	-
配当金																-	-	(81)	(117)	(81)	(117)
自己株式の (取得)/ 処分及び増 資による影 響額						47	68									47	68			47	68
所有持分の 増減												-	-			-	-	(2)	(3)	(2)	(3)
株式報酬及 びその他の 費用(2)								(811)	(1,175)			773	1,120			(38)	(55)			(38)	(55)
2021年 12月 31日現在 残高	295,722	1,127	1,633	3,785	5,483	(237)	(343)	5	7	(3,407)	(4,936)	25,159	36,448	888	1,286	27,320	39,578	574	832	27,894	40,410
2022年度純 利益														(338)	(490)	(338)	(490)	(362)	(524)	(700)	(1,014)

その他の包括利益項目								203	294	1,248	1,808	557	807			2,008	2,909	54	78	2,062	2,987	
2022年度包括利益			-	-	-	-	-	203	294	1,248	1,808	557	807	(338)	(490)	1,670	2,419	(308)	(446)	1,362	1,973	
2021年度利益処分												888	1,286	(888)	(1,286)	-	-			-	-	
配当金																-	-	(41)	(59)	(41)	(59)	
自己株式の(取得)/処分及び増資による影響額																						
所有持分の増減																						
株式報酬及びその他の費用																						
2022年12月31日現在残高	295,722	1,127	1,633	3,785	5,483	(208)	(301)	208	301	(2,146)	(3,109)	26,370	38,202	(338)	(490)	28,798	41,720	741	1,073	29,539	42,793	

- (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。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）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）を含む。

2022年度の連結持分の変動に関する詳細は注18に記載。

[次へ](#)

連結キャッシュ・フロー計算書

	注	2022年度		2021年度 ⁽¹⁾	
		百万ユーロ	億円	百万ユーロ	億円
継続事業からの当期純利益		1,620	2,347	549	795
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		3,532	5,117	3,894	5,641
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		(423)	(613)	(515)	(746)
その他の非資金的収益及び費用（利息・税金調整前）	26-A	288	417	240	348
非上場関連会社及び共同支配企業からの受取配当金		23	33	29	42
キャッシュ・フロー（利息・税金調整前）⁽²⁾		5,040	7,301	4,197	6,080
上場企業からの受取配当金		64	93	-	-
消費者向け融資の純増減		(1,383)	(2,004)	47	68
ディーラー向け更新可能融資の純増減		(3,677)	(5,327)	1,534	2,222
販売金融債権の（増加）減少		(5,060)	(7,330)	1,581	2,290
販売金融部門による社債の発行	23-C	3,614	5,236	686	994
販売金融部門による社債の償還	23-C	(3,588)	(5,198)	(4,342)	(6,290)
販売金融部門のその他の負債の純増減		4,185	6,063	1,073	1,554
販売金融部門に係るその他有価証券及び貸付の純増減		137	198	(219)	(317)
販売金融部門に係る金融資産・負債の純増減		4,348	6,299	(2,802)	(4,059)
資産計上したリース用資産の増減		(217)	(314)	(413)	(598)
運転資本の増減（税金調整前）	26-B	404	585	(307)	(445)
営業活動によるキャッシュ・フロー（利息・税金調整前）		4,579	6,634	2,256	3,268
利息の受取額		172	249	45	65
利息の支払額		(345)	(500)	(248)	(359)
当期税金（支払）/受取額		(479)	(694)	(335)	(485)
継続事業の営業活動によるキャッシュ・フロー		3,927	5,689	1,718	2,489
非継続事業の営業活動によるキャッシュ・フロー	3	(314)	(455)	691	1,001
有形固定資産及び無形資産への投資 ⁽³⁾	26-C	(2,640)	(3,825)	(2,686)	(3,891)
有形固定資産及び無形資産の処分		410	594	567	821
支配の獲得を伴う持分の取得、取得現金控除後		-	-	(103)	(149)
その他の持分の取得		(132)	(191)	(129)	(187)
支配の喪失を伴う持分の売却、譲渡現金控除後		(38)	(55)	-	-
その他の持分の売却 ⁽⁴⁾		47	68	1,182	1,712
自動車部門に係るその他有価証券及び貸付の純（増）減		(126)	(183)	(142)	(206)
継続事業の投資活動によるキャッシュ・フロー		(2,479)	(3,591)	(1,311)	(1,899)
非継続事業の投資活動によるキャッシュ・フロー	3	(815)	(1,181)	(305)	(442)
親会社株主に対する支払配当金	18-D	-	-	-	-

非支配株主との取引 ⁽³⁾		54	78	(2)	(3)
非支配株主に対する支払配当金	18-H	(41)	(59)	(81)	(117)
自己株式の(取得)売却		(60)	(87)	(36)	(52)
株主に係るキャッシュ・フロー		(47)	(68)	(119)	(172)
自動車部門に係る社債発行	23-C	2,062	2,987	2,239	3,244
自動車部門に係る社債償還	23-C	(240)	(348)	(829)	(1,201)
自動車部門に係るその他の金融負債の純増(減)		(2,575)	(3,730)	(1,769)	(2,563)
自動車部門に係る金融負債の純増減	23-B	(753)	(1,091)	(359)	(520)
継続事業の財務活動によるキャッシュ・フロー		(800)	(1,159)	(478)	(692)
非継続事業の財務活動によるキャッシュ・フロー	3	322	466	(153)	(222)
現金及び現金同等物の増加(減少)		(159)	(230)	162	235

- (1) 2021年度財務諸表は、ロシア連邦における非継続事業のため、IFRS第5号の適用により調整されている(注3-B参照)。
- (2) キャッシュ・フロー(利息・税金調整前)は上場企業からの受取配当金を含まない。
- (3) 韓国企業のRKMが少数株主であるジーリーから技術ライセンスを2,640億ウォン(注3-A参照)、約194百万ユーロで取得したことの対価としてジーリーがRKMによる同額の増資を引き受けたことに対応する相互依存的なキャッシュ・フローは、事業の実態を反映するためにキャッシュ・フロー計算書に純額で表示している。
- (4) その他の持分の売却には、2021年の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。

	2022年度		2021年度 ⁽¹⁾	
	百万ユーロ	億円	百万ユーロ	億円
現金及び現金同等物の期首残高	21,928	31,767	21,697	31,432
現金及び現金同等物の増加(減少)	678	982	162	235
範囲変更の影響額 ⁽²⁾	(837)	(1,213)	-	-
為替相場変動等の影響額	28	41	88	127
非継続事業及び売却目的で保有する資産から生じた現金	(23)	(33)	(19)	(28)
現金及び現金同等物の期末残高⁽³⁾	21,774	31,544	21,928	31,767

- (1) 2021年度財務諸表は、ロシア連邦における非継続事業のため、IFRS第5号の適用により調整されている(注3-B参照)。
- (2) 範囲変更の影響額は主に、アフトワズの578百万ユーロ及びルノー・ロシアの163百万ユーロの売却に関するものである。
- (3) 使用制限を課された現金については注22-Cに記載。

要約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

2022年1月1日以降、アフトワズに対するルノーの持分を売却した後、ルノー・グループにより使用さ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、乗用車及び小型商用車の製造、販売及び流通子会社、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。
- ・ 「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、新しいモビリティ向けサービスを含む。

従前アフトワズという名称であった部門及びロシアのすべての非継続事業は、IFRS第5号に従い、現在は2022年度における自動車部門の非継続事業として別個に表示される。2021年度のセグメントに関する情報は、同様の原則に基づいて調整されている。

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、2022年12月31日現在の連結財務諸表（注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。

[次へ](#)

A. 事業セグメント別情報

A1. 連結損益計算書 - 事業セグメント別

	自動車		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
2022年度										
外部売上高	43,121	62,469	3,235	4,687	35	51	-	-	46,391	67,207
部門間売上高	96	139	16	23	3	4	(115)	(167)	-	-
部門別売上高	43,217	62,608	3,251	4,710	38	55	(115)	(167)	46,391	67,207
営業総利益 ⁽¹⁾	1,401	2,030	1,223	1,772	(30)	(43)	1	1	2,595	3,759
営業利益	1,044	1,512	1,202	1,741	(31)	(45)	1	1	2,216	3,210
財務収益(費用) ⁽²⁾	347	503	(31)	(45)	(2)	(3)	(800)	(1,159)	(486)	(704)
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	557	807	(127)	(184)	(7)	(10)	-	-	423	613
税引前利益	1,948	2,822	1,044	1,512	(40)	(58)	(799)	(1,158)	2,153	3,119
当期税金及び繰延税金	(203)	(294)	(329)	(477)	(1)	(1)	-	-	(533)	(772)
継続事業からの当期純利益	1,745	2,528	715	1,036	(41)	(59)	(799)	(1,158)	1,620	2,347
非継続事業からの当期純利益	(2,320)	(3,361)	-	-	-	-	-	-	(2,320)	(3,361)
当期純利益	(575)	(833)	715	1,036	(41)	(59)	(799)	(1,158)	(700)	(1,014)

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

(2) 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。2022年度は800百万ユーロの配当金が支払われた。

	自動車		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
2021年度⁽¹⁾										
外部売上高	38,700	56,065	2,935	4,252	24	35	-	-	41,659	60,351

部門間売上高	102	148	18	26	2	3	(122)	(177)	-	-
部門別売上高	38,802	56,212	2,953	4,278	26	38	(122)	(177)	41,659	60,351
営業総利益 ⁽²⁾	(5)	(7)	1,185	1,717	(29)	(42)	2	3	1,153	1,670
営業利益	(227)	(329)	1,179	1,708	(54)	(78)	2	3	900	1,304
財務収益(費用) ⁽³⁾	720	1,043	(14)	(20)	(1)	(1)	(1,000)	(1,449)	(295)	(427)
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	501	726	19	28	(5)	(7)	-	-	515	746
税引前利益	994	1,440	1,184	1,715	(60)	(87)	(998)	(1,446)	1,120	1,623
当期税金及び繰延税金	(243)	(352)	(327)	(474)	(1)	(1)	-	-	(571)	(827)
継続事業からの当期純利益	751	1,088	857	1,242	(61)	(88)	(998)	(1,446)	549	795
非継続事業からの当期純利益	418	606	-	-	-	-	-	-	418	606
当期純利益	1,169	1,694	857	1,242	(61)	(88)	(998)	(1,446)	967	1,401

(1) 2021年度財務諸表は、ロシア連邦における非継続事業のため、IFRS第5号の適用により調整されている(注3-B参照)。

(2) 償却費、減価償却費及び減損の詳細については事業セグメント別の連結キャッシュ・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。2021年度は1,000百万ユーロの配当金が支払われた。

A2. 連結財政状態計算書 - 事業セグメント別

2022年12月31日現在

	自動車		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
2022年12月31日										
資産										
非流動資産										
有形固定資産及び無形資産 並びにのれん	15,566	22,550	796	1,153	43	62	-	-	16,405	23,766
関連会社及び共同支配企業に 対する投資	18,141	26,281	66	96	3	4	-	-	18,210	26,381
長期金融資産 持分投資	6,313	9,146	11	16	-	-	(6,261)	(9,070)	63	91
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	350	507	-	-	1	1	(1)	(1)	350	507
繰延税金資産	354	513	239	346	-	-	-	-	593	859
その他の非流動資産	831	1,204	107	155	-	-	-	-	938	1,359
非流動資産合計	41,555	60,201	1,219	1,766	47	68	(6,262)	(9,072)	36,559	52,963
流動資産										
棚卸資産	5,188	7,516	24	35	1	1	-	-	5,213	7,552
顧客債権	1,009	1,462	44,732	64,803	8	12	(504)	(730)	45,245	65,546
短期金融資産	1,294	1,875	980	1,420	-	-	(858)	(1,243)	1,416	2,051
未収還付税金及びその他の流動資産 ⁽¹⁾	6,583	9,537	5,798	8,400	7	10	(4,276)	(6,195)	8,112	11,752
現金及び現金同等物	14,227	20,611	7,549	10,936	17	25	(19)	(28)	21,774	31,544
流動資産合計	28,301	41,000	59,083	85,594	33	48	(5,657)	(8,195)	81,760	118,446
資産合計	69,856	101,200	60,302	87,360	80	116	(11,919)	(17,267)	118,319	171,409
資本及び負債										

資本	29,571	42,840	6,217	9,007	18	26	(6,267)	(9,079)	29,539	42,793
非流動負債										
長期引当金	2,039	2,954	565	819	-	-	-	-	2,604	3,772
長期金融負債	9,845	14,262	886	1,284	8	12	(1)	(1)	10,738	15,556
繰延税金負債	224	325	795	1,152	2	3	-	-	1,021	1,479
その他の非流動負債	1,082	1,567	288	417	2	3	-	-	1,372	1,988
非流動負債合計	13,190	19,108	2,534	3,671	12	17	(1)	(1)	15,735	22,795
流動負債										
短期引当金	1,103	1,598	50	72	-	-	-	-	1,153	1,670
短期金融負債	5,191	7,520	-	-	36	52	(622)	(901)	4,605	6,671
営業債務及び 販売金融負債	8,487	12,295	49,739	72,057	8	12	(830)	(1,202)	57,404	83,161
未払税金及びその他の流動負債 ⁽¹⁾	12,314	17,839	1,762	2,553	6	9	(4,199)	(6,083)	9,883	14,318
流動負債合計	27,095	39,253	51,551	74,682	50	72	(5,651)	(8,187)	73,045	105,820
資本及び負債合計	69,856	101,200	60,302	87,360	80	116	(11,919)	(17,267)	118,319	171,409

(1) 未収還付税金及びその他の流動資産並びに未払税金及びその他の流動負債はそれぞれ、売却目的で保有する資産及びそれらの資産に関連する負債を含む。

2021年12月31日現在

	自動車		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
2021年12月31日										
資産										
非流動資産										
有形固定資産及び無形資産 並びにのれん	21,943	31,789	581	842	40	58	1	1	22,565	32,690

関連会社及び共同支配企業に 対する投資	16,774	24,300	176	255	5	7	-	-	16,955	24,563
長期金融資産 持分投資	6,215	9,004	11	16	1	1	(6,155)	(8,917)	72	104
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	306	443	-	-	-	-	(5)	(7)	301	436
繰延税金資産	361	523	189	274	-	-	-	-	550	797
その他の非流動資産	815	1,181	151	219	-	-	-	-	966	1,399
非流動資産合計	46,414	67,240	1,108	1,605	46	67	(6,159)	(8,923)	41,409	59,989
流動資産										
棚卸資産	4,768	6,907	24	35	-	-	-	-	4,792	6,942
顧客債権	916	1,327	40,020	57,977	4	6	(654)	(947)	40,286	58,362
短期金融資産	1,051	1,523	1,187	1,720	-	-	(858)	(1,243)	1,380	1,999
未取還付税金及びその他の流動資産 ⁽¹⁾	2,871	4,159	5,733	8,305	5	7	(4,664)	(6,757)	3,945	5,715
現金及び現金同等物	13,877	20,104	8,040	11,648	14	20	(3)	(4)	21,928	31,767
流動資産合計	23,483	34,020	55,004	79,684	23	33	(6,179)	(8,952)	72,331	104,786
資産合計	69,897	101,260	56,112	81,289	69	100	(12,338)	(17,874)	113,740	164,775
資本及び負債										
資本	27,913	40,438	6,134	8,886	8	12	(6,161)	(8,925)	27,894	40,410
非流動負債										
長期引当金	2,298	3,329	565	819	-	-	-	-	2,863	4,148
長期金融負債	12,333	17,867	893	1,294	11	16	(5)	(7)	13,232	19,169
繰延税金負債	368	533	640	927	1	1	-	-	1,009	1,462
その他の非流動負債	1,181	1,711	276	400	-	-	-	-	1,457	2,111
非流動負債合計	16,180	23,440	2,374	3,439	12	17	(5)	(7)	18,561	26,889
流動負債										
短期引当金	1,606	2,327	35	51	-	-	-	-	1,641	2,377

短期金融負債	4,234	6,134	-	-	35	51	(664)	(962)	3,605	5,223
営業債務及び販売金融負債	8,094	11,726	45,843	66,413	5	7	(844)	(1,223)	53,098	76,923
未払税金及びその他の流動負債 ⁽¹⁾	11,870	17,196	1,726	2,500	9	13	(4,664)	(6,757)	8,941	12,953
流動負債合計	25,804	37,382	47,604	68,964	49	71	(6,172)	(8,941)	67,285	97,476
資本及び負債合計	69,897	101,260	56,112	81,289	69	100	(12,338)	(17,874)	113,740	164,775

(1) 未収還付税金及びその他の流動資産並びに未払税金及びその他の流動負債はそれぞれ、売却目的で保有する資産及びそれらの資産に関連する負債を含む。

[次へ](#)

A3. 連結キャッシュ・フロー計算書 - 事業セグメント別

2022年度	自動車		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
継続事業からの当期純利益⁽¹⁾	1,745	2,528	715	1,036	(41)	(59)	(799)	(1,158)	1,620	2,347
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	3,391	4,913	135	196	6	9	-	-	3,532	5,117
- 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	(557)	(807)	127	184	7	10	-	-	(423)	(613)
- その他の非資金的収益及び費用 (利息・税金調整前)	(49)	(71)	346	501	2	3	(11)	(16)	288	417
非上場関連会社及び共同支配企業からの 受取配当金	23	33	-	-	-	-	-	-	23	33
キャッシュ・フロー (利息・税金調整前)	4,553	6,596	1,323	1,917	(26)	(38)	(810)	(1,173)	5,040	7,301
上場企業からの受取配当金	64	93	-	-	-	-	-	-	64	93
販売金融債権の(増加)減少	-	-	(5,026)	(7,281)	-	-	(34)	(49)	(5,060)	(7,330)
販売金融部門に係る金融資産・負債の 純増減	-	-	4,370	6,331	-	-	(22)	(32)	4,348	6,299
資産計上したリース用資産の増減	87	126	(304)	(440)	-	-	-	-	(217)	(314)
運転資本の増減(税金調整前)	7	10	400	579	(2)	(3)	(1)	(1)	404	585
営業活動によるキャッシュ・フロー (利息・税金調整前)	4,711	6,825	763	1,105	(28)	(41)	(867)	(1,256)	4,579	6,634
利息の受取額	175	254	-	-	-	-	(3)	(4)	172	249
利息の支払額	(357)	(517)	-	-	(1)	(1)	13	19	(345)	(500)
当期税金(支払)/受取額	(143)	(207)	(335)	(485)	(1)	(1)	-	-	(479)	(694)
継続事業の営業活動によるキャッシュ・フ ロー	4,386	6,354	428	620	(30)	(43)	(857)	(1,242)	3,927	5,689

非継続事業の営業活動によるキャッシュ・フロー	(315)	(456)	-	-	-	-	-	-	(315)	(456)
無形資産の購入 ⁽²⁾	(1,216)	(1,762)	(15)	(22)	(12)	(17)	-	-	(1,243)	(1,801)
有形固定資産の購入	(1,395)	(2,021)	(2)	(3)	-	-	-	-	(1,397)	(2,024)
有形固定資産及び無形資産の処分 ⁽³⁾	408	591	-	-	2	3	-	-	410	594
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	(38)	(55)	-	-	-	-	-	-	(38)	(55)
その他の持分等の取得及び売却	(112)	(162)	(14)	(20)	(6)	(9)	47	68	(85)	(123)
自動車部門に係るその他有価証券及び貸付の(増)減	(121)	(175)	-	-	(7)	(10)	2	3	(126)	(183)
継続事業の投資活動によるキャッシュ・フロー	(2,474)	(3,584)	(31)	(45)	(23)	(33)	49	71	(2,479)	(3,591)
非継続事業の投資活動によるキャッシュ・フロー	(815)	(1,181)	-	-	-	-	-	-	(815)	(1,181)
株主に係るキャッシュ・フロー ⁽²⁾	(35)	(51)	(812)	(1,176)	48	70	752	1,089	(47)	(68)
自動車部門に係る金融負債の純増減	(803)	(1,163)	-	-	10	14	40	58	(753)	(1,091)
継続事業の財務活動によるキャッシュ・フロー	(838)	(1,214)	(812)	(1,176)	58	84	792	1,147	(800)	(1,159)
非継続事業の財務活動によるキャッシュ・フロー	323	468	-	-	-	-	-	-	323	468
現金及び現金同等物の増加(減少)	267	387	(415)	(601)	5	7	(16)	(23)	(159)	(230)
現金及び現金同等物の期首残高	13,877	20,104	8,040	11,648	14	20	(3)	(4)	21,928	31,767
現金及び現金同等物の増加(減少)	1,105	1,601	(416)	(603)	5	7	(16)	(23)	678	982
範囲変更の影響額 ⁽⁴⁾	(838)	(1,214)	1	1	-	-	-	-	(837)	(1,213)
為替相場変動等の影響額	106	154	(76)	(110)	(2)	(3)	-	-	28	41
非継続事業及び売却目的で保有する資産から生じた現金	(23)	(33)	-	-	-	-	-	-	(23)	(33)
現金及び現金同等物の期末残高	14,227	20,611	7,549	10,936	17	25	(19)	(28)	21,774	31,544

- (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、自動車部門の当期純利益に含まれる。2022年度の金額は800百万ユーロであった。
- (2) 韓国企業のRKMが少数株主であるジーリーから技術ライセンスを2,640億ウォン（注3-A参照）、約194百万ユーロで取得したことの対価としてジーリーがRKMによる同額の増資を引き受けたことに対応する相互依存的なキャッシュ・フローは、事業の実態を反映するためにキャッシュ・フロー計算書に純額で表示している。
- (3) 有形固定資産及び無形資産の処分による主な利益（2022年12月31日現在410百万ユーロ）については注6-Cに記載している。
- (4) 範囲変更の影響額は主に、アフトワズの578百万ユーロ及びルノー・ロシアの163百万ユーロの売却に関するものである。

2021年度 ⁽¹⁾	自動車		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
継続事業からの当期純利益⁽²⁾	751	1,088	857	1,242	(61)	(88)	(998)	(1,446)	549	795
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	3,710	5,375	150	217	34	49	-	-	3,894	5,641
- 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	(502)	(727)	(18)	(26)	5	7	-	-	(515)	(746)
- その他の非資金的収益及び費用（利息・税金調整前）	(2)	(3)	257	372	1	1	(16)	(23)	240	348
非上場関連会社及び共同支配企業からの受取配当金	29	42	-	-	-	-	-	-	29	42
キャッシュ・フロー（利息・税金調整前）	3,986	5,775	1,246	1,805	(21)	(30)	(1,014)	(1,469)	4,197	6,080
上場企業からの受取配当金	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
販売金融債権の（増加）減少	-	-	2,228	3,228	-	-	(647)	(937)	1,581	2,290
販売金融部門に係る金融資産・負債の純増減	-	-	(2,852)	(4,132)	-	-	50	72	(2,802)	(4,059)
資産計上したリース用資産の増減	(218)	(316)	(195)	(282)	-	-	-	-	(413)	(598)
運転資本の増減（税金調整前）	(483)	(700)	181	262	(3)	(4)	(2)	(3)	(307)	(445)
営業活動によるキャッシュ・フロー（利息・税金調整前）	3,285	4,759	608	881	(24)	(35)	(1,613)	(2,337)	2,256	3,268
利息の受取額	45	65	-	-	-	-	-	-	45	65
利息の支払額	(263)	(381)	-	-	-	-	15	22	(248)	(359)

当期税金（支払）/受取額	(71)	(103)	(263)	(381)	(1)	(1)	-	-	(335)	(485)
継続事業の営業活動によるキャッシュ・フロー	2,996	4,340	345	500	(25)	(36)	(1,598)	(2,315)	1,718	2,489
非継続事業の営業活動によるキャッシュ・フロー	691	1,001	-	-	-	-	-	-	691	1,001
無形資産の購入	(1,103)	(1,598)	(6)	(9)	(5)	(7)	-	-	(1,114)	(1,614)
有形固定資産の購入	(1,571)	(2,276)	(1)	(1)	-	-	-	-	(1,572)	(2,277)
有形固定資産及び無形資産の処分 ⁽³⁾	567	821	-	-	-	-	-	-	567	821
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	(6)	(9)	(97)	(141)	-	-	-	-	(103)	(149)
その他の持分等の取得及び売却 ⁽⁴⁾	1,043	1,511	(4)	(6)	(3)	(4)	17	25	1,053	1,525
自動車部門に係るその他有価証券及び貸付の(増)減	(162)	(235)	-	-	5	7	15	22	(142)	(206)
継続事業の投資活動によるキャッシュ・フロー	(1,232)	(1,785)	(108)	(156)	(3)	(4)	32	46	(1,311)	(1,899)
非継続事業の投資活動によるキャッシュ・フロー	(305)	(442)	-	-	-	-	-	-	(305)	(442)
株主に係るキャッシュ・フロー	(98)	(142)	(1,019)	(1,476)	15	22	983	1,424	(119)	(172)
自動車部門に係る金融負債の純増減	(952)	(1,379)	-	-	9	13	584	846	(359)	(520)
継続事業の財務活動によるキャッシュ・フロー	(1,050)	(1,521)	(1,019)	(1,476)	24	35	1,567	2,270	(478)	(692)
非継続事業の財務活動によるキャッシュ・フロー	(153)	(222)	-	-	-	-	-	-	(153)	(222)
現金及び現金同等物の増加(減少)	947	1,372	(782)	(1,133)	(4)	(6)	1	1	162	235
現金及び現金同等物の期首残高	12,949	18,759	8,738	12,659	15	22	(5)	(7)	21,697	31,432
現金及び現金同等物の増加(減少)	947	1,372	(782)	(1,133)	(4)	(6)	1	1	162	235
為替相場変動等の影響額	-	-	84	122	3	4	1	1	88	127
非継続事業及び売却目的で保有する資産から生じた現金	(19)	(28)	-	-	-	-	-	-	(19)	(28)

現金及び現金同等物の期末残高	13,877	20,104	8,040	11,648	14	20	(3)	(4)	21,928	31,767
----------------	--------	--------	-------	--------	----	----	-----	-----	--------	--------

- (1) 2021年度財務諸表は、ロシア連邦における非継続事業のため、IFRS第5号の適用により調整されている（注3-B参照）。
- (2) 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、自動車部門の当期純利益に含まれる。2021年度の金額は1,000百万ユーロであった。
- (3) 有形固定資産及び無形資産の処分による主な利益（2021年12月31日現在567百万ユーロ）については注6-Cに記載している。
- (4) その他の投資の売却には、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。

[次へ](#)

A4. 自動車部門のその他の情報：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、自動車部門のために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）

	2022年12月31日現在		2021年12月31日現在 ⁽¹⁾	
	百万 ユーロ	億円	百万 ユーロ	億円
長期金融負債	(9,845)	(14,262)	(11,224)	(16,260)
短期金融負債	(5,191)	(7,520)	(4,234)	(6,134)
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	121	175	90	130
短期金融資産	1,237	1,792	977	1,415
現金及び現金同等物	14,227	20,611	13,291	19,255
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)	549	795	(1,100)	(1,594)

(1) 本指標に関して、2021年度財務諸表は、ロシア連邦における非継続事業のため調整されている（注3-B参照）。

営業フリー・キャッシュ・フロー

	2022年度		2021年度 ⁽¹⁾	
	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。）	4,553	6,596	3,986	5,775
税引前運転資本の増減	7	10	(483)	(700)
自動車部門の利息の受取額	175	254	45	65
自動車部門の利息の支払額	(357)	(517)	(263)	(381)
当期税金（支払）/受取額	(143)	(207)	(71)	(103)
有形固定資産及び無形資産の取得（処分との純額） ⁽²⁾	(2,203)	(3,191)	(2,107)	(3,052)
資産計上したリース用車両及びバッテリー	87	126	(218)	(316)
自動車部門の営業フリー・キャッシュ・フロー	2,119	3,070	889	1,288
リストラクチャリング費用に係る支払	(590)	(855)	(598)	(866)
自動車部門の営業フリー・キャッシュ・フロー (リストラクチャリング費用を除く。)⁽³⁾	2,709	3,925	1,487	2,154

(1) 2021年度財務諸表は、ロシア連邦における非継続事業のため、IFRS第5号の適用により調整されている（注3-B参照）。

- (2) 韓国企業のRKMが少数株主であるジーリーから技術ライセンスを2,640億ウォン（注3-A参照）、約194百万ユーロで取得したことの対価としてジーリーがRKMによる同額の増資を引き受けたことに対応する相互依存的なキャッシュ・フローは、事業の実態を反映するためにキャッシュ・フロー計算書に純額で表示している。
- (3) リストラクチャリング費用に含まれる額は、注6-Aに示している。

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る。ロシア連邦における非継続事業に関連する項目の消去後の2021年度のROCEは以下に表示されている。

	2022年12月31日現在		2021年12月31日現在 ⁽¹⁾	
	百万ユーロ	億円	百万ユーロ	億円
営業総利益	1,402	2,031	(3)	(4)
標準的税率	28%	28%	28%	28%
税引後営業総利益 (A)⁽²⁾	1,009	1,462	(2)	(3)
有形固定資産及び無形資産並びにのれん	15,566	22,550	19,749	28,610
関連会社及び共同支配企業に対する投資（日産を除く）	654	947	529	766
長期金融資産 - 持分投資（RCIバンクSA及びルノーM.A.I.を除く）	52	75	60	87
運転資本	(8,272)	(11,984)	(11,488)	(16,643)
使用資本 (B)	8,000	11,590	8,850	12,821
使用総資本利益率 (ROCE = A/B)	12.6%	12.6%	-0.0%	-0.0%

- (1) 本指標に関して、2021年度財務諸表は、ロシア連邦における非継続事業のため調整されている（注3-B参照）。
- (2) ROCEを決定するために利用する方法には、28%の標準的税率に基づく理論上の税効果が含まれる。

	2021年12月31日現在 開示済		IFRS第5号の影響額		2021年12月31日現在 ⁽¹⁾	
	百万ユーロ	億円	百万ユーロ	億円	百万ユーロ	億円
営業総利益	507	734	(510)	(739)	(3)	(4)
標準的税率	28%	28%			28%	28%
税引後営業総利益 (A)⁽²⁾	365	529	(367)	(532)	(2)	(3)
有形固定資産及び無形資産並びにのれん	21,943	31,789	(2,194)	(3,178)	19,749	28,610
関連会社及び共同支配企業に対する投資（日産を除く）	540	782	(11)	(16)	529	766
長期金融資産 - 持分投資（RCIバンクSA及びルノーM.A.I.を除く）	60	87	-	-	60	87
運転資本	(11,775)	(17,058)	287	416	(11,488)	(16,643)
使用資本 (B)	10,768	15,600	(1,918)	(2,779)	8,850	12,821
使用総資本利益率 (ROCE = A/B)	3.4%	3.4%			-0.0%	-0.0%

- (1) 本指標に関して、2021年度財務諸表は、ロシア連邦における非継続事業のため調整されている（注3-B参照）。

(2) ROCEを決定するために利用する方法には、28%の標準的税率に基づく理論上の税効果が含まれる。

運転資本は以下のセグメント報告項目により決定される。本指標に関して、2021年度財務諸表は、ロシア連邦における非継続事業のため調整されている（注3-B参照）。

	2022年12月31日現在		2021年12月31日現在 ⁽¹⁾	
	百万 ユーロ	億円	百万 ユーロ	億円
その他の非流動資産	831	1,204	798	1,156
棚卸資産	5,188	7,516	4,318	6,255
顧客債権	1,009	1,462	859	1,244
未収還付税金及びその他の流動資産 ⁽²⁾	6,583	9,537	2,546	3,688
その他の非流動負債	(1,082)	(1,567)	(1,176)	(1,704)
営業債務	(8,487)	(12,295)	(7,449)	(10,791)
未払税金及びその他の流動負債 ⁽²⁾	(12,314)	(17,839)	(11,384)	(16,492)
運転資本	(8,272)	(11,984)	(11,488)	(16,643)

(1) 本指標に関して、2021年度財務諸表は、ロシア連邦における非継続事業のため調整されている（注3-B参照）。

(2) 未収還付税金及びその他の流動資産並びに未払税金及びその他の流動負債はそれぞれ、売却目的で保有する資産及びそれらの資産に関連する負債を含む。

	2021年12月31日現在 開示済		IFRS第5号の影響額		2021年12月31日現在 ⁽¹⁾	
	百万 ユーロ	億円	百万 ユーロ	億円	百万 ユーロ	億円
その他の非流動資産	815	1,181	(17)	(25)	798	1,156
棚卸資産	4,768	6,907	(450)	(652)	4,318	6,255
顧客債権	916	1,327	(57)	(83)	859	1,244
未収還付税金及びその他の流動資産 ⁽²⁾	2,871	4,159	(325)	(471)	2,546	3,688
その他の非流動負債	(1,181)	(1,711)	5	7	(1,176)	(1,704)
営業債務	(8,094)	(11,726)	645	934	(7,449)	(10,791)
未払税金及びその他の流動負債 ⁽²⁾	(11,870)	(17,196)	486	704	(11,384)	(16,492)
運転資本	(11,775)	(17,058)	287	416	(11,488)	(16,643)

(1) 本指標に関して、2021年度財務諸表は、ロシア連邦における非継続事業のため調整されている（注3-B参照）。

(2) 未収還付税金及びその他の流動資産並びに未払税金及びその他の流動負債はそれぞれ、売却目的で保有する資産及びそれらの資産に関連する負債を含む。

B. 地域別情報

連結売上高は顧客の所在地別で示している。

有形固定資産及び無形資産は子会社及び共同支配事業の所在地別に示してある。

	ヨーロッパ		アメリカ		アジア太平洋		アフリカ及び 中東		ユーラシア		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
2022年度												
売上高	35,685	51,697	4,351	6,303	2,699	3,910	1,757	2,545	1,899	2,751	46,391	67,207
-フランス を含む	13,814	20,012										
有形固定資 産及び 無形資産	14,230	20,615	471	682	663	960	663	960	378	548	16,405	23,766
-フランス を含む	10,124	14,667										
2021年度												
売上高 ⁽¹⁾	31,972	46,318	3,428	4,966	2,686	3,891	1,553	2,250	2,020	2,926	41,659	60,351
-フランス を含む	13,139	19,034										
有形固定資 産及び 無形資産	17,806	25,796	561	813	660	956	770	1,115	2,768	4,010	22,565	32,690
-フランス を含む	12,857	18,626										

(1) 2021年度財務諸表は、ロシア連邦における非継続事業のため、IFRS第5号の適用により調整されている（注3-B参照）。

[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2022年度連結財務諸表は2023年2月15日開催の取締役会において審査済みであり、株主による承認のため株主総会に提出される。

注2 - 会計方針

ルノー・グループの2022年度連結財務諸表は、欧州規則に従い、IASB（国際会計基準審議会）が2022年12月31日付で発行し、同日付で欧州連合が採択したIFRS（国際財務報告基準）に準拠して作成されている。

2 - A. 会計方針の変更

2022年度に適用義務が生じた新たな改訂

ルノー・グループは、EU官報で公表され、2022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。

IAS第16号の改訂	「有形固定資産」：「意図した使用の前の収入」
IFRS第3号の改訂	「概念フレームワークへの参照の更新」
IAS第37号の改訂	「不利な契約 - 契約履行のコスト」
年次改善（2018-2020年サイクル）	年次改善プロセス

2022年1月1日以降のこれらの改訂の適用によるルノー・グループの財務諸表への重要な影響はない。

ルノー・グループにより早期適用されない新基準及び改訂

ルノー・グループがまだ早期適用していない新IFRS基準及び改訂	IASBが設定した強制適用日
IFRS第17号及び改訂	「保険契約」 2023年1月1日
IFRS第17号の改訂	IFRS第17号とIFRS第9号の適用開始 - 比較情報 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1号の改訂	「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

ルノー・グループは、現段階では、IAS第1号、IAS第8号及びIAS第12号の改訂の適用が連結財務諸表に重大な影響を与えることはないと予想している。

IFRS第17号 - 「保険契約」は、2017年5月18日に公表され、2020年6月25日の改訂により修正されたもので、保険契約に関する認識、測定、表示及び開示の原則を規定している。これは、IFRS第4号「保険契約」に置き換わるもので、2023年1月1日以降に開始する会計年度に適用される。

ルノー・グループについては、IFRS第17号は主に、販売金融部門の保険会社によって締結された信用保険契約及び再保険契約に適用される。契約は、(1)保険契約ポートフォリオの流動性特性を考慮するために無リスク・イールドカーブを調整することによって決定される割引率で、「ボトムアップ」アプローチに基づいて割り引かれた見積将来キャッシュ・フロー、(2)信頼区間法に従って計算された非財務リスクの調整、及び(3)契約上

のサービス・マージンからなる一般的な「ビルディング・ブロック」アプローチにより評価される。契約上のサービス・マージンは、当該期間に提供されたカバー単位に基づき、すなわち付保された与信の償却に応じて、損益計算書で認識される。

2023年1月1日からのIFRS第17号の修正遡及適用は、移行日である2022年1月1日現在で約130百万ユーロのプラスの影響を資本に及ぼすと見込まれる。移行日現在、ポートフォリオにおいて不利な契約は特定されなかった。IFRS第17号が2022年度の損益計算書に及ぼす影響の計算はまだ確定していない。

欧州連合がまだ採択していない他の基準及び改訂

また、IASBI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」	2024年1月1日
IFRS第16号の改訂	「セール・アンド・リースバックにおけるリース負債」	2024年1月1日

ルノー・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。

貸出条件付き長期資金供給オペレーション (TLTRO) の認識 (IFRS第9号及びIAS第20号) に関するIFRS ICの解釈

TLTRO 取引の分析及び認識を明確にするIFRS ICの決定は、2022年3月に確定した。この決定は、ルノー・グループがIFRS第9号を適用することを選択した販売金融部門によるTLTRO の資金調達の引き出しに適用される。これらの取引の詳細については、注23-Cに記載している。

トルコの超インフレ

2022年3月16日、トルコは、監査品質センターの国際実務タスクフォース (IPTF) により、2022年度財務諸表において超インフレとみなされるべき国であると識別された。

持分法により計上されている事業体、MAIS Motorlu Araclar Imal ve Satis AS 及びオルファン・フィナンスマン・アノニム・シルケティは、現地通貨を機能通貨として使用しており、超インフレ調整は2022年12月31日に適用された。ルノー・グループの財務諸表への寄与に対する影響は重要ではないと考えられる。完全連結子会社であるオヤック・ルノー及びRenault Group Otomotivは、その取引の大半がユーロ建てで行われているため、ルノー・グループ連結のための会計処理を機能通貨であるユーロを用いて行っている。したがって、超インフレによる財務諸表の調整は必要ない。

[次へ](#)

2 - B. 見積り及び判断

2022年特有の背景

ルノー・グループのロシア連邦からの撤退

2022年5月16日に公表したとおり、ルノー・グループはルノー・ロシア及びアフトワズ・グループの持分を売却した。その結果、これらの事業体は非連結化されている。これらの事業体は、IFRS第5号に基づき、2022年には非継続事業として扱われ、また、損益計算書及びキャッシュ・フロー計算書の2021年の数値はそれに応じて調整されている。この売却に伴い、アフトワズ・グループは、セグメント情報において独立した事業セグメントとして表示されなくなった。

この非連結化の影響の詳細は、注3-B「非継続事業」に、また、アフトワズの持分を買い戻すルノー・グループのオプションについては、注28-B「ルノー・グループが取得しているオフバランス約定、偶発資産及び担保受入資産」に記載している。

販売金融部門では、ルノー・グループは100%所有の事業体1社（RNLリーシング）を完全連結し、RNバンクについては持分法を適用している。その回収可能性が不確実であることから、RNバンクの持分法適用価額は2022年12月31日に全額償却され（注13参照）、当年度の関連会社及び共同支配企業の当期純利益に119百万ユーロのマイナスの影響があった。RNLリーシングによるルノー・グループの株主資本への寄与は依然として重要性が低く（2百万ユーロ）、19百万ユーロの株主融資はグループ内取引として消去されている。2022年12月31日現在、この事業体は、その回収可能価額を上回らない帳簿価額で、売却目的で保有する資産として分類されている。

構成部品の供給危機

2021年以降、自動車部門では、世界全体の自動車部門に影響を及ぼした電子構成部品の供給途絶が発生している。この構成部品危機の影響は2022年も継続し、その主な結果として生産量が減少した。その結果、販売台数は2021年に2020年から4.5%減の2,696,401台となった後、2022年には2021年より5.9%減少した。2021年の調整後の販売台数（ロシアでの販売台数を除く）が2,179,562台であったのに対し、2022年の販売台数は2,051,174台となった。

外部資金調達

業務のために十分な流動性水準を維持するため、2022年、ルノー・グループは、発行登録プログラムの一環として、日本市場において総額2,907億円の2本の社債を発行した。また、2022年にはフランス政府が保証する融資枠のうち2,010百万ユーロの返済を行った。当初40億ユーロであったこの融資の残高は、2022年12月31日現在、990百万ユーロとなっている。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ている。

グループの組織変更

ルノー・グループは2020年にルノーリユーション計画を発表して以降、事業と組織の変革に取り組んできた。2022年11月8日に開催されたキャピタル・マーケット・デーでは、ホース・プロジェクトのパワートレイン技術の一部を共同支配企業において一本化することを発表した。その結果、当該資産及び負債グループは、IFRS第5号に従い、2022年12月31日現在の連結財政状態計算書において、売却目的で保有する資産及び債務として再分類された。

ルノー・グループは、同じキャピタル・マーケット・デーにおいて、専門家チームを擁する5つの重点事業（各事業は独自のガバナンスと成果を有し、一連の同質の技術に基づくものとなる）の設立も発表した。この公表の実際の成果は、関連する事業体が設立又は売却されるのに従って、2023年度から可視化される予定であり、2022年度のセグメント情報の構成に影響を与えるものではない。

2022年11月、ルノー・グループは、韓国の子会社RKMの資本の34%を中国のジーリー・グループに売却し、これと同時にアジア市場向けに2種の新型車を製造するための工業生産ライセンスを取得した。

従業員契約及び従業員の株式保有

インフレ率が上昇する中、フランスにおける購買力に関する懸念について、経営陣と組合の間で議論が行われた。2022年9月30日には、2022年に実施されたいくつかの措置（500ユーロの賞与、現金化される未使用休暇の25%増など）からなる協定が締結された。

徹底した変更が行われる中、すべての従業員をルノー・グループの新戦略と将来の業績に關与させるため、ルノー・グループは、22ヶ国に及ぶ95,000超の従業員に6株の無償株を帰属させる従業員株式保有オペレーション、「ルノーリユーション・シェアプラン」を開始した。このプランにより、21ヶ国では、従業員に30%の割引率で株式を購入する機会も提供している。ルノーリユーション・シェアプランの基準株価は31.46ユーロに設定されているため、割引株価は22.02ユーロとなる。このプランの費用は2022年度の財務諸表において認識された。

2022年の背景における重要な見積り及び判断

ルノー・グループのロシア連邦からの撤退、従業員数削減計画、電子構成部品の供給危機及びインフレの状況を踏まえ、ルノー・グループの連結財務諸表の以下の項目については、2022年において特に注意を払ってきた。

- ・ 固定資産の減損の可能性、特に自動車専用資産及びのれんの減損（注11参照）
- ・ 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RNバンクに対する投資（注12及び13参照）
- ・ 販売金融債権に係る予想信用損失の減損（注15参照）
- ・ 収益認識
- ・ リストラクチャリング引当金の算定（注6-A及び20参照）
- ・ サプライヤーの破綻に伴うリスクの算定
- ・ 売却目的で保有する資産又は資産及び負債グループの再分類、並びに貸借対照表の流動資産及び流動負債の特定の科目でそれらを報告することに関するIFRS第5号の要件の適合性の判断（注3-C参照）。
- ・ 2022年12月に導入された従業員持株制度である「ルノーリユーション・シェアプラン」に伴う費用の見積り

環境問題・気候問題に関する主な見積り及び判断

気候・環境問題に関する主な見積り及び判断は、以下のとおりである。

- ・ 大気汚染及びCO2排出に関して適用される規制に関連するリスクの見積り（具体的には、欧州登録車のCO2排出量が暦年平均で基準を超えた場合、自動車メーカーに罰金を科すCAFE-「企業平均燃費」規制が及ぼす潜在的影響（注28参照））
- ・ 環境・気候問題に関連してなされたコミットメントが、ルノー・グループの資産価値に対してその耐用年数の中で与える影響の見積り。現段階では、ルノー・グループの有形固定資産及び無形資産の耐用年数又は回収可能価額のいずれについても、影響は確認されていない。生産資産の耐用年数の分析は、特に市場の変化、電気自動車の割合の増加、ルノー・グループの循環型経済に関する決定（フラン及びセベリアの「Re-Factory」）を背景に、年次決算ごとに行っており、2022年度の財務諸表に重大な影響はなかった。
- ・ 最長15年間にわたる多額の投資を伴う、環境及び気候問題に関連して行われた再生可能エネルギーの契約上の購入約定の影響の見積り。資産の管理及びこれらの契約の財務条項に重点を置いた分析により、リースも組込デリバティブも含まれないと結論付けられた。オフバランス約定（最低購入約定）については注28-A1において情報を提供する。
- ・ 気候変動に関するパリ協定の署名国によるコミットメントの影響を組み込んだ、耐用年数を確定できないのれん及び無形資産の減損テストのための永久成長率の使用。当該資産の回収可能価額は帳簿価額を依然として大幅に上回っているため、これによる影響はない。

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。

予測される技術及び市場の発展（商品価格、顧客需要の変化など）、並びにIFRS規則の適用により連結財務諸表に重要な影響を及ぼす可能性のあるその他の展開を考慮している。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、当期連結財務諸表作成時の見積りとその後のルノー・グループ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。2022年12月31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10-A参照）
- ・ 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10参照）
- ・ 税務上の繰越欠損金に対する繰延税金資産の認識（注8参照）
- ・ 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20参照）、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19参照）、従業員数調整措置に対する引当金（注6-A参照）、法的リスク及び税務リスクに対する引当金（法人所得税リスク及び不確実な税金負債に対する引当金を除く）
- ・ 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23参照）

2 - C. 連結方針

連結財務諸表には、ルノー・グループにより直接又は間接的に単独で支配されるすべての会社（子会社）の財務諸表が含まれている。共同で支配している会社は、共同支配企業（joint ventures）として分類される場合には、持分法適用会社とされ、共同支配事業（joint operations）として分類される場合には、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いた連結会社とされる。

グループが重要な影響力を及ぼすことができる会社（関連会社）には持分法が適用されている。

重要な内部取引及び未実現内部利益はすべて相殺消去されている。

非支配持分に係るプットオプションは、連結財政状態計算書において公正価値で測定され、資本勘定にて調整された後、自動車部門ではその他の金融負債に、販売金融部門ではその他の固定負債に分類される。

ルノー・グループに株式を売却した株主に対して支払われるべき未払いの対価補填は、債務のより適切な見積りを行うために、財政状態計算書の金融負債（自動車及びモビリティ部門）、又はその他の債務（販売金融部門）に計上される。負債は、のれん（又は非連結投資）に対する調整を通じて当初認識され、その後、損益（投資の性質に応じて、その他の財務収益及び費用、又は関連会社及び共同支配企業の当期純利益に対する持分）を通じて認識される。

2 - D. 連結財務諸表の表示

評価基準

連結財務諸表は、IFRS規則に準拠し、特定の区分の資産及び負債を除き、原価法に基づき作成される。かかる特定の区分は以下の注記で詳細を記載する。

営業利益及び営業総利益

営業利益には、グループの事業活動に直接関係するすべての収益及び費用が含まれ、それが経常的なものであるか、リストラクチャリング費用のように非経常的決定及び運営に基づくものであるかを問わない。

営業総利益は、IFRS第8号「事業セグメント」に定義される個別セグメントの営業利益に相当するもので、その他の営業利益及び営業費用（これらは性質的に特異又は重大であり、利益の比較可能性に影響を与える可能性がある。）を計上する前の営業利益に相当する。その他の営業利益及び営業費用は、以下のものを含む。

- ・ リストラクチャリング及び従業員数調整費用、並びに非継続事業に係る重要な費用。リストラクチャリングは、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である。会計上、従業員給付として扱われる従業員数調整措置に係る見積費用は、対象従業員の見積残存雇用期間にわたって引当金を計上している。雇用終了補償に係る費用は、詳細な計画が公表された時点、又はかかる手続が開始された時点で計上される。計上される金額は、既存の年金引当金控除後のものである。
- ・ 事業又は事業体の一部又は全部の売却益又は損失、関連会社及び共同支配企業に対する投資の全部又は一部の売却益又は損失、以前は持分法により計上されていた事業体に対する支配の獲得（IFRS第10号に定義される。）などの連結範囲の変更に係るその他損益、及び完全連結又は比例連結された事業体に関する取得関連費用
- ・ 有形固定資産及び無形資産の処分損益（リース資産の売却を除く。）
- ・ 有形固定資産及び無形資産並びにのれんの減損（関連会社又は共同支配企業ののれんを除く。）
- ・ 例外的な項目（重要な訴訟又は営業債権の減損損失に関連する、頻度、性質又は金額が例外的である収益及び費用）

税金費用、関連会社及び共同支配企業の当期純利益に対する持分、並びに退職給付及びその他の長期従業員給付債務にかかる財務上の利息を除き、販売金融活動に伴う収益及び費用はすべて営業利益及び営業費用に含めている。

関連会社及び共同支配企業の持分法による連結

ルノー・グループの連結損益計算書で計上される関連会社及び共同支配企業の当期純利益に対する持分は、これらの事業体の損益に対する持分、これらの事業体に関連する減損及び減損の戻入額を含む（注2-M参照）。計上された減損は、追加約定がなされない限り、投資の正味帳簿価額を限度とする。

持分法により計上される関連会社及び共同支配企業に対する重大な影響若しくは共同支配の売却又は喪失による損益並びに連結非支配会社に対する支配の獲得（IFRS第10号で定義される。）に係る損益は、ルノー・グループの連結損益計算書のその他の営業利益及び営業費用に計上される。これは、当該事業体が持分法により計上された期間における累積為替換算調整勘定の振替を含む。

ルノー・グループは、関連会社及び共同支配企業に対する投資の帳簿価額と課税価格の差異すべてについて配当分配に係る繰延税金負債を認識している（注2-I参照）。本税金は、ルノー・グループの損益計算書の当期税金及び繰延税金に含まれる。

関連会社及び共同支配企業に係るのれんは、連結財政状態計算書の資産の部に記載される関連する事業体の価値に表示される。減損が生じた場合は、減損損失額は関連会社及び共同支配企業の純利益（損失）に対する持分に含める形で連結損益計算書に計上される（注2-J参照）。

関連会社及び共同支配企業に対する投資に係る取得費用は、これらの投資の当初取得費用に含まれる。

連結事業体と関連会社の相互投資は、財政状態計算書の資産の部に記載される関連会社に対する投資を測定する上で相殺消去される。これに従い、ルノーに対する日産の15パーセントの持分は、連結財政状態計算書の資産の部に示す日産に対する投資を評価する上で相殺消去される（注12参照）。

非上場関連会社及び共同支配企業からの受取配当金は、自動車部門の営業フリー・キャッシュ・フローに含まれるが、日産などの上場関連会社及び共同支配企業からの受取配当金は、自動車部門の営業フリー・キャッシュ・フローから除外される。

事業セグメント別情報

事業セグメント別情報は、「最高経営意思決定者」に該当するボード・オブ・マネジメントへの内部報告に基づくものである。グループの財務データはすべてこれらの部門に割り当てられている。また、部門間の取引は市場取引に近似する条件で行われ、これについては「部門間取引」の欄に表示されている。販売金融部門による配当金の支払は、自動車部門の正味財務収益及び費用に含まれる。

各部門の業績評価に用いる損益は営業総利益である。

フランスの連結納税制度の効果は自動車部門の税金費用に含まれている。

資産及び負債は各部門に固有のものである。自動車部門から販売金融会社に譲渡された債権は、そのリスク及び経済価値も実質的に移転された場合、譲受人（販売金融会社）の営業資産として計上される。これらの債権は、主としてディーラーシップ・ネットワークに対する債権である。

自動車部門が買戻約定を付けて販売した車両及びバッテリーは自動車部門の資産に計上され、当該資産が販売金融部門の融資付きで販売された場合は、販売金融部門は自動車部門への債権を認識する。

流動資産・負債及び非流動資産・負債

販売金融部門の（永久劣後証券及び劣後ローンを除く）販売金融債権、その他の有価証券、デリバティブ、貸付金及び金融負債は、同部門の正常営業循環過程で利用されているため流動資産・負債として扱われている。

自動車部門に関しては、営業循環過程に直接関連する項目に加え、1年以内に満期が到来する資産・負債はすべて流動資産・負債に分類されている。

2 - E. 外国子会社の財務諸表の表示通貨への換算及び超インフレの影響

外国子会社の財務諸表の換算

ルノー・グループは表示通貨としてユーロを用いている。

外国子会社においては通常は現地通貨を機能通貨としているが、大部分の取引が他の通貨建てで行われている場合はその通貨を機能通貨としている。

外国子会社の財務諸表はそれぞれの機能通貨で作成された後、次のようにルノー・グループの表示通貨に換算される。

- ・ 取得日又は発生日のレートが適用される資本以外の財政状態計算書項目は期末レートで換算される。
- ・ 損益計算書項目は期中平均レートで換算される。
- ・ 為替換算調整勘定は包括利益項目に含められ、当期純利益には影響しない。

外国子会社との企業結合によって生じるのれんは、適宜、当該子会社の資産又は負債として処理されるため、該当する子会社の機能通貨で表示し、期末レートでユーロに換算する。

外国子会社を売却した場合は、その資産及び負債に関連する累積為替換算調整勘定は損益計算書のその他の営業利益及び営業費用に含められる。

超インフレ

ある国が超インフレ経済下にあるかどうかを判断するため、ルノー・グループは監査品質センターの国際実務タスクフォース（IPTF）が発行するリストを参考にしている。超インフレ経済下にある事業体の財務諸表は、IAS第29号「超インフレ経済下における財務報告」に従って換算されている。非貨幣性の貸借対照表項目、損益計算書項目、包括利益項目及びキャッシュ・フロー計算書の項目は、現地通貨でインフレ調整され、すべての財務諸表は当期の期末レートで換算されている。この超インフレ会計は、超インフレへのエクスポージャーが

ら生じる損益を認識することにつながるが、これはその他の財務収益及び費用に分類され、したがって翌年の剰余金に含まれる。

ルノー・グループのアルゼンチンの子会社の財務諸表は、IAS第29号の原則（2018年1月1日以降適用されている。）に従い連結されている。アルゼンチンの子会社の株主持分の物価指数に基づく修正再表示及び換算の影響はすべて、その他の包括利益項目の為替換算調整勘定に含まれているが、これは、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ためである。

持分法により計上されているトルコの会社の財務諸表は、IAS第29号の原則（2022年1月1日以降適用されている。）に従い連結されている。

2 - F. 外貨建取引の換算

関係企業の機能通貨以外の通貨で行われる取引は、当該取引日のレートで機能通貨に換算され計上される。

財務報告においては、機能通貨以外の貨幣性資産及び負債は期末レートで換算される。これにより生ずる為替差額は、外国企業への純投資額のヘッジを目的とした金融商品に係る為替差損益以外はすべて損益計算書に計上される（注2-X参照）。

従って、下記の影響額が純利益に計上される。

- ・ 自動車部門の金融取引に係る換算調整額は財務収益純額に計上する。
- ・ その他の換算調整額は営業利益（事業セグメント別情報の営業総利益）に計上する。

デリバティブ金融商品は、注2-Xで述べる方法で測定及び計上される。

2 - G. 売上高及び利益

売上高には、ルノー・グループの自動車製品の販売、その販売に関連するサービス及びルノー・グループの会社とその顧客を対象に行う多様な販売金融商品のすべての収入が含まれている。

自動車部門の製品及びサービスの売上高並びに関連費用

売上及び利益の認識

自動車関連製品の売上は、支配が移転された日に認識される。自動車関連製品に係る支配は、ルノー・グループ以外のディーラーの場合には製品が販売ネットワークに供給されたとき（契約の取決めにより、在庫に追加されたとき又は在庫から除かれたとき）に移転し、直接販売の場合には消費者への納車時に移転する。

しかし、ルノー・グループの金融子会社によるオペレーティング・リースに基づき製品が販売された場合、又は返品される可能性が高い場合で買戻特約を付けて製品が販売された場合、支配の移転は行われず。かかる取引においては、売上高はリース期間に渡って段階的に認識され、中古車の売上は、かかる中古車の支配が移転されたときに計上される。顧客が支払った価格と買戻価格との差額は受取リース料とし、顧客による自動車関連製品使用期間で按分して計上される。こうした販売取引に係る新規自動車関連製品の製造原価は、契約期間が1年未満の場合には棚卸資産として計上され、期間が1年を超える場合には顧客へのリース用固定資産として有形固定資産に計上される。予測再販売価格は直近の中古自動車市場動向実績及び自動車関連製品の販売予定期間における外的要因（経済情勢、税制）や内的要因（ラインナップ又はメーカーの価格戦略の変更）を考慮した市場動向予想を参考にしている。この再販による損失が予想される場合は、損失を認識するために直ちに引当金（当該自動車関連製品が棚卸資産に計上されている場合）又は追加的な減価償却（当該自動車関連製品が有形固定資産に計上されている場合）を計上する。

販売奨励金制度

販売製品の数量又は価格を基準にする販売奨励金制度は、関係する売上活動が計上されたときに該当する売上高から控除される。引当金は最も可能性の高い見積額に基づく。

ルノー・グループは顧客への低金利のクレジット又はサービスの割引を提供する一定の販売促進キャンペーンを行う。これらは販売奨励金であることから、そうした販促活動の費用は、自動車販売が行われた時点で自動車部門の売上高の減少として認識され、融資又は関連するサービスの期間に渡って分割計上されない。

製品保証

ルノー・グループは、品質保証型製品保証とサービス型製品保証を区別している。品質保証型製品保証に対して引当金が設定される一方、サービス型製品保証については収益が保証延長期間に渡って配分される。

品質保証型製品保証に分類されるメーカーの製品又は部品の保証に関連する見積り又は発生原価は、売上が計上されたときに費用計上される。依然負担すべき費用に対する引当金は、原価の水準に関する各型式やエンジンにかかる観察データを基準に算定し、それをメーカー保証期間に対して割り当てたものである。車両の市場供給後に発覚した不具合に続いてリコールを行う場合、リコールキャンペーン開始の決定後速やかに関連費用に対する引当金が設定される。サプライヤーに請求された金額は、回収が事実上確実であると考えられる場合、保証費用から控除される。

自動車製品の販売に関連したサービス

ルノー・グループが販売したサービス契約から生じる売上高は、完成度に応じて認識される。これらの契約は、保証期間延長、メンテナンス又は保険に関する場合がある。

このようなサービス契約は、最終顧客に対して別途販売されることもあれば、車両及び関連サービスを対象とした販売パッケージに無料で含まれることもある。いずれの場合も、ルノー・グループはサービス契約は車両の納品とは別のサービス義務と考え、売上高の一部をサービス契約に配分している。

顧客が定期的にサービス契約の代金を支払う場合、その売上高は定額法で認識される。契約が前払いされる場合（例えば、車両購入時に顧客から支払われる場合）には、受領した金額は繰延収益として計上され、保証期間の延長については定額法で、またメンテナンス契約については経験曲線に従い、契約期間にわたって、計上される。

顧客債権の減損

債権の発生時に将来に向かって行う信用リスクの評価及びそれ以降の当該リスクの悪化を反映するため、自動車部門の顧客債権について減損が計上される。発生信用損失がある場合、各債権について個別に減損が計上される。

販売金融収益

販売金融収益

販売金融収益はディーラーや消費者への自動車販売に係る融資活動から生み出されている。これらの融資活動は販売金融セグメント会社によるローンの形をとって行われるため、実効金利法による償却原価から減損額を控除した金額で貸借対照表に計上される。融資契約に係る収益は金利が契約期間を通じて一定になるように計算され、売上高に計上される。

販売金融費用

販売金融費用は営業費用とされ、営業利益（事業セグメント別情報の営業総利益）の計算に含まれる。当該費用には、主に、販売金融会社の顧客向け貸出金取引に係るリファイナンスの支払利息、こうしたリファイナンスの管理（一時的投資、為替及び金利リスクのヘッジ及び管理）に直接関係するその他の費用及び収益、債権に関連するリスクに係る費用が含まれる。公募及び私募債の発行、自動車部門の貸出金を裏付け資産とする公

募及び私募の証券化、譲渡可能負債証券、集めた預金並びに金融機関等又は欧州中央銀行から調達した資金などリファイナンスの資金源は多様化している。

販売代理店に対する支払手数料

手数料は外部への供給コストとして処理されるため、契約取得コストとして繰り延べることで融資契約期間を通じて金利が均一となるようにしている。

債権の分類及び減損

金融債権に係る減損方法は関係するカテゴリーによって異なる。健全な債権（ステージ1）については、12ヶ月の予想信用損失と同額の減損が計上されるが、当初認識後に信用リスクが著しく悪化した又はロックダウン中に期間延長を受けた債権（ステージ2）については、全期間の予想信用損失と同額の減損が計上され、貸倒債権（ステージ3）については、発生信用損失と同額の減損が計上される。

販売金融部門は、信用リスクの著しい悪化を特定するために、内部のスコアリングシステム又は外部の格付を利用している。また、同部門では、基準に定められた前提条件を使用することを決定し、したがって、30日後に残存する債権はステージ2に、90日後に残存する債権はステージ3に格下げしている。貸倒債権（ステージ3）は、欧州銀行監督機構のEBA/GL/2016/07の指針に準拠して、販売金融部門によって特定されている。販売金融部門は、デフォルトの新定義を適用し、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た。

販売金融部門は、事業を行う主要な国（顧客及びディーラー向け融資についてドイツ、ブラジル、スペイン、フランス、イタリア及び英国、顧客融資のみについて韓国）における顧客及びディーラーに対する貸付及び融資、ファイナンス・リース債権、取消不能な融資契約並びに金融保証に係るデフォルトのリスク及びデフォルトに陥った場合の損失率を計算するために必要なパラメータを生成するため、パーゼル委員会の現行の勧告を適用する。その他の資産については、簡素化された手法に基づく標準的なアプローチが適用される。

使用される仮定は本質的に観測可能な市場データに基づくため、販売金融部門における予想信用損失に対する減損の計算は、指数における変動及び部門特有情報を反映するため、将来予想に関するマクロ経済データ（GDP、長期金利等）を組み込んでいる。

償却のルール

金融資産の総額簿価は、回収について合理的な予測がなされない場合、償却される。資産は、損失勘定を通じて認識を中止し、債権の回収不能が確認された場合、又は遅くとも販売金融部門の債権者としての権利が消滅した場合、関連する減損を戻し入れる。回収不能となり、認識が中止される債権の例としては、顧客との交渉による免責（特に再建計画の一環として）、時効にかかった債権、不利な法的判断が関連している債権（訴訟又は法的手続の結果が否定的な場合）、及びもはや存在しない顧客が債務者である債権が挙げられる。

2 - H. 財務収益（費用）

実質有利子負債のコストは、総有利子負債のコストから自動車部門の現金、現金同等物及び金融資産に関連する収益を差し引いた金額である。総有利子負債のコストは、該当期間中に自動車部門の有利子負債によって発生する収益及び費用から構成され、関連する金利ヘッジの有効部分の影響を含む。

その他の財務収益・費用には、主に、財務項目及び関連するヘッジに係る為替差損益、超インフレへのエクスポージャーから生じる損益（注2-E参照）、退職給付引当金に係る純利息額に加えて、ルノー・グループが支配ないし重要な影響力を有していない会社に関する受取配当金及び減損損失なども含まれている。

2 - I. 法人所得税

ルノー・グループは、連結財政状態計算書上の資産・負債の帳簿価額と税務上の金額との一時差異のすべてについて繰延税金を認識している。繰延税金は期末現在において採択されている一時差異が解消する年度の適用

税率を用いて計算されている。短期の税金資産と負債を相殺することが認められている各会計主体（税務当局に納税する法人、企業、企業グループ）では、繰延税金資産及び負債を純額で計上している。繰延税金資産の認識は将来における回収の見込みに依拠して行われる。

関連会社及び共同支配企業については、保有株式の帳簿価額と課税価格の差異について配当分配に係る繰延税金負債が計上される。

課税収益にのみ利用可能な税額控除は未払法人所得税からの控除として計上される。また、課税収益の有無にかかわらず利用可能な税額控除については関連する発生費用と相殺される。

不確実な税金負債に対する引当金を決定するために、ルノー・グループは最も可能性の高い値に基づき、状況に応じた方法を用いている。その定性的特徴に鑑みて、かかる引当金は連結財政状態計算書において具体的な項目で計上されている。

2 - J. のれん

非支配株主持分（一般に「少数株主持分」と呼ばれる）は公正価値で測定するか（全部のれん方式）、又は取得資産及び譲受債務の公正価値の持分により測定する（部分のれん方式）。ルノーではこれまで、のれんの認識を部分のれん方式のみに拠っていた。いずれの方式を選択するかは、個別事象ごとに判断される。

のれんの減損テストは少なくとも年に1回又は明らかに減損が生じた際に行う。当初認識後は、のれんは減損損失累計額を控除した原価で計上される。

関連会社及び共同支配企業に係るのれんは、財政状態計算書の資産の部で計上される関係する事業体の価値に表示される。減損が生じた場合は、減損損失額は関連会社及び共同支配企業の純利益（損失）に対する持分に含める形で連結損益計算書に計上される。

ルノー・グループが支配する会社の非支配株主持分に関する追加投資の取得は資本取引として処理される。株式の購入コストと非支配株主持分の帳簿価額の差額は正負にかかわらず資本に計上される。

2 - K. 研究開発費及びその他の無形資産

研究開発費

新しい車両又は部品（エンジン若しくはギアボックスなど）の開発、及び生産設備の導入が決定されてから、それを受けた量産化が承認されるまでの間に発生した開発費は、無形資産として資産計上されている。開発費は、量産化の承認日から、車両又は部品の見込販売可能期間（当初は最長で7年）にわたって定額法で償却される。販売期間は定期的に検討され、当初の見込みから著しく異なる場合にはその後調整される。資産計上されている開発費は主に試作品の費用、外注研究費、専従者人件費、及び間接費のうち開発活動のみに係る部分である。

試運転開始前の準備期間に少なくとも12ヶ月を要するプロジェクトの開発に直接関係する借入コストは、「適格資産」の総額に含まれる。この借入コストの資産計上の割合については、資産計上される借入コストが当該年度の借入コストの総額を超えないよう制限される。なお、プロジェクトの資金を特定の借入によって調達する場合は、その借入に係る金利をそのまま資産計上している。

製品開発開始の決定前に発生した開発費は、研究費と同様、発生した年度に費用計上される。量産開始後に発生した費用は、製造原価として処理される。

その他の無形資産

その他の無形資産には、ルノー・グループが購入した特許権、借地権、無形事業資産、ライセンス、ソフトウェア、ブランド及び類似の権利が含まれる。耐用年数が確定できる場合、購入される特許権、借地権、ライ

センス、ブランド及び類似の権利は、契約若しくは法律で規定された保護期間、又はそれより短い場合には耐用年数にわたって、定額法で償却している。無形事業資産及びソフトウェアについては、その耐用年数にわたって償却している。無形資産の耐用年数は、一般的に3年から5年である。耐用年数を確定できない無形資産は、少なくとも年1回、それに加えて減損の兆候がある時に、減損テストを実施している。

2-L. 有形固定資産及び使用権資産

有形固定資産の総額は取得原価又は製造原価を示す。

設計・設置費用は、資産の製造原価に含まれる。

有形固定資産に係る製造原価には、無形資産に関する方法と同様の方法に基づき、工事中の資産調達コストも含まれている。プロジェクトの資金がある特定の借入により調達される場合、その資産計上の割合は、当該借入の金利に等しい。

投資助成金は、該当する場合、関連資産の総額からの控除として記載される。

有形固定資産取得後の諸費用は、当該資産の生産性を高め、又は、耐用年数を延長するために発生する費用を除き、当該費用の発生時に費用処理されている。

顧客へのリース用資産には、ルノー・グループの金融会社から1年を超えてリースしている、ルノー・グループによる買戻特約付きの車両、及び最低1年の使用期間後の買戻条項付き契約に基づいて販売した車両が含まれる。顧客へのリース用資産には、ルノー・グループの金融会社から1年を超えてオペレーティング・リースの対象となっている車両及びルノー・グループの金融会社による電気自動車ユーザー向けリース用バッテリーも含まれる（注2-G参照）。

使用権資産

ルノー・グループのリースは基本的に不動産を対象としている。

契約が、支払の対価として、特定の資産を特定の期間において使用する権利を借手に与える場合、当該契約はリースを含んでいる。

契約開始日において、借手は使用権資産及びリース負債を表す金融負債を計上する。使用権資産は見積リース期間にわたって償却される。リース負債は、予想リース期間にわたるリース料の現在価値で当初認識されている。割引は、金利が容易に決定可能な場合はリース契約の計算利率を使用し、そうでない場合には追加借入利率を使用して、行われている。通貨圏ごとに計算される追加借入利率は、その通貨圏で適用されるリスクフリーレートにその現地通貨に適用されるルノー・グループのリスクプレミアムを加えたものに相当する。損益計算書において、使用権資産の償却は営業利益（事業セグメント別情報の営業総利益）に計上され、また、リース負債に係る利子に相当する財務費用は、財務費用及び収益に計上される。この連結調整による税効果は、繰延税金を通じて認識される。キャッシュ・フロー計算書において、営業活動によるキャッシュ・フローは支払利息の影響を受け、また財務活動によるキャッシュ・フローは返済されたリース負債の影響を受ける。

その後、使用権資産は、該当する場合（注2-Nに示された原則に基づいて減損テストが実施される場合）には減損により定期的に削減され、リース負債の一定の対応する修正再表示により調整される。

短期（12ヶ月以内）のリース及び少額資産のリースに関するリース料は、営業費用として扱われる。

リース期間は、借手がリース資産を使用する権利を有するリース契約の解約不能期間であり、ルノー・グループが行行使することが合理的に確実な更新オプションによって延長される。フランスのコマーシャル・リースに

については、リース期間は通常9年である。不動産部門の協力を得て、工場の種類とその開発計画を考慮した上で、リース期間の見積もり及び延長・終了オプションの検討を行う。

期間の短縮又はリース面積の削減のためにリースについて再交渉を行った場合、ルノー・グループはリース負債の再評価を認識し、リースの部分的な終了に伴う損益は営業利益（その他の営業利益及び営業費用）に計上している。なお、購入・延長・終了オプションの行使価額の改訂（例えば早期終了条項の適用）を行う場合には、使用権資産の帳簿価額にもこれに応じて調整している。

リース建物の改良は、リース負債の見積りに使用したリース期間と同等又はそれより短い期間で減価償却される（借手がリース建物をより長期間使用する意思又は能力を有しない場合）。

リース契約にルノー・グループが行使することが合理的に確実な購入オプションが含まれている場合には、リースではなく実質的に購入となる。対応する負債はIFRS第9号に基づき金融負債、資産はIAS第16号に準拠して有形固定資産とみなされる。

貸手が契約上必要とする修繕引当金は、リース開始時に対応する有形固定資産とともに計上される。

セール・アンド・リースバック取引

IFRS第16号の適用に当たっては、セール・アンド・リースバック取引について、資産の譲渡が販売又は金融取引のいずれとして扱われるべきかを決定するために、IFRS第15号の要件を参照する。

資産の譲渡が販売として認識されるためのIFRS第15号の要件を満たさない場合、譲渡された資産は財政状態計算書に計上された資産のままとなり、譲渡収入と同額の金融負債が認識される。

資産の譲渡が売却として認識され、その後、ルノー・グループが売却した資産の一部又は全部をリースバックする場合、買い手・貸手に譲渡した権利に係る損益額のみが認識され、使用権資産は譲渡された資産の正味帳簿価額において留保された持分に比例して調整される。

減価償却

自動車部門及び販売金融部門において、減価償却費は、以下の見積耐用年数にわたり定額法で計算している。

建物 ⁽¹⁾	15～30年
特殊工具	2～7年
機械装置・工具器具(プレス設備を除く)	5～15年
プレス設備、スタンピング及び塗装設備	20～30年
その他の有形固定資産 ⁽²⁾	4～6年

(1) 1987年より前に事業に供用された建物の償却期間は最長40年。

(2) リース用バッテリー（型式によって8～10年で償却）を除く。

資産の耐用年数は定期的に見直され、当初予定された期間より短くなった場合、特に車両及び部品の販売を終了することを決定した際には、加速償却が行われる。

2 - M. 減損

固定資産の減損

ルノーを取り巻く市場環境の甚だしい悪化や資産の使用環境・方法に対する甚大な悪影響など、固定資産に減損が生じていることを示す兆候が生じた場合は直ちに減損テストが実施される。

自動車部門においては、減損テストは次の2つの資産レベルについて行われる。

自動車専用資産（部品を含む）レベル

自動車専用資産（部品を含む）とは資産計上した開発費用及び工具で構成され、その減損テストは帳簿価額（純額）と、対象車両及びその部品に係る将来のキャッシュ・フローの割引価値に基づいて算出された回収可能価額とを比較して行う。これらの資産は、対象のモデル及び/又は仕向国に特有のものである場合がある。

資金生成単位レベル

資金生成単位とは、キャッシュ・フローを生成する上で独立性の高いものとして密接に結びついた部分集合をいう。資金生成単位は経済的事業体（工場又は子会社）又は自動車部門全体を表すことがある。資金生成単位に関連する純固定資産は、特に、のれん、特定資産及び能力資産、並びに運転資金の構成要素を含む。

上記の2つのレベルのそれぞれについて、帳簿価額（純額）と回収可能価額とを比較して減損テストが行われる。回収可能価額とは資産の使用価値と公正価値（販売費用控除後）のいずれか高い方をいう。

使用価値は資産の使用により期待できる将来キャッシュ・フローの現在価値である。将来キャッシュ・フローは、マネジメントが作成・承認した事業計画に基づくキャッシュ・フローと、永久成長率を用いて割引いた標準キャッシュ・フローに基づく継続価値とを合計したものである。また、将来キャッシュ・フローには販売金融部門への案件の紹介に関して自動車部門に支払われる報奨金（「超過利益」）も含まれる。事業計画の根拠となる仮定には、グループが事業展開している各国市場の動向や占有率、及び製品販売価格や部品・原材料調達価格の変動などに対する予測が含まれる。使用する割引率（税前）は、ルノーが決定する加重平均資本コストである。

回収可能価額が帳簿価額（純額）を下回る場合、その差額相当分は当該資産の減損として計上する。

販売金融部門においては年1回以上、又は減損の兆候が見られるたびに、資産の帳簿価額と回収可能価額を比較する減損テストが実施される。回収可能価額とは資産の使用価値と公正価値（売却費用控除後）のいずれか高い方を意味する。使用価値は、市場アプローチに基づいており、同じ国における事業体又は事業体グループで構成される資金生成単位グループそれぞれについてマルチプルを用いて決定される。

関連会社及び共同支配企業に対する投資の減損

関連会社及び共同支配企業に対する投資については、ルノーを取り巻く市場環境の甚だしい悪化や株式相場の大幅若しくは長期的な下落など、減損を示す兆候が生じた場合は直ちに減損テストが実施される。

減損テストはIAS第28号及び第36号に従い、関連会社又は共同支配企業に対する投資の帳簿価額と回収可能価額（使用価値と公正価値から売却費用を差し引いた価額のいずれか高い方）とを比較して行われる。使用価値は、関連会社又は共同支配企業から期待できる将来キャッシュ・フローの現在価値に対する持分に相当する。関連会社又は共同支配企業が上場している場合、公正価値はかかる関連会社の株式の市場価値である。

回収可能価額が帳簿価額を下回る場合、その差額相当分は関連会社又は共同支配企業に対する投資の減損として計上し、関連会社及び共同支配企業の当期純利益（損失）に対する持分を通じてルノー・グループの損益計算書に計上される。

2 - N. 売却目的で保有する非流動資産又は資産及び負債グループ並びに非継続事業

売却目的で保有する資産及び負債とは、直ちに売却できる状態にあり、且つ既知の買い手との事前の協議により12ヶ月以内に売却される可能性が高い非流動資産又は資産及び負債グループをいう。

売却目的で保有する資産並びに資産及び負債グループは、IFRS第5号に従い、連結財政状態計算書において個別に表示される。これらは純簿価額及び公正価値から売却費用を控除した価額のいずれか低い価格で表示され

る。売却目的に分類される非流動資産（又は売却目的で保有する資産及び負債グループ）については、以後、減価償却又は償却を行わない。

IFRS第5号「売却目的で保有する非流動資産及び非継続事業」に定義する非継続事業とは、ルノー・グループにとって重要かつ売却手続中又は売却目的で保有する資産として分類される活動又は地理的地域である。非継続事業に係る損益計算書及びキャッシュ・フロー計算書の項目は、表示されるすべての期間の連結財務諸表において特定の項目を設けて表示される。

2 - O. 棚卸資産

棚卸資産は原価と正味実現可能価額とのいずれか低い価額で計上される。原価は取得原価又は製造原価を表し、製造原価には直接及び間接製造費用、予測操業度における製造関連部門費の配賦額並びに関連するヘッジの結果が含まれる。操業度は製造現場ごとに予測し、実際の操業度が下回る場合の固定費の除外率が算定できるようにになっている。

自動車部門及び販売金融部門の棚卸資産は先入先出法により計算される。

正味実現可能価額が財政状態計算書価額より低い場合は、その差額相当分の減損額が計上される。

2 - P. 債権の譲渡及びリバースファクタリング

証券化、割引又はファクタリングにより第三者に譲渡された債権は、関連するリスク及び便益が実質的に当該第三者に移転したときにグループの資産から除かれる。リスク分析は主に信用リスク、支払い遅延のリスク及びカントリーリスクに関するものである。自動車部門と販売金融部門には同様の規定が適用される。

自動車部門は、時として、リバースファクタリング・プログラムを利用している。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。前者の場合、負債は引き続き営業サイクルの一環とみなされ、当該金額は財政状態において営業債務に残る。後者の場合においては、リバースファクタリング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かかる契約に含まれている場合、負債は営業サイクルの一環とはみなされず、当該金額は金融負債として再分類される（再分類日のキャッシュ・フロー計算書に影響を与えない）。契約が金融負債とみなされ、関連するグループ子会社の資金調達の要件を満たす場合、金融機関への返済はキャッシュ・フロー計算書において財務活動によるキャッシュ・フローに影響を及ぼすが、そうでない場合は営業活動によるキャッシュ・フローに含まれる。

2 - Q. 自己株式

自己株式とはルノー・グループのマネジャー及び幹部社員に付与されるストック・オプション制度、業績連動株式付与制度、その他の株式報酬契約及び流動性契約の目的で保有する株式のことである。

取得価額で計上され、売却時までルノー・グループの資本勘定の控除項目とされる。

自己株式売却代金は連結資本勘定に直接計上される。その結果、自己株式に係る損益は当期純利益には含まれない。

2 - R. 業績連動株式制度、付与制度及びその他の株式報酬契約

ルノー・グループは、業績連動株式及びその他の株式報酬をルノーの株式で提供している。株式の付与の決定、及び株式制度の期間を受益者に通知した日を「付与日」としている。勤務成果連動型の制度については、一定の勤務成果達成度を付与条件として見積もった上で、その対価としての株式の付与数を決定する。この見積りは勤務成果達成度の確率変化を基に毎年見直す。業績連動株式の対価となる勤務の公正価値は、付与日の

かかる株式の公正価値を基に、最終測定する。業績連動株式の権利は、付与日の株価から権利確定期間における予定配当額を差引いて算定する。適用される株価の変動の要因は、付与日における潜在的な変動である。予想配当は、各制度の評価時に発表される配当性向スケジュールを参照して決定される。

このような方法で算出される公正価値の合計は定額法で全権利確定期間に配分される。この費用は人件費として計上され、同額が連結剰余金に計上される。業績連動株式が権利確定すると、ルノー・グループが行使価格の決済として受け取る現金は現金及び現金同等物として処理され、同額が連結剰余金に計上される。

2 - S. 退職給付及びその他の従業員長期給付債務

確定拠出制度へのルノー・グループの拠出額は、その年度に費用処理される。

退職後給付に係る確定給付型制度については、ルノー・グループは予測単位積増方式を用いて債務の現在価値を算定している。この方法によれば、給付額は制度給付額の計算式に基づき勤務期間に配分（主として定額法で給付を受ける権利を得た勤務年に配分）される。

将来の退職給付支払額は将来の昇給、退職時の年齢、死亡率及び勤続期間をベースに測定され、予測される平均給付期間と同等の期間における長期優良社債の利子率に基づき現在価値に割引いている。

基礎的前提の変更や実績値に基づく調整による数理計算上の差異は、その他の包括利益項目に計上している。

当年度の費用の純額は、当期の勤務費用に、適宜、過去勤務費用を加えた金額に相当し、営業利益（事業セグメント別情報の営業総利益）に借方計上される。確定給付債務（資産）純額に対する支払利息は財務収益及び財務費用純額に計上される。

2 - T. 従業員数調整措置

会計上、従業員給付として扱われる従業員数調整措置に係る見積費用は、対象従業員の見積残存雇用期間にわたって引当金を計上している。

雇用終了補償に係る費用は、詳細な計画が公表された時点、又はかかる手続が開始された時点で計上される。計上される金額は、既存の年金引当金控除後のものである。

2 - U. 販売金融部門の金融資産及び債権

ルノー・グループは金融商品の契約当事者となった時に金融資産を認識する。

金融資産には、ルノーが重要な影響を及ぼさない非支配会社に対する投資のほか、市場性ある有価証券、譲渡可能負債証券、貸付金、及び金融取引に係るデリバティブ資産が含まれる（注2-X参照）。

これらの金融商品は非流動資産として表示されるが、決算日から12ヶ月以内に満期の到来する金融資産は流動資産として分類される。

ルノーが重要な影響を及ぼさない非支配会社に対する投資

ルノーが重要な影響を及ぼさない非支配会社に対する投資は純損益を通じて公正価値で測定する資本性金融商品に分類される。当該金融資産の公正価値は、原則として市場価格に基づいて決定されるが、それが不可能な場合、ルノー・グループでは市場データによらない評価方法を用いている。

市場性ある有価証券及び譲渡可能負債証券

市場性ある有価証券や譲渡可能負債証券の形での短期投資は余剰資金の運用を目的とするものであるが、現金同等物に分類されるものではない。これらはその他の包括利益項目を通じて公正価値で計上される負債性金融商品である（純損益を通じて公正価値で計上される投資ファンド（UCITS）の株式を除く。）。

予想信用損失に基づく減損は、その他の包括利益項目を通じて公正価値で計上される負債性金融商品の当初認識の際に計上される。

貸付金

貸付金は余剰資金の投資を目的とした貸付金及び関連会社への貸付金を中心である。

貸付金は償却原価で計上される。金融資産の当初認識の際及び当初認識の後発生した事象により価値の損失が生じたことを示す客観的な証拠がある場合に、予想信用損失と同額の減損が認識される。

2 - V. 現金及び現金同等物

現金には手許現金及び当座預金やその他の普通預金が含まれる。但し、当座貸越はこれに含まず金融負債に計上される。

現金同等物とは短期的な資金約定を満たすために保有する投資である。現金同等物として認められるためには、流動性があり、換金が容易、且つ、価値変動リスクが僅少であることが必要である。

これらの金融商品は償却原価で計上される（損益を通じて公正価値で計上される投資ファンド（UCITS）の株式を除く。）。

部門特有の規制（例えば銀行又は保険規制）による制限を受けた銀行口座又は証券化された債権の与信増加のために割り当てられた銀行口座は、現金及び現金同等物に含まれる。

2 - W. 自動車部門の金融負債及び販売金融負債

ルノー・グループは自ら金融商品の契約当事者となった時に、金融負債（自動車部門）又は販売金融負債を認識する。

金融負債及び販売金融負債には永久劣後証券、劣後債、社債、その他の証書による債務、金融機関からの借入、リース負債（注2-L参照）、その他の有利子負債、金融取引に係るデリバティブ債務が含まれる（注2-X参照）。

自動車部門の永久劣後証券は、連結売上高に連動する変動収益をもたらす上場劣後債商品である。永久劣後証券は、借入に係る実効金利を用いて予測クーポンを割り引く形で決定される償却原価で計上される。見積実効金利は指標が考慮されており、将来の販売台数見通しに著しい変化が生じた場合、特に中期事業計画の公表時には、財務成績に計上された償却原価は再評価される。

特定のヘッジ会計（注2-X参照）に関連しない金融負債は、通常、利息法を用いた償却原価により計上される。この方法で計算する財務費用には発行費用及び発行又は償還プレミアムが含まれ、さらに、再交渉による条件変更が僅少な場合、再交渉に係る費用もこれに加わる。

2 - X. デリバティブ及びヘッジ会計

測定及び表示

デリバティブは当初、公正価値で計上され、以後、期末日ごとに見直される。

- ・ 為替予約及び通貨スワップの公正価値は、期末日の市場の為替レート及び金利を用いて将来キャッシュ・フローを割引くことにより決定されている。
- ・ 金利デリバティブの公正価値は、ルノー・グループが未決済契約を期末現在で決済した場合に受取る（又は支払う）金額を示し、期末日に各契約の金利フォワード・カーブ及び相手先の信用状況を反映している。この公正価値には未収・未払金利も含まれる。
- ・ 商品デリバティブの公正価値は市場動向に基づいている。

自動車部門のデリバティブは、満期が12ヶ月以内に到来するものは財政状態計算書の流動資産・負債に計上され、それ以外は非流動資産・負債に計上される。販売金融部門のデリバティブはすべて財政状態計算書の流動資産・負債に計上される。

ヘッジ会計

ヘッジ手段として指定されたデリバティブは、次のようなヘッジ関係の種類に応じて会計処理される。

- ・ 公正価値ヘッジ
- ・ キャッシュ・フロー・ヘッジ
- ・ 海外事業に対する純投資のヘッジ

ルノー・グループではヘッジの設定後直ちにヘッジ手段とヘッジ対象を明確に、ヘッジ戦略、ヘッジするリスク、ヘッジの有効性の評価法を述べた正式文書によりヘッジ関係を明らかにしている。販売金融部門は、そのリスクをカバーするために1つ以上の同質的な項目に関するヘッジ関係を文書化する。この文書は以後、指定されたヘッジの有効性を実証するため適宜更新される。

ヘッジ会計はヘッジの種類ごとに個別の測定・認識法を適用している。

- ・ 公正価値ヘッジ：
ヘッジ対象の評価はヘッジするリスクを限度として公正価値に調整され、ヘッジ手段は公正価値で計上される。これらの項目の増減は損益計算書に同時に認識されるため、ヘッジの非有効部分のみが純利益に影響を及ぼし、ヘッジ対象及びヘッジ手段の公正価値の増減として同じ損益計算書項目に計上される。
- ・ キャッシュ・フロー・ヘッジ：
ヘッジ対象の価値の修正は行われず、ヘッジ手段についてのみ公正価値への調整が行われる。調整後は、ヘッジするリスクに起因する公正価値の増減のうちヘッジ効果の有効な部分は税効果控除後でその他の包括利益項目に計上され、非有効部分は純利益に計上される。資本勘定に累積した金額は、ヘッジ対象の純利益への影響が認識された時点で損益計算書項目へと振替えられる。
- ・ 海外事業に対する純投資のヘッジ：
ヘッジ手段の価値は公正価値に調整される。調整後は、ヘッジする為替リスクに起因する公正価値の増減のうちヘッジ効果の有効な部分が税効果控除後でその他の包括利益項目に計上され、非有効部分は純利益に計上される。資本勘定に累積した金額は、純投資が清算又は売却された日付で純利益へと振替えられる。日産に対する投資をヘッジするための円建ての借入に係る金利分は非有効部分とみなされ、財務収益及び費用に直接計上される。

ヘッジ指定のないデリバティブ

ヘッジ指定のされていないデリバティブの公正価値の増減は直ちに財務収益として認識される。但し、デリバティブ契約が事業と密接に関わる理由によつてのみ締結されたものである場合、デリバティブの公正価値の増減は営業利益（事業セグメント別情報の営業総利益）に含まれる。

注3 - 連結範囲の変更及び売却目的で保有する資産及び負債

	自動車部門	販売金融部門	モビリティサービス部門	合計

2021年12月31日現在の連結会社数	173	45	19	237
新規に連結した会社数（買収、設立等による）	5	6	1	12
連結から除外した会社数（売却、合併、清算等による） ⁽¹⁾	60	-	1	61
2022年12月31日現在の連結会社数	118	51	19	188

(1) 2022年5月に売却されたアフトワズ部門の事業体を含む。

3 - A. 連結範囲の変更

自動車部門

- 2022年上半期より、ルノー・グループは、2021年末に新たな産業・商業プロジェクト向けに設立されたトルコを拠点とする会社であるRenault Group Otomotiv A.S.を完全連結しており、ルノーが完全所有している。
- 2022年3月、ルノー・グループは、重要な影響力を行使しているBeyonca HK Limitedの株式13.7%を18百万ユーロで取得し、その後29百万ユーロの増資を行った。同社は持分法により計上されている。
- 2022年5月15日、ルノー・グループは、その子会社であるルノー・ロシアをモスクワ市に、またアフトワズの持分67.69%をNAMI（中央自動車エンジン科学研究所）に、それぞれ1ルーブルで売却した。この売却契約は、ルノー・グループに対し、今後6年間の一定の期間において行使可能な持分買い戻しのオプションを付与している。これらの事業体による寄与は、IFRS第5号に基づき、非継続事業として表示されている。会計上の影響については、下記注3-Bに記載している。
- 2022年5月、ルノー・グループは、スウェーデン及びデンマーク市場で事業を展開する販売会社ルノー・ノルディックABを37百万ユーロで売却し、そのうち14百万ユーロは今後5年間にわたり支払われる予定である。
- 2022年9月、ルノー・グループは、販売会社ルノー・日産・スロベニア及びルノー・日産・クロアチアをそれぞれ9百万ユーロ及び7百万ユーロで売却した。
- 2022年10月、ルノー・グループは、ハンガリー市場で事業を展開する販売会社ルノー・ハンガリアKftを16百万ユーロで売却し、そのうち3百万ユーロは今後5年間にわたり分割で支払われる予定である。
- 2022年11月、ルノー・グループは、フランスの子会社Fonderie de Bretagneの全持分をドイツのCallista GmbHグループに売却した。1ユーロという象徴的価格で行われた売却の条件に基づき、ルノー・グループは、確実な回復計画のために57百万ユーロの資金を提供することを約束した。
- 2022年11月、ルノー・グループが80%保有する韓国の子会社RKMは、ジーリー・グループから34%の増資を受け、これと引き換えにジーリーから同額（2,640億ウォン、約194百万ユーロ）で技術ライセンスを同時に取得した。ルノー・グループの2022年12月31日現在のRKM持分比率は53%であった。

販売金融部門

- ルノー・グループは、2021年7月に67百万ユーロで100%購入したBI-PIモビリティSL及びその子会社からの取得資産及び譲受債務の公正価値の算定を確定した。同社はフレキシブルレンタカーに特化している。主な調整項目は、8百万ユーロの価値で認識されるブランドと、5百万ユーロの価値で認識される技術に関するものである。最終的なのれんは59百万ユーロと算定される。また、BI-PIモビリティSLは2022年に英国及びオランダにおいて、全額出資、完全連結の新たな子会社BI-PIモビリティUK Ltd及びBI-PIモビリティ・ネザーランドを設立した。

3 - B. 非継続事業

2022年3月23日、ルノー・グループはルノー・ロシアの活動の停止を発表し、アフトワズの持分に関して利用可能なオプションを評価中であると公表した。ルノー・グループは、2022年12月31日現在で2,195百万ユーロと見積もられているロシアにおける有形固定資産・無形資産及びのれんの減損は2022年上半期中に認識されると公表した。2022年5月12日のプレスリリースにより、この減損は2022年3月31日に計上されていたことが確認された。その後、2022年5月16日に、ルノー・ロシアの株式の100%をモスクワ市に、またラーダ・オート・ホールディング（アフトワズの親会社）の株式67.69%をNAMI（中央自動車エンジン科学研究所）に売却する契

約を締結したことが発表された。これにより、2022年上半期中にルノー・ロシア及びアフトワズ・グループは連結対象から外れることになった。

下表は、これら非継続事業の2022年1月1日から4月30日までの損益計算書の詳細と、ルノー・ロシア及びラーダ・オート・ホールディングの株式売却益並びに売却効果（債務免除、特定の棚卸資産の減損、ルノー・ロシアの金融債務の一部返済など）について示している。

ルノー・ロシア及びアフトワズの売上高及び営業総利益は、2022年5月1日から売却日である5月15日までの間に重要ではなかったため、簡略化の目的から、支配の喪失は2022年4月30日に起こったとみなしている。これら2つの事業体の業績は、IFRS第5号に基づき、非継続事業の業績として報告されている。

(単位：百万ユーロ)	2022年度	2021年度
外部売上高	1,076	4,554
営業総利益	146	510
その他の営業利益及び営業費用 ⁽¹⁾	(2,443)	(12)
営業利益（損失）	(2,297)	498
財務収益（費用）	(23)	(55)
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	-	-
税引前利益	(2,320)	443
当期税金及び繰延税金		(25)
非継続事業からの当期純利益	(2,320)	418

(1) 2022年には、売却前に計上したルノー・ロシア及びアフトワズ、並びにロシア連邦での事業に特化した資産を有するその他のグループ会社ののれん及び無形資産（1,189百万ユーロ）並びに有形固定資産（1,032百万ユーロ）に関する減損（マイナス2,221百万ユーロ）、損益への為替換算調整定を含むルノー・ロシア及びアフトワズの株式の売却益に相当する110百万ユーロ、並びに債務免除額のマイナス234百万ユーロが含まれている。

IFRS第5号の適用により、ルノー・ロシア、アフトワズ及びその子会社のキャッシュ・フロー項目、ルノー・グループ各社によるロシアの事業体への売却、並びにルノー・グループのロシア連邦からの撤退の直接的な結果として価値を失ったロシア連邦外にある資産の減損も非継続事業に区分している。これに伴い、2021年度の連結包括利益計算書及び連結キャッシュ・フロー計算書を調整している。

3 - C. 売却目的で保有する非流動資産（負債）

2022年11月8日のキャピタル・マーケット・デーにおいて、ルノー・グループは、低排出量ハイブリッドエンジン及びパワートレインの開発、製造、供給を行う新たな世界規模の事業体の創設に向け、ジューリー・グループとの包括契約を締結することを発表した。当該包括契約は、ルノー・グループとジューリーがこの新事業の株式をそれぞれ50%ずつ保有すると規定している。売却目的で保有する資産及び負債は、以下「ホース」と総称され、2023年下半期には連結除外となる。

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。

2022年12月31日現在、売却目的で保有する資産グループは、3,861百万ユーロの資産並びにマイナス873百万ユーロの債務及びその他の負債で構成されている。2021年12月31日現在及び2022年12月31日現在のこれらの金額の差、すなわち売却目的で保有する資産の3,732百万ユーロの増加及びこれに係る負債の691百万ユーロの増加は、主に、ハイブリッド及びサーマルパワートレインに特化した新たな共同支配事業のための「ホース」プロジェクトの資産及び負債の再分類によって説明される（注2-B参照）。これらの有形固定資産及び無形資産については、売却目的で保有する資産に再分類された日付である2022年11月8日以降、償却を中止した。

これらの売却目的で保有する資産及び関連する負債の再分類は、関連する注記の他の変更には反映されている。

(単位：百万ユーロ)	2021年 12月31日	増加	ホースを含む 増加	減少	2022年 12月31日
無形資産及びのれん	8	795	795	(8)	795
有形固定資産	42	2,522	2,166	(27)	2,537
棚卸資産	21	418	338	(21)	418
現金及び現金同等物	15	23	8	(15)	23
その他	43	88	71	(43)	88
売却目的で保有する資産合計	129	3,846	3,378	(114)	3,861
売却目的で保有する資産に関連する負債合計	(182)	(872)	(841)	181	(873)

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)	2022年度	2021年度 ⁽¹⁾
製品売上高 - 自動車部門	37,684	32,422
自動車部門のパートナーに対する売上高	3,130	3,689
リース用資産に係るレンタル収益 ⁽²⁾	842	1,198
その他サービスの売上高	1,465	1,391
サービスの売上高 - 自動車部門	2,307	2,589
製品の売上高 - 販売金融部門	23	39
リース用資産に係るレンタル収益 ⁽²⁾	141	113
販売金融債権による受取利息	1,983	1,757
その他のサービス売上高 ⁽³⁾	1,088	1,026
サービス売上高 - 販売金融部門	3,212	2,896
サービス売上高 - モビリティサービス部門	35	24
売上高合計	46,391	41,659

(1) 2021年度財務諸表は、ロシア連邦における非継続事業のため、IFRS第5号の適用により調整されている（注3-B参照）。

(2) 買戻し約定付自動車販売又は固定資産の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。

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

4 - B. 2022年度の範囲及び方法を適用した2021年度の売上高

(単位：百万ユーロ)	自動車部門	販売金融部門	モビリティ サービス部門	合計
2021年度売上高 ⁽¹⁾	38,700	2,935	24	41,659

連結範囲の変更	(198)	32	10	(156)
2022年度の範囲及び方法を適用した2021年度の売上高	38,502	2,967	34	41,503
2022年度売上高	43,121	3,235	35	46,391

(1) 2021年度財務諸表は、ロシア連邦における非継続事業のため、IFRS第5号の適用により調整されている（注3-B参照）。

注5 - 営業総利益に含まれるその他の収益及び費用の種別内訳

5 - A. 人件費

2022年度の人件費は5,661百万ユーロ（2021年度は5,504百万ユーロ。ロシア連邦における非継続事業のため、IFRS第5号の適用により調整されている。）であった。

退職給付及び従業員長期給付費用の詳細は注19に記載されている。

株式報酬は従業員に付与された業績連動株式制度及びその他の株式報酬の支払協定に係るものである。これに伴う人件費は、2022年度は65百万ユーロ（2021年度は31百万ユーロ）であった。

制度の評価法は注18-Gに記載されている。

5 - B. 外国為替差損益

2022年度の営業利益には36百万ユーロの為替差損（純額）が含まれており、主にアルゼンチン・ペソ及びトルコ・リラの変動に係るものである（2021年度は68百万ユーロの為替差損（純額）を計上しており、主にアルゼンチン・ペソ、ブラジル・レアル及びトルコ・リラの変動に係るものであった。）。

5 - C. リース料

2022年12月31日現在、財政状態計算書のリース料は以下のとおりである。重要な影響のないリース又は短期リースに関連するものであるため、IFRS第16号に基づき調整されていない。

(単位：百万ユーロ)	2022年12月31日	2021年12月31日 ⁽¹⁾
短期リースに係るリース料	(8)	(13)
少額資産のリースに係るリース料	(21)	(26)
変動リース料を含むその他のリース料	(64)	(56)

(1) 2021年度財務諸表は、ロシア連邦における非継続事業のため、IFRS第5号の適用により調整されている（注3-B参照）。

注6 - その他の営業利益及び営業費用

(単位：百万ユーロ)	2022年度	2021年度 ⁽¹⁾
------------	--------	-----------------------

リストラクチャリング及び従業員数調整に係る費用	(354)	(426)
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伴うその他の損益	(14)	33
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）	178	448
有形固定資産及び無形資産並びにのれん（関連会社及び共同支配企業ののれんを除く）の減損	(257)	(139)
その他の非経常的な営業利益及び営業費用	68	(169)
合計	(379)	(253)

(1) 2021年度財務諸表は、ロシア連邦における非継続事業のため、IFRS第5号の適用により調整されている（注3-B参照）。

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

リストラクチャリング及び従業員数調整に係る費用は、主としてフランス（マイナス174百万ユーロ）、ドイツ（マイナス81百万ユーロ）、ルーマニア（36百万ユーロ）及びスペイン（19百万ユーロ）のリストラクチャリング計画に係るものである。これらは2020年5月29日に発表された固定費削減計画に関連するものであり、ホース・プロジェクト及びアンペア・プロジェクト並びにルノー・グループのデジタル・トランスフォーメーションに関連する従業員退職計画、報酬及びその他の費用が含まれる。

2021年度のこれらの費用には、2022年2月1日から2023年1月1日までの間に資格を有する従業員が参加可能であったフランスの労働免除制度に係るマイナス65百万ユーロ及び最大1,153人が退職するという新たな団体協約退職制度に関連する引当金マイナス120百万ユーロが含まれる。これらの制度は2021年12月14日に締結された3年間の労働組合協定「Re-Nouveau France 2025」の一環であった。2021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もまた、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った。

6 - B. 事業又は事業体の処分損益

2022年5月、ルノー・グループは、スウェーデン及びデンマーク市場で事業を展開する販売会社ルノー・ノルディックABに対する持分を地元販売業者に売却したことにより、売却益26百万ユーロを計上した。

2022年11月、Fonderie de Bretagneの売却に係る費用の総額としてマイナス57百万ユーロを計上した。

2021年、ルノー・s.a.s.はCarizyにおける98%の持分を処分し、18百万ユーロの利益を計上した。また、ルノー・グループは、ルノー・南アフリカにおける40%の持分を売却し、売却益15百万ユーロを計上した。

6 - C. 有形固定資産及び無形資産売却損益

ルノー・グループは2022年に不動産取引を行い、178百万ユーロの利益が発生した。これには主としてフランス国内の物流倉庫及び不動産物件の売却益97百万ユーロ並びにフランス国内及びヨーロッパの様々な不動産複合体の売却益98百万ユーロが含まれる。

2021年、ルノー・グループは、フランスの保管倉庫の売却益59百万ユーロ、フランス及びドイツのRRG販売ネットワークに属する様々な不動産複合体の売却益176百万ユーロ、並びにルクセンブルクの不動産の売却益115百万ユーロを認識した。

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ものを除く）

2022年に計上された戻入控除後の減損はマイナス257百万ユーロ（2021年度はマイナス149百万ユーロ）であった。新たな減損は主として中国の過剰生産能力を有する資産について認識されたものである。

2022年度及び2021年度に減損の戻入は無かった。

2022年上半期中に売却したルノー・ロシア及びアフトワズに関連する資産に関して計上された、又はその売却に起因する減損は、「非継続事業」に含めている。

2022年度のマイナス41百万ユーロの新たな減損は無形資産に係るものであり（2021年度はマイナス80百万ユーロ）、またマイナス216百万ユーロは有形固定資産（2021年度はマイナス69百万ユーロ）に係るものである（注10及び11）。

6 - E. その他の例外的項目

2020年にアルジェリア政府の決定を受けて停止していたアルジェリアにおける事業活動は部分的に再開し、債権、棚卸資産等について以前認識していた19百万ユーロの減損を戻入した。

環境規制に準拠し、売却された工場に関して、2021年にマイナス54百万ユーロの清掃及び解体費用引当金が計上された。また、事業、生産又は開発の中止の決定に起因する費用に対し、マイナス65百万ユーロの引当金が計上された。2021年に計上されたマイナス25百万ユーロのその他の引当金及び債権の償却は、主に2022年1月12日に管財人の管理下に置かれたルノー・プリリアンス・ジンベイ・オートモーティブ・カンパニー（RBJAC）に関連するものである。

注7 - 財務収益(費用)

(単位：百万ユーロ)	2022年度	2021年度 ⁽¹⁾
総有利子負債コスト	(349)	(301)
現金及び金融資産に係る収益	168	46
実質有利子負債コスト	(181)	(255)
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	2	4
財務活動における為替差損益	74	46
超インフレに対するエクスポージャーに係る損益 ⁽²⁾	(292)	(69)
退職給付その他の長期従業員給付債務に相当する確定給付債務及び資産に係る支払利息純額	(21)	(11)
その他 ⁽³⁾	(68)	(10)
その他の財務収益及び財務費用	(305)	(40)
財務収益（費用）	(486)	(295)

(1) 2021年度財務諸表は、ロシア連邦における非継続事業のため、IFRS第5号の適用により調整されている（注3-B参照）。

(2) 超インフレに対するエクスポージャーに係る損失は、ルノー・グループのアルゼンチンの事業体に関連するものである。

(3) 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、割引及び遅延利息である。2022年12月31日現在、その他の項目には、政府保証付き融資枠の償却減価の調整の影響額29百万ユーロ（2021年は23百万ユーロ）も含まれた。注23-Cを参照のこと。

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、「事業セグメント別情報」において示している（「I - 事業セグメント及び地域に関する情報」 - A4 参照）。

注8 - 当期税金及び繰延税金

ルノーSAは、当初より、国内のみの連結納税制度によってフランスでの法人所得税額を決定することにしたため、この制度が、フランスでの課税対象となるルノーSAのグループに適用される。

ルノー・グループはまた、ドイツ、イタリア、スペイン、ルーマニア、オランダ及び英国において、その他の任意の連結納税制度を適用している。

8 - A. 当期税金及び繰延税金

(単位：百万ユーロ)	2022年度	2021年度 ⁽¹⁾
当期法人所得税	(561)	(437)
繰延税金収益（費用）	28	(134)
当期税金及び繰延税金	(533)	(571)

(1) 2021年度財務諸表は、ロシア連邦における非継続事業のため、IFRS第5号の適用により調整されている（注3-B参照）。

2022年度の当期法人所得税費用のうちマイナス500百万ユーロは在外企業から発生している（2021年度はマイナス345百万ユーロ）。より好ましい経済状況において課税所得が増加したことにより、2022年度のかかる費用は増加した。

フランス連結納税グループに含まれる事業体の当期法人所得税費用は、2022年度においてマイナス61百万ユーロに達している（2021年度はマイナス92百万ユーロ）。

繰延税金にはプラスの変動があり、28百万ユーロの利益が生じた。2022年度におけるこの大幅な改善は、特にフランス国外の繰延税金負債の戻入によるものである。

2021年度の繰延税金費用は、主にトルコにおける税額控除の活用を反映している。

8 - B. 税金費用の内訳

(単位：百万ユーロ)	2022年度	2021年度 ⁽¹⁾
税引前利益並びに関連会社及び共同支配企業の純利益に対する持分	1,730	605
フランスの法定法人税率	25.83%	28.41%
計算上の税金利益（費用）	(447)	(172)
各国とフランスの税率の差異による影響 ⁽²⁾	11	30
税額控除	26	(37)
配付税	(36)	(29)

未認識繰延税金資産の変動	(391)	111
その他の影響 ⁽³⁾	344	(428)
当期税金及び繰延税金収益(費用)(中間課税所得に基づく税金を除く)	(493)	(525)
中間課税所得に基づく税金	(40)	(46)
当期税金及び繰延税金収益(費用)	(533)	(571)

(1) 2021年度財務諸表は、ロシア連邦における非継続事業のため、IFRS第5号の適用により調整されている(注3-B参照)。

(2) 税率の差異に主に影響を与えたのは、マルタ、アルゼンチン、ルーマニア、コロンビア及びスイスである。

(3) 2022年度のその他の影響は、主にフランス連結納税グループにおけるロシア連邦の非継続事業による永久差異及び繰延税金資産の中立化の影響に関連するものである。この結果は非継続事業の科目に表示されている(注8-D2)。

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ついて、当期税金費用はマイナス61百万ユーロに上り、その主な内訳は企業付加価値負担金(Cotisation sur la valeur ajoutée des entreprises (CVAE))に係る事業税及び源泉徴収税である。繰延税金費用はマイナス130百万ユーロに上る。

フランス連結納税グループに含まれない企業

非フランス企業の実効税率は、より好ましい経済状況において達成された課税所得の増加と、税務上の欠損金に対する繰延税金が認識されなかったことにより、2022年度には17%(2021年度は24%)となった。

8 - C. 未払税金、未収税金及び不確実な税金負債に対する引当金の変動

(単位：百万ユーロ)	2021年 12月31日	損益計算書に おける当期税金	税金支払額 純額	為替換算調整勘 定及びその他	2022年 12月31日
不確実な税務ポジションを除く当期税金		(509)	509		
不確実な税金負債に対する引当金 - 短期	(6)	(21)	6	-	(21)
不確実な税金負債に対する引当金 - 長期	(217)	(31)	17	(3)	(234)
未収税金 - 短期	128		72	(46)	154
未収税金 - 長期	19		10	(6)	23
未払税金 - 短期	(266)		(135)	89	(312)
未払税金 - 長期	-		-	-	-
合計	(342)	(561)	479	34	(390)

8 - D. 繰延税金純額の内訳

8 - D1. 繰延税金資産及び負債の変動

(単位：百万ユーロ)	2021年 12月31日	損益計算書	その他の包 括利益項目	為替換算調 整勘定	その他	2022年 12月31日
繰延税金資産	550	60	17	(3)	(31)	593
繰延税金負債	(1,009)	(32)	(59)	(26)	105	(1,021)
繰延税金純額	(459)	28	(42)	(29)	74	(428)
フランス連結納税グループ	(723)	(108)	(63)	0	78	(816)
その他の企業	264	136	21	(29)	(4)	388

8 - D2. 繰延税金資産(負債)純額の種別内訳

(単位：百万ユーロ)	2022年度	2021年度
以下に係る繰延税金：		
関連会社及び共同支配企業に対する投資 ⁽¹⁾	(147)	(121)
固定資産	(1,857)	(2,103)
利用時に損金算入できる引当金及びその他の費用又は評価引当金	477	729
繰越欠損金 ⁽²⁾	5,365	5,231
その他の項目	296	419
繰延税金資産（負債）純額	4,134	4,155
税務上の欠損金に関する未認識繰延税金資産（注8-D3）	(4,448)	(4,476)
その他の未認識繰延税金資産	(114)	(138)
繰延税金資産（負債）純額（報告値）	(428)	(459)

(1) 将来の配当分配にかかる税金を含む。

(2) 2022年12月31日現在における、フランス連結納税グループ企業の繰越欠損金4,802百万ユーロ、その他企業の繰越欠損金563百万ユーロ（2021年12月31日現在では、それぞれ、4,464百万ユーロ及び767百万ユーロ）を含む。

フランスの連結納税グループの企業では、未認識繰延税金資産は3,909百万ユーロ（2021年12月31日現在3,741百万ユーロ）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。）無期限に繰延可能な税務上の欠損金を含む。そのうちの209百万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3,700百万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（2021年12月31日現在、それぞれ321百万ユーロ、3,420百万ユーロであった）。2022年度には、フランス連結納税グループの税務上の繰越欠損金が増加したが、これは特に、2022年5月にラーダ・オート・ホールディングの株式を1ルーブルで売却したことによる13億ユーロの短期損失（注3-B）によるものであり、一部資産の譲渡に伴う6億ユーロの短期税金収益により一部相殺されている。

フランス連結納税グループに含まれない企業では、未認識繰延税金資産は、2022年12月31日現在、合計で653百万ユーロ（2021年12月31日現在は873百万ユーロ）に達し、主に、ブラジル及びインドにおけるルノー・グループの税務上の繰越欠損金で構成される。

8 - D3. 税務上の欠損金に対する繰延税金の内訳（繰越可能期限別）

2022年12月31日現在、未認識繰越欠損金は4,448百万ユーロの潜在的な節税を示す。

(単位：百万ユーロ)	2022年12月31日			2021年12月31日		
	認識済	未認識	合計	認識済	未認識	合計
以下に係る繰延税金						
繰越期限の定めのない税務上の欠損金 ⁽¹⁾	899	4,333	5,232	740	4,369	5,109
繰越期間が5年超の税務上の欠損金	-	54	54	-	49	49
繰越期間が1～5年間の税務上の欠損金	14	51	65	14	54	68
繰越期間が1年以内の税務上の欠損金	4	10	14	1	4	5
ルノー・グループの税務上の欠損金に対する繰延税金の合計	917	4,448	5,365	755	4,476	5,231

(1) フランスの連結納税グループに含まれる企業における認識済及び未認識繰延税金（税務上の繰越欠損金に対応する）を含む（2022年12月31日現在、認識済繰延税金は893百万ユーロ、未認識繰延税金は3,909百万ユーロであり、2021年12月31日現在はそれぞれ、723百万ユーロ及び3,741百万ユーロ）（注8-D2）。

上記に示している税務上の損失は計上されていない継続中の税務訴訟の結果を反映していない。通知された税額再評価に起因する偶発債務は、注28-Aに記載している。

8 - E. グローバル・ミニマム法人課税

2022年12月15日、EU加盟国は、OECDの国際税制改革における最低税率課税制度（「第2の柱」として知られる）のEUレベルでの実施に関する指令を正式に採択した。この指令はまだ欧州連合の公報には掲載されていない。今後、加盟国は、当該指令を国内法制化しなければならない。

この指令は、EU域内の多国籍企業及び大規模な国内企業グループを対象として「トップアップ税」を導入することにより、15%のグローバル最低法人税率を設定することを目的とし、これによって大規模な多国籍企業の収益と税金の不平等な分配に関する問題に対処するためにOECDの包括的枠組の中で達成された世界的な合意を、EU域内に適用するものである。

ルノー・グループは、本財務諸表の承認日現在、これらの新たな施策の実施について検討を行っている。

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)	2022年度	2021年度
発行済株式	295,722	295,722
自己株式	(4,253)	(4,241)
日産の持分 × 日産に対するルノーの持分	(19,372)	(19,379)
基本的1株当たり利益計算用株式数	272,097	272,102

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式数、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式数を用いている。

(単位：千株)	2022年度	2021年度
基本的1株当たり利益計算用株式数	272,097	272,102
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の株式報酬	2,154	1,766
希薄化後1株当たり利益計算用株式数	274,251	273,868

希薄化後1株当たり利益の計算では、期中に潜在的に流通している普通株式の加重平均株式数、すなわち基本的1株当たり利益の計算に用いた株式数と、その発行が条件付の場合は報告日時点で業績条件を満たす潜在的希薄化効果を有するプランに基づき付与される業績連動株式に対する権利の数の合計数を用いている（注18-G）。

[次へ](#)

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

10 - A1. 無形資産及びのれんの増減

2022年度における無形資産の増減は次のとおりであった。

(単位：百万ユーロ)	2021年12月31日 現在	取得 / (償却及 び減損) ⁽¹⁾	(処分) / 戻入	為替換算調整 勘定	連結範囲の変更 及びその他	2022年12月31日 現在
資産計上した開発費	14,092	1,137	(1,072)	102	(2,312)	11,947
のれん	1,051	-	-	(3)	(745)	303
その他の無形資産	1,290	300	(5)	277	(389)	1,473
無形資産総額	16,433	1,437	(1,077)	376	(3,446)	13,723
資産計上した開発費	(9,035)	(1,404)	1,070	(122)	1,519	(7,972)
のれん	(30)	(730)	-	-	730	(30)
その他の無形資産	(970)	(141)	3	(353)	440	(1,021)
償却及び減損	(10,035)	(2,275)	1,073	(475)	2,689	(9,023)
資産計上した開発費	5,057	(267)	(2)	(20)	(793)	3,975
のれん	1,021	(730)	-	(3)	(15)	273
その他の無形資産	320	159	(2)	(76)	51	452
無形資産純額	6,398	(838)	(4)	(99)	(757)	4,700

(1) 韓国企業のRKMが少数株主であるジーリーから技術ライセンスを2,640億ウォン（注3-A参照）、約194百万ユーロで取得したことの対価としてジーリーがRKMによる同額の増資を引き受けたことに対応する相互依存的なキャッシュ・フローは、事業の実態を反映するためにキャッシュ・フロー計算書に純額で表示している。

のれんの大部分はヨーロッパに所在している。

2022年度における無形資産の取得は自己制作資産1,137百万ユーロ及び購入資産300百万ユーロを含む（2021年度はそれぞれ1,084百万ユーロ及び93百万ユーロ）。

2022年度における無形資産の償却及び減損は、自動車（部品を含む）に関する減損41百万ユーロを含む（2021年度は80百万ユーロの減損）（注6-D）。また、アフトワズ及びルノー・ロシアののれん及び無形資産の減損を含む（注3-B参照）。

処分は主に、使用しなくなった資産計上した開発費の費用化に関するものである。

2021年度における無形資産の増減は次のとおりであった。

(単位：百万ユーロ)	総額	償却及び減損	純額
2020年12月31日残高	15,152	(8,805)	6,347
取得(注26-C) / (償却及び減損) ⁽¹⁾	1,177	(1,253)	(76)
(処分) / 戻入	(15)	6	(9)

為替換算調整勘定	86	(7)	79
連結範囲の変更及びその他	33	24	57
2021年12月31日残高	16,433	(10,035)	6,398

(1) 無形資産に関するマイナス80百万ユーロの減損を含む。

10 - A2. 費用計上した研究開発費

(単位：百万ユーロ)	2022年度	2021年度 ⁽¹⁾
研究開発費	(2,259)	(2,265)
資産計上した開発費	1,110	1,022
資産計上した開発費の償却	(976)	(1,070)
合計（損益計算書計上額）	(2,125)	(2,313)

(1) 2021年度財務諸表は、ロシア連邦における非継続事業のため、IFRS第5号の適用により調整されている（注3-B参照）。

研究開発費は自動車開発活動のための研究開発税額控除と相殺して計上されている。

製品ラインナップ、特に電気自動車ラインナップについては、Cセグメント及び商用車において現在アップグレードが進行中であり、2022年度の研究開発費の緩やかな減少は、固定費削減の動きに起因している。

開発費の資産計上の水準は、ラインナップのリニューアル・サイクルと一致して、2021年度よりも高くなっている。

資産計上した開発費の償却は2021年度より減少し、また2022年度に資産計上した開発費の金額より少なかった。これは主に過年度における資産計上水準の低下と、一部プログラムの耐用期間の延長によるものである。

10 - B. 有形固定資産

2022年度における有形固定資産の増減は次のとおりであった。

(単位：百万ユーロ)	2021年12月31日現在	取得 / (減価償却及び減損)	(処分) / 戻入	為替換算調整勘定	連結範囲の変更及びその他	2022年12月31日現在
土地	587	10	(36)	1	(108)	454
建物	6,686	63	(285)	97	(1,435)	5,126
特殊工具	19,025	690	(460)	130	(3,700)	15,685
機械装置・工具器具	14,518	658	(524)	156	(3,447)	11,361
顧客向けリース固定資産	5,360	1,199	(1,293)	(23)	(23)	5,220
その他の有形固定資産	913	157	(66)	3	(59)	948
使用権資産	894	154	(106)	8	(54)	896
- 土地	11	2	(4)	1	(5)	5
- 建物	825	138	(89)	6	(41)	839
- その他の資産	58	14	(13)	1	(8)	52
建設仮勘定 ⁽¹⁾	1,864	(137)	-	130	(805)	1,052

総額	49,847	2,794	(2,770)	502	(9,631)	40,742
土地						
建物	(4,610)	(445)	221	(132)	1,074	(3,892)
特殊工具	(16,119)	(898)	454	(147)	3,114	(13,596)
機械装置・工具器具	(10,301)	(929)	493	(164)	2,305	(8,596)
顧客向けリース固定資産	(1,476)	(448)	310	3	4	(1,607)
その他の有形固定資産	(846)	(257)	64	(1)	168	(872)
使用権資産	(332)	(148)	63	(4)	26	(395)
- 土地	(3)	(4)	-	(2)	6	(3)
- 建物	(295)	(133)	54	(1)	14	(361)
- その他の資産	(34)	(11)	9	(1)	6	(31)
建設仮勘定	4	(397)	-	(133)	447	(79)
減価償却及び減損⁽²⁾	(33,680)	(3,522)	1,605	(578)	7,138	(29,037)
土地	587	10	(36)	1	(108)	454
建物	2,076	(382)	(64)	(35)	(361)	1,234
特殊工具	2,906	(208)	(6)	(17)	(586)	2,089
機械装置・工具器具	4,217	(271)	(31)	(8)	(1,142)	2,765
顧客向けリース固定資産	3,884	751	(983)	(20)	(19)	3,613
その他の有形固定資産	67	(100)	(2)	2	109	76
使用権資産	562	6	(43)	4	(28)	501
- 土地	8	(2)	(4)	(1)	1	2
- 建物	530	5	(35)	5	(27)	478
- その他の資産	24	3	(4)	-	(2)	21
建設仮勘定 ⁽¹⁾	1,868	(534)	-	(3)	(358)	973
純額	16,167	(728)	(1,165)	(76)	(2,493)	11,705

(1) 「建設仮勘定」からの振替は、各資産区分の「取得/(減価償却及び減損)」に記載されている。

(2) 2022年度における減価償却及び減損は減損216百万ユーロを含み、主に中国の過剰生産能力に関するものであった(注6-D参照)。

2021年度における有形固定資産の期中変動は次のとおりであった。

(単位：百万ユーロ)	総額	減価償却及び減損	純額
2020年12月31日残高	49,319	(32,184)	17,135
取得/(減価償却及び減損) ⁽¹⁾	3,045	(2,792)	253
(処分)/戻入	(2,752)	1,443	(1,309)
為替換算調整勘定	84	10	94
連結範囲の変更及びその他	151	(157)	(6)
2021年12月31日残高	49,847	(33,680)	16,167

(1) 有形固定資産の減損マイナス69百万ユーロを含む。

注11 - 固定資産の減損テスト

ルノー・グループでは、会計方針の項で述べた方法により固定資産の減損テストを実施した（注2-M）。

11 - A. 自動車専用資産（部品を含む）及び特定の企業の資産に対する減損テスト

自動車（部品を含む）の専用資産及び特定の企業に属する資産に対する減損テストの結果、2022年度は、無形資産マイナス41百万ユーロ（2021年度はマイナス48百万ユーロ）及び有形固定資産マイナス205百万ユーロ（2021年度はマイナス30百万ユーロ）を含むマイナス246百万ユーロ（2021年度はマイナス78百万ユーロ）の減損が計上された。

また、2021年度には、特に製造中止又はリース終了が決定したことにより、さらにマイナス71百万ユーロの減損が計上された。

11 - B. 自動車部門の資金生成単位に対する減損テスト

自動車部門の減損テストではDCF法で求めた使用価値を回収可能価額として使用したが、その根拠となる仮定は以下のとおりである。

	2022年12月31日	2021年12月31日
永久成長率	1.0 %	1.0 %
税引後割引率	11.6 %	8.9 %

2022年12月31日現在、減損テストに使用される仮定は、2021年1月に発表され2022年度後半に更新された2021-2025年の中期計画に基づいている。これには、電子構成部品の供給危機、インフレ及び増大する気候リスクのマイナス影響に関する仮定が含まれている。

2022年及び2021年12月31日現在の減損テストにおいて使用された永久成長率は、気候変動に関するパリ協定の締約国によるコミットメントの影響を含んでいる。

減損テストの結果、2022年12月31日現在、自動車部門の資産についての減損は認識されず、また、使用される主要な仮定を合理的に変更しても、テストが実施された資産の回収可能価額が帳簿価額を下回ることはないと判断された。

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でも、帳簿価額よりも高い状態である。

- ・ 永久成長率0 %
- ・ 12.5%の税引後割引率

注12 - 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・グループの投資

(単位：百万ユーロ)	2022年度	2021年度
連結損益計算書		

持分法により計上される関連会社の当期純（損）益における持分	526	380
連結財政状態計算書		
持分法により計上される関連会社に対する投資	17,487	16,234

12 - A. 日産の連結方法

ルノー・グループと日本の自動車メーカーである日産及び三菱自動車は、共通の利害を持つ3つの異なる企業が利益拡大を目指す統一勢力として、アライアンスを発展させてきた。このアライアンスは、以下のようにそれぞれのブランド・アイデンティティを維持し、互いの企業文化を尊重するように組織されている。

- ・ ルノー・グループは日産の株主総会において、議決権の過半数の保有を確保しない。
- ・ ルノー・グループと日産の合意条項により、ルノー・グループは日産の取締役の過半数を選任すること、及び日産の取締役会における議決権の過半数を占めることはできず、ルノー・グループは日産の社長を一方的に選任することはできない。
- ・ 2019年3月、ルノー・グループ、日産及び三菱自動車は、アライアンスの運営管理を監督する「アライアンス・オペレーティング・ボード（AOB）」を新設することを発表した。アライアンス・オペレーティング・ボードは、ルノー・グループの取締役会長、ルノー・グループのCEO、日産のCEO及び三菱自動車のCEOで構成されている。方向の決定はコンセンサスによって行われる。2019年11月、AOBは、AOB及びアライアンス3社のCEOに報告するアライアンス・セクレタリー・ジェネラルを任命した。
- ・ 2022年12月31日現在、ルノー・グループは日産の取締役会に2つの議席を有し、ルノー・グループ取締役会長のジャンドミニク・スナル氏及びルノー・グループの主席取締役であるピエール・フルーリオ氏が代表を務めている。
- ・ ルノー・グループは日産の資産を、自らの資産のように利用したり、あるいはその利用に影響を及ぼしたりすることはできない。
- ・ ルノー・グループは日産の債務に関していかなる保証も行わない。

以上のような状況から、ルノー・グループは日産に対し十分な影響力を有しているため、日産への投資を連結に含めるために持分法を適用している。

12 - B. 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（東京証券取引所に上場しているため）による日産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ったものである。

日産は毎年3月31日現在及び四半期ごとに連結財務諸表を公表している。ルノー・グループの連結のため、日産の業績はルノー・グループの決算期に合わせる形で報告され、1月～12月の業績がルノー・グループの年次財務諸表に連結される。

2022年12月31日現在日産が保有する自己株式は0.6%である（2021年12月31日現在は0.6%）。その結果、ルノーSAの日産に対する持分は43.7%である（2021年12月31日現在は43.7%）。また2022年9月30日現在ルノーSAが日産に対して保有する議決権は43.7%である（2021年9月30日現在は43.7%）。

12 - C. 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との相殺 ⁽¹⁾	純額		
2021年12月31日現在	16,498	(974)	15,524	710	16,234

2022年度当期純利益	526	-	526	-	526
配当金分配	(64)	-	(64)	-	(64)
為替換算調整勘定	732	-	732	(52)	680
その他の変動 ⁽²⁾	111	-	111	-	111
2022年12月31日現在	17,803	(974)	16,829	658	17,487

- (1) 日産は2002年以来、44,358千株のルノーSA株式を保有している（およそ15%の所有持分）。ルノーSAの日産に対する持分割合に基づいて相殺される。
- (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。

12 - D. 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)	2021年 12月31日 現在	2022年度 当期純利益	配当金	為替換算 調整勘定	その他の 変動 ⁽¹⁾	2022年 12月31日 現在
日本の会計基準による資本に対する親会社株主の持分	4,271	129	(20)	647	45	5,072
IFRSの準拠による修正再表示						
退職給付及びその他の従業員長期給付引当金	8	(46)	-	(4)	30	(12)
開発費の資産計上	535	63	-	3	(2)	599
繰延税金及びその他の修正再表示	(77)	(5)	-	22	(22)	(82)
IFRSの準拠による修正再表示後純資産	4,737	141	(20)	668	51	5,577
ルノー・グループの基準による修正再表示 ⁽²⁾	188	27	(1)	(41)	(14)	159
ルノー・グループの基準による修正再表示後純資産	4,925	168	(21)	627	37	5,736
(単位：百万ユーロ)						
ルノー・グループの基準による修正再表示後純資産	37,768	1,205	(147)	1,677	272	40,775
ルノーSAの持分割合	43.7%					43.7%
ルノー・グループの持分（下記相殺効果前）	16,498	526	(64)	732	111	17,803
ルノー・グループに対する日産の投資の相殺 ⁽³⁾	(974)					(974)
日産の純資産に対するルノー・グループの持分	15,524	526	(64)	732	111	16,829

- (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再表示は、ルノーに対する日産の持分（持分法による）の消去、及びロシア連邦におけるルノー・グループの事業の支配の喪失の影響の日産財務諸表における消去を含み、また、歴史的には1999年から2002年の間に実施された買収についてルノーが固定資産を再評価したことに対応している。
- (3) 日産は2002年以来、ルノーSA株式を44,358千株保有しており、所有持分は約15%である。ルノーSAの日産に対する持分割合に基づいて相殺される。

12 - E. 日本の会計基準に基づく日産の当期純利益

日産の会計年度は3月31日を期末日とするため、2022年度のルノー・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2021会計年度第4四半期から2022会計年度の第3四半期までの当期純利益の合計である。

	日産の 2021会計年度 第4四半期 2022年1～3月	日産の 2022会計年度 第1四半期 2022年4～6月	日産の 2022会計年度 第2四半期 2022年7～9月	日産の 2022会計年度 第3四半期 2022年10～12月	ルノーの 連結財務諸表 基準期間 2022年1～12月

	十億円	百万ユーロ								
当期純利益 - 親会社株主持分	14	109	47	341	17	125	51	351	129	926

12 - F. IFRSに基づく日産の財務情報

下表は日産の各年の1月1日から12月31日までの12ヶ月間の財務情報をルノー・グループの連結用にIFRSに基づき修正再表示したものである。修正再表示には1999年及び2002年の株式取得時にルノー・グループが適用した公正価値による資産・負債の調整及び日産のルノー・グループに対する投資（持分法による）の消去は含まれていない。

	2022年度		2021年度	
	(単位：十億円)	(単位：百万ユーロ) ⁽¹⁾	(単位：十億円)	(単位：百万ユーロ) ⁽²⁾
売上高	10,220	74,047	8,937	68,820
当期純利益				
親会社株主持分	166	1,205	134	1,032
非支配株主持分	(25)	(180)	(22)	(169)
その他の包括利益項目				
親会社株主持分	704	5,099	411	3,165
非支配株主持分	88	638	70	539
包括利益				
親会社株主持分	870	6,303	545	4,197
非支配株主持分	63	458	48	370
日産からの受取配当金	9	64	-	-

	2022年12月31日		2021年12月31日	
	(単位：十億円)	(単位：百万ユーロ) ⁽¹⁾	(単位：十億円)	(単位：百万ユーロ) ⁽²⁾
固定資産	6,775	48,169	6,564	50,345
流動資産	11,133	79,145	10,159	77,918
資産合計	17,908	127,314	16,723	128,264
資本				
親会社株主持分	5,596	39,781	4,756	36,478
非支配株主持分	491	3,490	414	3,175
固定負債	5,339	37,954	5,430	41,647
流動負債	6,482	46,089	6,123	46,963
資本及び負債合計	17,908	127,314	16,723	128,264

(1) 損益計算書項目は2022年度の平均為替レート（138.01円 = 1ユーロ）で換算。財政状態計算書項目は2022年12月31日の為替レート（140.66円 = 1ユーロ）で換算。

(2) 損益計算書項目は2021年度の平均為替レート（129.86円 = 1ユーロ）で換算。財政状態計算書項目は2021年12月31日の為替レート（130.38円 = 1ユーロ）で換算。

12 - G. 日産自動車に対する投資のヘッジ

ルノー・グループは1999年以降、日産への投資に係る円・ユーロの為替リスクを部分的にヘッジしている。このヘッジの詳細については注25-B2に記載している。

これに係るヘッジ取引残高は2022年12月31日現在、日本のサムライ債市場において直接円建てで発行した社債総額1,999億円（1,421百万ユーロ）である。

2022年度は為替差により25百万ユーロのマイナスの効果（2021年度は4百万ユーロのプラスの効果）が発生した。

12 - H. ルノー・グループの日産自動車への投資の市場価格に基づく価値

2022年12月31日現在の株式相場418円 / 株によれば、ルノー・グループの日産に対する投資価値は5,444百万ユーロと評価される（2021年12月31日現在では株式相場556円 / 株で7,812百万ユーロ）。

12 - I. 日産への投資の減損テスト

2022年12月31日現在、日産への投資の株式市場における価値が、ルノー・グループの財政状態計算書における価値を68.9%下回っていた（2021年12月31日現在は51.9%下回っていた）。

会計方針の注記に示している方法により、2022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7.73%及び永久成長率（インフレの影響を含む）1.42%を適用した。継続価値は日産の過去のデータ並びに台数及び為替に関する新たな中期予測を含む保守的な中長期予測と整合する収益性の見積もりの下で算定した。

テストの結果、2022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が合理的に変更されても、日産への投資の回収可能価額が帳簿価額を下回ることはないと判断されている。

税引後割引率6.53%及び永久成長率（インフレの影響を含む）1.47%を適用して2021年12月31日現在に実施した減損テスト後、同様の結論に達した。

12 - J. ルノー・グループと日産グループ間の取引

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：
 - 2022年度のルノー・グループから日産グループへの売上の総額は、約2,015百万ユーロであった（2021年度は1,763百万ユーロ）。その内訳は、車両が約1,443百万ユーロ（2021年度は1,065百万ユーロ）、構成部品が約427百万ユーロ（2021年度は579百万ユーロ）、及びサービスが約145百万ユーロ（2021年度は119百万ユーロ）である。
 - 2022年度のルノー・グループによる日産グループからの購入総額は、約1,564百万ユーロであった（2021年度は1,559百万ユーロ）。その内訳は、車両が約1,200百万ユーロ（2021年度は1,206百万ユーロ）、構成部品が約249百万ユーロ（2021年度は226百万ユーロ）、及びサービスが約115百万ユーロ（2021年度は127百万ユーロ）である。
 - 2022年12月31日現在のルノー・グループの日産グループに対する債権残高は、504百万ユーロであり（2021年12月31日現在は424百万ユーロ）、また2022年12月31日現在のルノー・グループの日産グループに対する債務残高は500百万ユーロである（2021年12月31日現在は607百万ユーロ）。

- ・ 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、日産グループのカウンターパーティーとして、為替及び金利のリスクをヘッジするための金融商品取引を行っている。ルノー・ファイナンスは外為市場において、2022年度に約149億ユーロの外国為替取引を日産のために行っている（2021年度は124億ユーロ）。為替及び金利デリバティブに関して日産との間で行われる取引は市場価格で計上され、ルノー・ファイナンスが運用するポジションに含まれる。貸借対照表上では、日産グループに関するデリバティブ資産は2022年12月31日現在188百万ユーロであり（2021年12月31日現在は11百万ユーロ）、またデリバティブ債務は2022年12月31日現在54百万ユーロである（2021年12月31日現在は34百万ユーロ）。

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。2022年度に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89百万ユーロであった（2021年度は75百万ユーロ）。2022年12月31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34百万ユーロであり（2021年12月31日現在は32百万ユーロ）、2022年12月31日現在の債務残高は115百万ユーロである（2021年12月31日現在は121百万ユーロ）。

アライアンス・パートナーはまた、提携している関連会社及び共同支配企業に投資している。それらの事業体の活動及び所在地、並びにルノー・グループがそれらの事業体に及ぼしている影響については、その詳細を注13に示している。

注13 - 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)	2022年度	2021年度
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	(103)	135
持分法が適用される関連会社 ⁽¹⁾	(70)	93
持分法が適用される共同支配企業	(33)	42
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	723	721
持分法が適用される関連会社 ⁽²⁾	527	512
持分法が適用される共同支配企業	196	209

(1) 関連会社の当期純利益には、ロシア連邦で事業展開している販売金融部門の会社であるRNバンクの資産に対する減損マイナス119百万ユーロが含まれる。

(2) ルノー・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）の生産資産にかかる減損51百万ユーロを含む。

13 - A. 持分法が適用される主要なその他の関連会社及び共同支配企業に関する情報

会社	所在国	主な活動	ルノー・グループが保有する所有権及び議決権の割合		2022年12月31日現在のその他の関連会社及び共同支配企業に対する投資	2021年12月31日現在のその他の関連会社及び共同支配企業に対する投資
			2022年12月31日現在	2021年12月31日現在		

関連会社						
自動車						
Motorlu Araclar Imal ve Satis AS (MAIS (マイス))	トルコ	自動車販売	49%	49%	151	64
ルノー・日産オートモティブ・インドシア・プライベート・リミテッド (RNAIPL)	インド	自動車製造	30%	30%	150	135
ブーヌ・コムヌール	フランス	廃棄物処理	33%	33%	81	80
EGT	中国	自動車製造	25%	25%	9	6
ベルコール	フランス	電気自動車	24%	24%	25	25
モビリティ・トレーダー・ホールディング ⁽¹⁾	ドイツ	自動車販売	3%	3%	9	20
Beyonca	中国	電気自動車	14%		38	-
販売金融						
モビリティ・トレーダー・ホールディング ⁽¹⁾	ドイツ	自動車販売	5%	5%	14	30
RNバンク	ロシア	金融	30%	30%	-	94
日産ルノー・フィナンシャル・サービスズ・インドシア・プライベート・リミテッド	インド	金融	30%	30%	37	36
共同支配企業						
自動車						
ルノー・アルジェリ・プロデュークシオン	アルジェリア	自動車製造	49%	49%	0	-
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	中国	自動車製造	49%	49%	0	-
アライアンス・ベンチャーズb.v.	オランダ	新たなテクノロジー新興企業への融資	40%	40%	154	159
ワイロット	フランス	電気自動車	21%	21%	10	10
Hyvia	フランス	水素自動車	50%	50%	0	4
JSC OAT	ロシア	自動車製造	0%	40%	-	10
販売金融						
オルファン・フィナンスマン・アノニム・シルケティ	トルコ	金融	50%	50%	15	16
ルノー・アルジェリ・プロデュークシオン						
カーシェアリング・モビリティ・サービスズSL	スペイン	モビリティサービス	50%	50%	4	5
その他の重要ではない関連会社及び共同支配企業					26	27
合計					723	721

(1) モビリティ・トレーダー・ホールディングに対する投資は、自動車部門及び販売金融部門によって共同保有している。

下記の表は、ルノー・グループと持分法により計上される主要なその他の関連会社及び共同支配企業との間の売買取引の合計額並びにこれらの企業とのルノー・グループの貸借対照表上のポジションを示す。

(単位：百万ユーロ)	2022年度		2021年度	
	その他の関連会社及び共同支配企業に対する売上	購入	その他の関連会社及び共同支配企業に対する売上	購入
連結損益計算書				

Motorlu Araclar Imal ve Satis A.S (MAIS(マイス))	1,693	(2)	1,354	(2)
ルノー・日産オートモティブ・インディア ア・プライベート・リミテッド(RNAIPL)	10	(545)	7	(461)
ブーヌ・コムヌール	18	(1)	18	(1)
EGT	17	(713)	7	(208)
ルノー・アルジェリ・プロデュークシヨ	2	(36)	-	(89)

(単位：百万ユーロ)	2022年12月31日現在				
連結財政状態計算書	金融資産	自動車顧客債権	その他の資産	営業債務	その他の負債
Motorlu Araclar Imal ve Satis A.S (MAIS(マイス))	-	52	-	4	-
ルノー・日産オートモティブ・インディア ア・プライベート・リミテッド(RNAIPL)	16	85	168	64	-
ブーヌ・コムヌール	-	9	-	-	3
EGT	-	7	16	120	-
ルノー・アルジェリ・プロデュークシヨ	-	18	-	3	-

(単位：百万ユーロ)	2021年12月31日現在				
連結財政状態計算書	金融資産	自動車顧客債権	その他の資産	営業債務	その他の負債
Motorlu Araclar Imal ve Satis A.S (MAIS(マイス))	-	17	-	2	-
ルノー・日産オートモティブ・インディア ア・プライベート・リミテッド(RNAIPL)	-	25	200	59	-
ブーヌ・コムヌール	-	11	-	-	7
EGT	27	2	1	57	-
ルノー・アルジェリ・プロデュークシヨ	-	4	-	-	-

13 - B. 持分法が適用されるその他の関連会社に関する累積の財務情報

(単位：百万ユーロ)	2022年12月31日現在	2021年12月31日現在
関連会社に対する投資	527	512
関連会社の利益(損失)に対する持分	(70)	93
その他の包括利益項目に対する関連会社の持分	(212)	(218)
包括利益に対する関連会社の持分	(282)	(125)

13 - C. 持分法が適用される共同支配企業に関する累積の財務情報

(単位：百万ユーロ)	2022年12月31日現在	2021年12月31日現在
共同支配企業に対する投資	196	209
共同支配企業の利益(損失)に対する持分	(33)	42
その他の包括利益項目に対する共同支配企業の持分	(17)	(38)
包括利益に対する共同支配企業の持分	(50)	4

日産とともに共同所有されるルノー・日産B.V.は重要ではないため連結されていない。

注14 - 棚卸資産

(単位：百万ユーロ)	2022年12月31日現在			2021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	1,701	(216)	1,485	1,811	(268)	1,543
仕掛品	252	(7)	245	360	(3)	357
中古車両	946	(93)	853	1,065	(114)	951
製品及び予備部品	2,751	(121)	2,630	2,080	(139)	1,941
合計	5,650	(437)	5,213	5,316	(524)	4,792

注15 - 販売金融債権

15 - A. 販売金融債権の種類別内訳

(単位：百万ユーロ)	2022年12月31日現在	2021年12月31日現在
ディーラー向け債権	10,003	6,343
消費者向け融資	23,519	23,159
リース及び類似取引	11,836	11,024
総額	45,358	40,526
減損	(1,111)	(1,028)
純額	44,247	39,498

公正価値の詳細は注24-Aに記載している。

15 - B. 販売金融債権の譲渡

(単位：百万ユーロ)	2022年12月31日現在		2021年12月31日現在	
	帳簿価額	公正価値	帳簿価額	公正価値
貸借対照表に計上されている債権譲渡	13,650	13,530	12,589	12,541
関連債務	3,319	3,377	3,098	3,113

販売金融部門は最終顧客へのローン及びディーラーシップ・ネットワークに対する債権について、ドイツ、スペイン、フランス、イタリア及び英国における様々な公募での証券化取引やフランス、英国及びドイツにおける様々な導管体による資金調達を行ってきた。どちらのタイプの資金調達も、特別目的事業体（SPV）を通じて行われる。いくつかの公募証券はRCIバンクが引き受けており、これによりRCIバンクは欧州中央銀行において適格担保とされる証券を有することができる。

2022年、販売金融部門は、証券化市場において、フランスの子会社ディアックが行った自動車ローンを裏付けとする約700百万ユーロ（上位債650百万ユーロ及び劣後債約50百万ユーロからなる）の取引を行った。

販売金融部門は、スペインでも初の証券化を開始し、ルノー・グループが全額保有する11億ユーロの上位社債が発行された。この新しいプログラムは、欧州中央銀行の金融政策オペレーションの適格資産を増やし、多様化することで、ルノー・グループの流動性を強化するものである。

リスクはすべてルノー・グループが負っているため、かかる証券化取引を通じて譲渡した債権の消滅を認識していない。関連債務はこの証券化による有価証券に対応するもので、「その他の証書による債務」に計上されている。

譲渡債権とそれに対応する関連債務との差異は、証券化に必要な債権信用度の高さや、RCIバンクが流動性準備金のために留保する証券の割合によるものである。

証券化した資産の再譲渡や担保設定はできず、債券の引受人は譲受した資産に係る請求権を有するのみである。

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28-A4に示している。

15 - C. 販売金融債権の満期

(単位：百万ユーロ)	2022年12月31日現在	2021年12月31日現在
1年未満	22,280	18,499
1～5年	21,598	20,644
5年超	369	355
販売金融債権合計（純額）	44,247	39,498

15 - D. 販売金融債権のリスクのレベル別内訳

2021年、販売金融部門は、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）並びに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、デフォルトの新定義に向けたコンプライアンス・プログラムを完成させた。

プロビジョニング・パラメータ（デフォルト確率、デフォルトによる損失）は、デフォルトの新定義に適用される方法（計算履歴の再構築、適応日数延滞カウンターなど）に基づいており、2022年6月以降は、すべての国についてデフォルトによる損失を月次で更新している。

(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	2022年 12月31日現在
総額	35,355	10,003	45,358
健全な債権	31,283	9,787	41,070
当初認識から信用リスクの上昇が見られる債権	3,093	167	3,260
貸倒債権	979	49	1,028
貸倒債権合計の割合	2.8%	0.5%	2.3%
減損	(1,063)	(48)	(1,111)
健全な債権に係る減損	(323)	(20)	(343)
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	(179)	(6)	(185)
貸倒債権に係る減損	(561)	(22)	(583)
総純額	34,292	9,955	44,247

(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 12月31日現在
------------	----------------	-----------------	-------------------

総額	34,183	6,343	40,526
健全な債権	30,067	6,118	36,185
当初認識から信用リスクの上昇が見られる債権	3,126	165	3,291
貸倒債権	990	60	1,050
貸倒債権合計の割合	2.9%	0.9%	2.6%
減損	(953)	(75)	(1,028)
健全な債権に係る減損	(254)	(37)	(291)
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	(161)	(9)	(170)
貸倒債権に係る減損	(538)	(29)	(567)
総純額	33,230	6,268	39,498

15 - E. 販売金融の信用リスクに対するエクスポージャー

販売金融活動に係るリスクには、帳簿に示された販売金融債権の純額以外にも「オフバランス約定」（注28-A）の項に記載されている取消不能の顧客への貸付確定金額があり、この金額を加算したものが販売金融活動における信用リスクの総額となる。このリスクは顧客から差し入れられる担保により軽減されており、その詳細は「取得済みのオフバランス約定」（注28-B）の項に記載されている。特に、2022年12月31日現在については、784百万ユーロの担保（2021年12月31日現在は805百万ユーロ）が回収遅延又は減損処理済みの販売金融債権に対して差入れられている。

顧客の信用リスクは、（スコアリング・システムを用いて）評価され、活動の種類（顧客及びディーラー）によりモニタリングされる。当年度末現在において、満期到来前又は減損処理前の販売金融債権については、規制により定義されるような不良債権化の兆候や販売金融債権の顧客に対するリスクの著しい集中は見られない。

注16 - 債権

債権の純額

(単位：百万ユーロ)	2022年12月31日現在	2021年12月31日現在
総額	1,799	1,593
発生信用損失による減損 ⁽¹⁾	(795)	(797)
予想信用損失による減損	(6)	(8)
純額	998	788

(1) 2022年12月31日現在はイランに関連したマイナス678百万ユーロを含む。

この項目には、ルノー・グループの販売金融会社又はグループ外の事業体に売却され、債権の保有に伴う実質的にすべてのリスク及び利益が移転されている債権は含まれない。希薄化リスク（主に商事紛争に起因する未決済リスクなど）はルノー・グループの負担であるが、微々たるものである。このようにしてルノー・グループの販売金融会社に譲渡された債権は販売金融債権の中に、主としてディーラーシップに対する債権として含まれる。

さらに、自動車部門、アフトワズ及びモビリティサービス部門の顧客に対する著しいリスクの集中は見られず、また、ルノー・グループ外の顧客でこれらの部門の総売上高の10%超を占める先は1件もない。

信用リスクの管理方針は注25-B6に示す。

債権の信用リスクのエクスポージャーの最大額は、かかる債権の帳簿に示された純額となる。

自動車顧客債権の減損モデルは注2-Gに示す。

公正価値の詳細は注24-Aに記載している。

注17 - その他の流動及び非流動資産

(単位：百万ユーロ)	2022年12月31日現在			2021年12月31日現在		
	非流動	流動	合計	非流動	流動	合計
前払費用	136	419	555	133	351	484
未収税金（当期税金を含まない）	236	1,325	1,561	230	1,387	1,617
未収税金（当期税金に係る）	23	154	177	19	128	147
その他の債権	441	1,830	2,271	488	1,753	2,241
非連結子会社に対する投資及び資産計上可能な前払金 ⁽¹⁾	102	-	102	96	-	96
自動車部門の通常取引に係るデリバティブ	-	89	89	-	50	50
販売金融部門の金融取引に係るデリバティブ	-	434	434	-	147	147
売却目的で保有する資産 ⁽²⁾	-	3,861	3,861	-	129	129
合計	938	8,112	9,050	966	3,945	4,911
総額	1,031	14,386	15,417	1,080	4,075	5,155
減損	(93)	(6,274)	(6,367)	(114)	(130)	(244)

(1) 10百万ユーロを超える非連結子会社に対する投資はルノー・日産BV、Kadensis及びモビライズ・ペイス.a.s.に関するものである。

(2) 売却目的で保有する資産の詳細は注3-Cに記載している。

注18 - 資本

18 - A. 資本金

2022年12月31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株当たりの額面金額は3.81ユーロである（1株当たりの額面金額は2021年12月31日現在から変更無し）。

自己株式への配当はない。自己株式は2022年12月31日現在、ルノーSAの資本金の1.80%を占めている（2021年12月31日現在は1.55%）。

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㈱を通じてルノーSA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）。

18 - B. 資本運用

ルノー・グループの資本運用の目的は、事業の継続性を保証することにより株主へのリターン及びその他の関係者の利益を確保し、資本構造を最適に維持することにより費用の最適化を図ることにある。株主配当金の支払調整、株式の償還、新株の発行などを行う場合もある。

ルノー・グループの目的については各事業セグメントにおいて様々な方法で管理統制されている。

販売金融部門には銀行業に対する法定比率を遵守する義務がある。最低支払能力比率（リスク加重資産総額に対する、劣後ローンを含めた資本の比率）は8%である。RCIバンクのコアTier1支払能力比率は2022年12月31日現在で14.47%である（2021年12月31日現在で14.76%）。

また、ルノー・グループは日産への投資について部分的ヘッジを行っている（注12-G及び25-B2）。

18 - C. ルノー自己株式

株主総会の決議に従って、ルノー自己株式は、ルノー・グループのマネジャー及び幹部社員に付与する業績連動株式制度及びその他の株式報酬に関する合意に割り当てる株式、並びに2022年5月に投資銀行Exaneとの間で締結した流動性契約のために購入した株式で構成されている。当該契約に基づき、ルノーSAは、段階的にBNPに最高25百万ユーロの預金を行い、モニタリング業務に対するExaneの年次報酬は80,000ユーロとなる。ルノーSAは、当該契約に基づき、4,124,709株を平均価格30.63ユーロで購入し、4,013,309株を平均価格30.73ユーロで売却した。

	制度	流動性契約	2022年 12月31日現在	2021年 12月31日現在
自己株式制度の総額(単位：百万ユーロ)	205	3	208	237
自己株式の総数	5,199,461	111,500	5,310,961	4,582,464

18 - D. 配当

2022年5月25日開催の定時及び臨時株主総会において配当を行わないことが決議された（2021年度から変更無し）。

18 - E. 為替換算調整勘定

各年度の為替換算調整勘定の変動の詳細は次のとおりである。

(単位：百万ユーロ)	2022年度	2021年度
日産に対する投資価額の為替換算調整勘定の変動	680	594
日産に対する投資の部分ヘッジによる影響（税引後）(注12-G)	(25)	4
日産に係る為替換算調整勘定の変動額合計	655	598
超インフレ経済に関する変動	(80)	21
その他の為替換算調整勘定の変動	216	82
為替換算調整勘定変動額合計	791	701

超インフレ経済に関する変動は、2018年1月1日からアルゼンチンの子会社に起因する為替換算調整勘定の変動を含む。「その他の為替換算調整勘定の変動」は主として日本円、アルゼンチン・ペソ及びブラジル・レアルの変動によるものである。

18 - F. 金融商品再評価準備金18 - F1. 金融商品再評価準備金残高の変動

下表の金額は税効果を考慮後の数字である。

(単位：百万ユーロ)	キャッシュ・フロー・ヘッジ	公正価値で測定される資本性金融商品	公正価値で測定される負債性金融商品	合計	親会社株主持分合計
2021年12月31日現在	(27)	40	(1)	12	5
資本に計上された公正価値の変動	195	3	(5)	193	197
資本から損益への組替調整 ⁽¹⁾	9	-	(3)	6	6
2022年12月31日現在	177	43	(9)	211	208

(1) 資本から損益へ組替調整されたキャッシュ・フロー・ヘッジの内訳については以下の注F2を参照、また、資本から損益計算書へのキャッシュ・フロー・ヘッジの組替調整スケジュールについては以下の注F3を参照。

18 - F2. 金融商品再評価準備金から損益計算書項目に組替調整されたキャッシュ・フロー・ヘッジの内訳

(単位：百万ユーロ)	2022年度	2021年度
営業総利益	6	15
その他の営業利益及び営業費用	2	(1)
当期及び繰延税金	1	(5)
キャッシュ・フロー・ヘッジに係る損益計算書項目への組替調整額合計	9	9

18 - F3. 金融商品再評価準備金から損益計算書項目への、キャッシュ・フロー・ヘッジの組替調整スケジュール

(単位：百万ユーロ)	2022年12月31日現在	2021年12月31日現在
1年以内	29	-
1年超	243	21
キャッシュ・フロー・ヘッジ再評価準備金 (関連会社及び共同支配企業を除く)	272	21
キャッシュ・フロー・ヘッジ再評価準備金 (関連会社及び共同支配企業分)	(95)	(48)
キャッシュ・フロー・ヘッジ再評価準備金合計	177	(27)

上記のスケジュールはキャッシュ・フロー・ヘッジ契約の満期を基にしている。

18 - G. 業績連動株式制度及びその他の株式報酬契約

取締役会は定期的にルノー・グループの幹部社員及びマネジャーに対し、制度ごとに権利確定期間及び最低保有期間の異なる業績連動株式を付与している。すべての制度において、受益者への業績連動株式の付与数を決定するうえで勤務成果を条件に加えている。業績連動株式の権利の喪失は適用される規則に基づき、自己都合退職又は雇用終了の場合は全権利を喪失し、会社の都合による退職の場合は個別に決定される。

2022年度に、1,684千株式（当初価値総額79百万ユーロ）に係る業績連動株式制度プラン29が導入された。株式の権利確定期間は3年で、最低保有期間はない。

株式報酬は会計方針（注2-R）に記載の方法により評価されている。主な詳細は以下のとおりである。

プラン	当初価値 (千ユーロ)	ユニット 公正価値	2022年度費用 (百万ユーロ)	2021年度費用 (百万ユーロ)	付与日の 株価 (ユーロ)	金利	オプション 期間	1株当たり 配当金額 (ユーロ)
プラン24 ⁽¹⁾	53,646	66.18	-	-	82.79	(0.56)%	3-4年	2.40 - 2.88
	22,167	66.16	-	(1)	0.00	(0.57)%	4年	0
プラン25 ⁽¹⁾	63,533	73.37	-	2	90.64	(0.57)%	3-4年	3.15 - 3.34
	23,096	69.73	-	(3)	88.93	(0.57)%	4年	3.15 - 3.34
プラン26 ⁽¹⁾	49,618	42.50	(7)	(15)	54.99	-	3年	3.55 - 4.25
プラン27 ⁽¹⁾	11,062	10.31	(4)	(4)	14.55	(0.54)%	3年	3.55 - 4.25
プラン28 ⁽¹⁾	1,736	33.07	(1)	(1)	33.73	(0.61)%	3年	3.55 - 3.50
	38,678	31.60	(13)	(9)	33.73	(0.61)%	3年	0
プラン29 ⁽¹⁾	1,736	22.65	-	-	24.39	(0.02)%	3年	1.05-1.35
	77,357	21.64	(5)	-	24.39	(0.02)%	3年	0.65
合計			(30)	(31)				

(1) これらの制度については記載の期間内において業績連動株式の付与日が分かれている。上表では付与日ごとの付与数で加重平均した数字を表示している場合もある。

18 - G1. 各対象者が保有する株式にかかる権利の変動

各対象者が保有する株式にかかる権利の数の変動は以下のとおりである。

	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	2022年12月31日現在 未確定の権利
株式にかかる権利	4,444,368	1,683,640	(1,279,253) ⁽¹⁾	(375,054)	4,473,701

(1) 権利が確定した業績連動株式は主に、2018年度にプラン25に基づいて、また2019年度に税法上のフランス居住者に対してプラン26に基づいて付与されたものである。

18 - G2. 業績連動株式及び変動報酬として付与された株式

プラン25について、権利確定期間及び最低保有期間は、各国の税制を考慮するため、受益者が税法上のフランス居住者か又はその他の国の居住者かによって異なる。税法上のフランス居住者に付与される株式における権利確定期間は3年で、保有期間はその後の1年である。税法上のフランス非居住者については、権利確定期間は4年間で、最低保有期間はない。

プラン26からは、税法上のフランス居住者又は外国居住者に対して、権利確定期間は3年間で、保有期間はない。

制度	付与日	2022年12月31日時点で 付与された株式の権利	権利確定日	保有期間
プラン25	2018年2月15日	-	2021年2月15日	2021年2月15日 - 2022年2月15日
	2018年2月15日	-	2022年2月15日	無し
プラン26	2019年6月12日	-	2022年6月12日	無し

プラン27	2020年2月13日	1,305,690	2023年2月13日	無し
プラン28	2021年4月23日	1,495,021	2024年4月23日	無し
プラン29	2022年5月25日	1,672,990	2025年5月25日	無し
合計		4,473,701		

18 - H. 非支配株主の持分

会社	所在国	非支配株主が 保有する所有権 及び議決権の割合		当期純利益 - 非支配株主持分 (単位：百万ユーロ)		資本 - 非支配株主持分 (単位：百万ユーロ)		非支配株主(少数株主) に対する支払配当金 (単位：百万ユーロ)	
		2022年 12月31日 現在	2021年 12月31日 現在	2022年度	2021年度	2022年 12月31日 現在	2021年 12月31日 現在	2022年度	2021年度
自動車									
ルノー・コリア・ モーターズ	韓国	47%	20%	26	-	492	176	(2)	-
オヤック・ルノー・ オートモビル・ファ ブリカラリ	トルコ	48%	48%	59	18	329	304	(21)	(58)
JMEV	中国	50%	50%	(134)	(14)	(75)	20	-	-
その他				3	8	13	14	(6)	(2)
自動車合計				(46)	12	759	514	(29)	(60)
販売金融									
バンコ・RCI・ブラ ジル	ブラジル	40%	40%	12	10	-	-	(2)	(16)
ロンボ・コンパニ ア・ フィナンシエラ	アルゼン チン	40%	40%	(2)	(1)	-	-	-	-
RCI・コロンビアSA	コロンビ ア	49%	49%	8	8	-	-	(7)	(2)
その他				1	3	-	13	(2)	(2)
販売金融合計				19	20	-	13	(11)	(20)
アフトワズ合計		-	32%	(335)	54	-	66	(1)	(1)
モビリティサービス合計				-	(7)	(18)	(19)	-	-
合計				(362)	79	741	574	(41)	(81)

ルノー・グループは、バンコ・RCI・ブラジル、ロンボ・コンパニア・フィナンシエラ、RCI・コロンビアSA及びRCI・フィナンシャル・サービシーズS.r.o.の少数株主に対し、その投資分を売却するプットオプションを付与している。これらプットオプションに相当する負債の額はその他負債に含まれており、2022年12月31日現在、それぞれブラジル子会社については117百万ユーロ、アルゼンチンの子会社については4百万ユーロ、チェコの子会社については16百万ユーロ、コロンビアの子会社については49百万ユーロである（2021年12月31日現在はそれぞれ102百万ユーロ、4百万ユーロ、0百万ユーロ及び63百万ユーロであった）。これに相当する費用は資本勘定に計上され、非支配株主持分に優先的に割り当てられ、残りの額が親会社株主持分に割り当てられる。負債は公正価値で表示される。公正価値は、決算日現在に存在する金融ポートフォリオの将来の結果及びパートナーシップ契約の規定を考慮して、潜在的な購入価格を見積もることにより決定される。これは認識モデルを用いているが、それに関連する重要なデータが観測可能な市場データには基づいていないため、これはレベル3の公正価値である。

トルコのオヤックとの間で2018年度にパートナーシップ契約が締結されたが、その契約は、プットオプション及びコールオプションを含む(注28-A3参照)。ルノー・グループもまた、オヤック・グループのいくつかの企業体における株式のコールオプションを保有している(注28-B)。

子会社の運営に対する規制の枠組みに由来する制限を除いて、ルノー・グループが自らの資産を利用又は使用する能力及びその負債を決済する能力に対する重大な制限は存在しない。現地の監督当局が、銀行業務を行う子会社に対し、資本及び流動性について特定の水準を維持すること、グループの他の当事者に対するエクスポージャーを制限すること及びその他比率を遵守することを要求する可能性がある。

注19 - 退職給付及びその他の従業員長期給付債務に対する引当金

19 - A. 退職給付その他の給付制度

退職給付その他の従業員長期給付債務は、本質的に、在職従業員に係るものである。これらの給付は、確定拠出型制度又は確定給付型制度により行われる。

確定拠出型制度

ルノー・グループは各国の法律・慣行に従い年金及びその他の保障制度の責任を負う国家機関に対して給与に
応じた拠出金の支払を行なっている。現在、これらの制度に関する数理計算上の債務はない。

確定拠出型制度に係る総費用は、2022年度は516百万ユーロ(2021年度は393百万ユーロ)である。

確定給付型制度

確定給付型制度の会計処理については注2-Sに記載されており、この制度のために引当金が設定されている。当該制度の対象となる給付は以下のとおりである。

- ・ フランス、トルコなどの一定の国における法律又は契約の適用対象となる、退職又は離職時に支払われるべき給付
- ・ 従業員に契約上の利益を提供する補完年金(この種の制度はヨーロッパ、例えば、英国、フランス、ドイツ、オランダ、スイスなどで利用されている。)
- ・ その他、主に長期勤務報奨及び有給休暇の付与からなる長期給付

確定給付型補完年金制度については、一般的に、年金基金又は保険会社と契約を締結することにより積立が行われる。かかる場合、当該債務及び資産は別個に評価される。当該債務と支払原資のために保有される資産の公正価値との差異により積立不足又は積立超過となる場合がある。積立不足の場合には、引当金が計上される。積立超過の場合には、一定の条件に従って資産が認識される。

ルノー・グループの主要な確定給付型制度

フランスでは、ルノー・グループの退職補償金の支給のために、フランスの各会社が従業員代表と契約を締結する。当該補償金は従業員の給与及び勤続年数に基づいており、退職時に当該会社に雇用されていることが支給の条件となる。フランスの退職給付債務は全額引当金により賄われ、ルノー・グループの退職補償債務の大半を占める。

ルノー・グループの最も重要な補完年金制度は英国で運用されており、2つの確定給付型年金制度が2つの区分から構成される専用の年金基金の一環として運用されている。そのうち1つは自動車部門の子会社に係るもので、もう1つはRCI・ファイナンシャル・サービシーズ・リミテッド(RCI Financial Services Ltd.)に係るもので、合わせて1,712名を対象としている。この制度は2004年以降新規加入者を受け付けておらず、2019年12月31日以降、この制度に基づき追加の権利を獲得していない。2020年1月1日以降はすべての従業員が確定拠出型年金制度により利益を得ている。2022年12月31日現在、自動車部門専用の基金区分の積立不足額は、38

百万ポンドと評価されており、RCI・ファイナンシャル・サービシーズ・リミテッド専用の基金区分の積立不足額は5百万ポンドと評価されている。

この年金基金（トラスト）は法人である。当該年金基金は、加入会社並びにその在職従業員及び元従業員を等しく代表する受託者で構成される理事会により管理運用される。当該年金基金は、現地の法令に準拠しており、当該法令により最低積立必要額が定められているため、ルノー・グループにより追加拠出が実行される可能性がある。3年に1度の評価を前回2018年に行った後、ルノー・グループは、毎年5百万ポンドを上限とした拠出を行うことにより、2027年までに積立不足を補填することを確約した。資産運用方針は基金のセクション毎に監督当局により定められ、運用業績についても四半期毎に監督官庁の調査を受ける。これらの制度に係るリスクは通常のリスクである（積立資産に対する将来の運用収益の低下、株式市場の下落、受益者の平均余命の長期化、インフレ率の上昇等）。

19 - B. 最も重要な制度を対象とした引当金及びその他データの算出のために使用された主要な数理計算上の仮定

フランスにおけるルノー・グループの退職補償金を対象とした主要な数理計算上の仮定及び実際のデータ	2022年12月31日現在		2021年12月31日現在	
	ルノー-s.a.s.	その他の企業	ルノー-s.a.s.	その他の企業
退職年齢	60-65歳	60-67歳	60-65歳	60-67歳
割引率 ⁽¹⁾	3.74%	2% - 3.3%	0.82%	0.6% - 2%
昇給率	2.4%	1% - 4.7%	2.2%	1% - 2.8%
制度期間	13年	5-20年	13年	5-20年
債務総額	678百万ユーロ	154百万ユーロ	1,050百万ユーロ	168百万ユーロ

(1) フランスにおけるルノー・グループの債務評価に使う割引率は、債務の期限によって各社異なる。割引率のベンチマークとは、ゼロクーポン利率に、ロイターにより公表されたAAの格付けを有する発行体向けの平均的なスプレッド・カーブを加えたものである。

英国におけるルノー・グループの補完年金を対象とした主要な数理計算上の仮定及び実際のデータ	2022年12月31日現在		2021年12月31日現在	
	自動車	販売金融	自動車	販売金融
財務上の割引率 ⁽¹⁾	4.90%	4.90%	1.90%	1.90%
昇給率	NA	NA	NA	NA
制度期間	15年	16,5年	18年	20年
積立資産の実際の運用収益	-37.7%	-38.1%	-2.3% - 22.2%	9.3%
債務総額	255百万ユーロ	28百万ユーロ	419百万ユーロ	49百万ユーロ
年金基金により運用された資産の公正価値 ⁽²⁾	213百万ユーロ	22百万ユーロ	373百万ユーロ	38百万ユーロ

(1) 割引率は、AA-の格付けを有する社債のiBoxxポンド指数（DTRBポンドAA格付け社債イールドカーブ）に基づきデロイトにより設定された利率カーブを参照して決定された。

(2) 金利の上昇に伴い、運用方針によって積立資産の価値及び英国における約定総額が減少した。

19 - C. 当期費用純額

(単位：百万ユーロ)	2022年度	2021年度
当期勤務費用	68	85
過去勤務費用及び清算における損益	(7)	-
純負債（又は純資産）に生じる純利息	21	11

従業員数調整制度の影響	(5)	(5)
損益計算書に計上された当期費用（利益）純額	77	91

19 - D. 貸借対照表に記載された引当金の詳細

19 - D1. 引当金の内訳

(単位：百万ユーロ)	2022年12月31日現在			
	債務の現在価値	積立資産の 公正価値	資産上限額	確定給付債務 (資産)純額
退職及び雇用終了補償金				
フランス	835	(1)	-	834
ヨーロッパ（フランスを除く）	30	-	-	30
アフリカ及び中東	1	-	-	1
アメリカ	1	-	-	1
アジア太平洋	60	-	-	60
ユーラシア ⁽¹⁾	4	-	-	4
退職及び雇用終了補償金合計	931	(1)	-	930
補完年金				
フランス	79	(75)	-	4
英国	282	(235)	-	47
ヨーロッパ（フランス及び英国を除く） ⁽²⁾	281	(238)	2	45
アメリカ	-	-	-	-
アジア太平洋	3	-	-	3
アフリカ及び中東	3	-	-	3
補完年金合計	648	(548)	2	102
その他の長期給付				
フランス ⁽³⁾	34	-	-	34
ヨーロッパ（フランスを除く）	2	-	-	2
アメリカ	6	-	-	6
その他の長期給付合計	42	-	-	42
合計⁽⁴⁾	1,621	(549)	2	1,074

(1) 主に、ルーマニア及びトルコ。

(2) 主に、ドイツ及びスイス。

(3) 有給休暇の付与及び長期勤務報奨。

(4) 1年以内に満期が到来する負債総額（純額）：45百万ユーロ、1年超に満期が到来する負債総額（純額）：1,029百万ユーロ。

19 - D2. 確定給付債務純額一覧

(単位：百万ユーロ)	2022年12月31日現在				
	1年未満	1年から5年	5年から10年	10年超	合計
債務の現在価値	66	278	374	903	1,621
年金資産の公正価値	(18)	(66)	(80)	(385)	(549)
資産上限額	-	-	-	2	2

確定給付債務（資産）純額	48	212	294	520	1,074
--------------	----	-----	-----	-----	-------

各制度の加重平均期間は2022年12月31日現在14年である（2021年12月31日現在は15年）。

19 - E. 債務、積立資産及び引当金の増減

(単位：百万ユーロ)	債務の現在 価値(A)	積立資産の 公正価値(B)	資産 上限額(C)	確定給付債務 純額(A)+(B)+ (C)
2021年12月31日現在残高	2,175	(735)	-	1,440
当期勤務費用	68	-	-	68
過去勤務費用及び制度縮小、改訂及び清算における損益	(7)	-	-	(7)
純負債（又は純資産）に生じる純利息	31	(10)	-	21
従業員調整措置の効果	(5)	-	-	(5)
損益計算書に計上された2022年度当期費用（利益） 純額(注19-C)	87	(10)	-	77
人口統計上の仮定の変化から生じる債務に係る 数理計算上の差異	13	-	-	13
財務上の仮定の変化から生じる債務に係る数理計算上の 差異	(524)	-	-	(524)
経験効果から生じる債務に係る数理計算上の差異	20	-	-	20
積立資産の運用収益純額（上記の純利息に含まれないも の）	-	169	-	169
資産上限額の変動（純利息の部分を除く）	-	-	2	2
その他の包括利益項目に計上された2022年度当期費用 （利益）純額	(491)	169	2	(320)
雇用主による積立への拠出額	-	(13)	-	(13)
従業員による積立への拠出額	-	(3)	-	(3)
本制度に基づいて支払われた給付	(150)	31	-	(119)
為替レートの変動による影響	(16)	13	-	(3)
連結範囲の変更及びその他による影響	16	(1)	-	15
2022年12月31日現在残高	1,621	(549)	2	1,074

2022年12月31日現在のその他の包括利益項目に計上された累積した数理計算上の差異（税引後）（関連会社の持分を除く）は394百万ユーロの損失（2021年12月31日現在は758百万ユーロの損失）であった。

各制度のために使用された割引率が100ベースポイント減少する場合、2022年12月31日現在の債務の額は結果的に272百万ユーロ増加する（2021年12月31日現在は537百万ユーロ）。また、各制度のために使用された割引率が100ベースポイント増加する場合、2022年12月31日現在の債務の額は結果的に222百万ユーロ減少する（2021年12月31日現在は472百万ユーロ）。

19 - F. 積立資産の公正価値

年金基金及び保険会社を通じて運用された資産の詳細は以下のとおりである。

(単位：百万ユーロ)	2022年12月31日現在		
	活発な市場に 上場している資産	非上場の資産	合計
年金基金			

現金及び現金同等物	1	-	1
株式	62	-	62
社債	144	-	144
投資信託に対する持分及びその他	30	-	30
合計 - 年金基金	237	-	237
保険会社			
現金及び現金同等物	2	7	9
株式	9	1	10
社債	197	6	203
不動産	24	1	25
投資信託に対する持分及びその他	33	32	65
合計 - 保険会社	265	47	312
合計	502	47	549

社債に投資された年金基金資産は、主として、英国を拠点とする制度に係る資産である（46.9%）。社債に投資された保険契約の関係国は、主として、オランダ（21.5%）、フランス（15%）、スイス（10.8%）及びドイツ（4.3%）である。英国における年金資産の実際運用収益は注19-Bに示す。

2022年度は、ルノー・グループの主要な積立資産に係る加重平均による運用収益率の実質値はマイナス15.7%（2021年度は5.4%）であった。

本書日現在、2022年度に年金基金に支払われるであろう拠出額の最善の見積もりは約13百万ユーロである。

ルノー・グループの年金基金資産には、ルノー・グループの金融商品が含まれない。不動産投資には、ルノー・グループが占有する不動産が含まれない。

注20 - 引当金の変動

(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 ⁽¹⁾	約定及びその他に対する引当金	合計
2021年12月31日現在残高	652	1,003	143	463	580	2,841
繰入	157	469	47	48	210	931
目的使用による引当金取崩	(318)	(546)	(23)	(52)	(129)	(1,068)
引当金未使用部分の戻入	(88)	(3)	(8)	-	(75)	(174)
連結範囲の変更に伴う増減	(10)	(63)	(10)	-	(40)	(123)
為替換算調整勘定及びその他の増減	(24)	14	22	-	9	21
2022年12月31日現在残高⁽²⁾	369	874	171	459	555	2,428

(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1,087百万ユーロ、長期引当金は1,341百万ユーロ。

ルノー又はルノー・グループ会社に関与しているすべての既知の訴訟について毎年度末に調査が実施され、法律顧問の意見を考慮し、必要と考えられる引当金が、見積もられたリスクに対応して設定されている。2022年度中、ルノー・グループは新たな重大な訴訟に関連する引当金を計上しなかった。偶発債務に関する情報は注28-A2に示す。

リストラクチャリング引当金の増加は、大部分がヨーロッパ地域で導入した従業員数調整制度（注6-A）に係るものである。

2022年12月31日現在のその他の引当金には、環境規制への適合に係る引当金107百万ユーロが含まれる（2021年12月31日現在は98百万ユーロ）。この引当金には、使用済み車両及び中古バッテリーに関する費用に充当される引当金、並びにヨーロッパ地域の産業用地及びアメリカ及びユーラシア地域の工業用地に係る環境保全関連の法令遵守費用に充当される引当金が含まれる。

注21 - その他の流動及び非流動負債

(単位：百万ユーロ)	2022年12月31日現在			2021年12月31日現在		
	非流動	流動	合計	非流動	流動	合計
当期税金	-	312	312	-	266	266
不確実な税金負債に対する引当金	234	21	255	217	6	223
未払税金（当期税金を除く）	13	1,219	1,232	17	1,201	1,218
社会保障費	24	1,245	1,269	26	1,324	1,350
その他負債	202	4,855	5,057	202	4,426	4,628
繰延収益	1,133	1,302	2,435	1,212	1,456	2,668
自動車部門の通常取引に係るデリバティブ	-	77	77	-	86	86
売却目的で保有する資産に関連する負債	-	873	873	-	182	182
その他の負債合計	1,372	9,571	10,943	1,457	8,675	10,132
合計	1,606	9,904	11,510	1,674	8,947	10,621

その他の流動負債は主として、499百万ユーロの未払資産（2021年12月31日現在は597百万ユーロ）、販売報奨金プログラムに基づく支払額（2022年12月31日現在は2,304百万ユーロ、2021年12月31日現在は1,731百万ユーロ）及び買戻約定付販売契約について計上される繰延利益（2022年12月31日現在は293百万ユーロ、2021年12月31日現在は370百万ユーロ）に相当する。

繰延収益には、メンテナンス契約及び保証期間延長契約等の自動車サービス契約に関する繰延収益並びにパートナーとの間の提携契約に基づいて受領する前払金が含まれている。この収益は、グループの行うべき債務の履行に依存しない顧客支払スケジュール（全額前払い、又は特定期間終了時に支払期日が到来する定期支払い）を規定する契約に基づいた受取金に関するものである。繰延収益は契約期間にわたり売上高に振り替えられ、その内訳は以下のとおりである。

(単位：百万ユーロ)	自動車サービス契約		提携契約	
	2022年度	2021年度	2022年度	2021年度
1月1日現在の繰延収益	915	1,011	1,119	1,301
当期受取繰延収益	402	367	273	114
当期売上高計上繰延収益	(438)	(463)	(356)	(299)
連結範囲の変更	-	-	-	-
為替換算調整勘定等の変更	1	-	1	3
12月31日現在の繰延収益	880	915	1,037	1,119
売上高における計上				
1年以内	757	790	1,012	1,092
1～3年後	110	113	7	8
3～5年後	13	12	18	19

[次へ](#)

V - 金融資産、負債、公正価値及び金融リスク管理

注22 - 金融資産：現金及び現金同等物

22 - A. 流動 / 非流動別の内訳

(単位：百万ユーロ)	2022年12月31日現在			2021年12月31日現在		
	非流動	流動	合計	非流動	流動	合計
非支配会社への投資	63		63	72		72
市場性ある有価証券及び譲渡可能負債証券	-	587	587	-	893	893
自動車部門の金融取引に係るデリバティブ	85	410	495	56	181	237
貸付金及びその他	265	419	684	245	306	551
金融資産合計	413	1,416	1,829	373	1,380	1,753
総額	437	1,420	1,857	373	1,383	1,756
減損	(24)	(4)	(28)	-	(3)	(3)
現金同等物 ⁽¹⁾	-	10,713	10,713	-	10,209	10,209
現金	-	11,061	11,061	-	11,719	11,719
現金及び現金同等物合計	-	21,774	21,774	-	21,928	21,928

(1) 現金同等物の主な内訳は、3ヶ月以内に満期が到来し、受取利息の変動のリスクが低い短期定期銀行預金（合計6,377百万ユーロ（2021年12月31日現在は3,125百万ユーロ））、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3,629百万ユーロ（2021年12月31日現在は6,814百万ユーロ））である。

金融資産、現金及び現金同等物に係るカウンターパーティリスクについては注25-B6に記載している。

22 - B. 非支配会社への投資

2022年12月31日現在、非支配会社への投資には、フランス政府と自動車メーカーが導入した自動車産業のサプライヤーに対する支援計画に基づく自動車未来基金（Fonds Avenir Automobile）に対して支払われる拠出金33百万ユーロ（2021年12月31日現在は37百万ユーロ）が含まれている。2022年12月31日現在のルノー・グループによる支払残高は84百万ユーロ（2021年12月31日現在は88百万ユーロ）である。

22 - 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。そうした国のほとんどでは、そのような資金は、現地において工業用又は販売金融用に使用する。

販売金融証券化ファンドが保有するいくつかの当座預金口座は、証券化された債権に対する信用を拡大するために利用され、その結果、債権支払でデフォルトに陥った場合の担保としての役割を果たす（注15-B1及び28-A4）。これらの当座預金口座の金額は2022年12月31日現在1,169百万ユーロである（2021年12月31日現在は909百万ユーロ）。

注23 - 金融負債及び販売金融負債

23 - A. 流動 / 非流動別の内訳

(単位：百万ユーロ)	2022年12月31日現在			2021年12月31日現在		
	非流動	流動	合計	非流動	流動	合計
ルノーSAの永久劣後証券	253	-	253	247	-	247
社債	8,674	1,218	9,892	7,874	254	8,128
その他の証書による債務	-	930	930	-	997	997
金融機関からの借入	300	1,556	1,856	3,464	1,777	5,241
- フランス	300	1,112	1,412	2,325	1,080	3,405
- ロシア	-	-	-	1,087	14	1,101
- ブラジル	-	130	130	52	432	484
- モロッコ	-	270	270	-	181	181
リース負債	446	107	553	479	124	603
その他の金融負債 ⁽¹⁾	73	373	446	215	252	467
自動車部門の金融負債（デリバティブを除く）	9,746	4,184	13,930	12,279	3,404	15,683
自動車部門の金融取引に係るデリバティブ	99	419	518	54	199	253
自動車部門の金融負債	9,845	4,603	14,448	12,333	3,603	15,936
モビリティサービス部門の金融負債 ⁽²⁾	7	2	9	6	2	8
劣後ローン及びディアックの永久劣後証券 ⁽³⁾	886	-	886	893	-	893
金融負債	10,738	4,605	15,343	13,232	3,605	16,837
社債	-	13,570	13,570	-	13,810	13,810
その他の証書による債務	-	4,539	4,539	-	4,161	4,161
金融機関からの借入	-	5,727	5,727	-	5,734	5,734
その他の有利子負債（リース負債を含む） ⁽⁴⁾	-	24,810	24,810	-	21,374	21,374
販売金融部門の債務（デリバティブを除く）	-	48,646	48,646	-	45,079	45,079
販売金融部門の金融取引に係るデリバティブ	-	353	353	-	44	44
販売金融部門の債務	-	48,999	48,999	-	45,123	45,123
金融負債及び販売金融部門の債務の総計	10,738	53,604	64,342	13,232	48,728	61,960

(1) 2022年12月31日現在、IAS第16号を適用し、実質的に購入として分析されたリースについて計上された金融負債の金額は16百万ユーロに上る（2021年12月31日現在は99百万ユーロ）。実質的に購入として分析されたリースについて計上された金融負債のうち売却目的で保有する資産に関連するもの（注3-C）は再分類されており、金額は90百万ユーロである。

(2) モビリティサービス部門の金融負債（内部の資金調達を含む。）は44百万ユーロに上る（「I - 事業セグメント及び地域に関する情報」 - A2）。

(3) 2022年12月31日現在のRCIバンクの劣後ローン856百万ユーロを含む（2021年12月31日現在は856百万ユーロ）。

(4) 2022年12月31日現在の販売金融部門のリース負債69百万ユーロを含む（2021年12月31日現在は58百万ユーロ）。

23 - 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)	2021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	2022年 12月31日 現在
ルノーSAの永久劣後証券	247	-	-	-	6	253
社債	8,128	1,822	-	(58)	-	9,892

その他の証書による債務	997	(27)	-	(24)	(16)	930
金融機関からの借入	5,241	(2,111)	(1,746)	506	(34)	1,856
リース負債	603	(125)	(42)	9	108	553
その他の金融負債	467	(314)	(71)	34	330	446
自動車部門の金融負債(デリバティブを除く)	15,683	(755)	(1,859)	467	394	13,930
自動車部門の金融取引に係るデリバティブ	253	195	-	78	(8)	518
自動車部門の金融負債合計(a)	15,936	(560)	(1,859)	545	386	14,448
自動車部門の金融取引に係るデリバティブ資産(b)	237	203	-	1	54	495
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(セグメント別)(連結キャッシュ・フロー計算書)(a) - (b)		(763)				
モビリティサービス部門の金融負債	8	10	(3)	(5)	(1)	9
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		(753)				

23 - 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。したがって、ルノー・グループのロシアにおける自動車事業の売却はかかる分配率に影響を及ぼさなかった。

永久劣後証券は、借入実効金利で予想利率を割り引いて計算した償却原価で計上されている。

これらの証券は、2022年12月31日現在は270.58ユーロ（2021年12月31日現在は442.00ユーロ）で取引されている。2022年12月31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、216百万ユーロである（2021年12月31日現在は353百万ユーロ）。

自動車部門の社債及びその他の負債の変動

ルノーSAは、発行登録プログラムの一環として、総額2,907億円（20億ユーロ相当）の2本の社債募集を日本市場で開始した。利率3.5%、3年満期、総額807億円（561百万ユーロ相当）の1本目の社債は、2022年7月1日に募集を開始した。総額2,100億円（14.5億ユーロ相当）、利率2.8%、4年満期の2本目の社債は、2022年12月22日に募集を開始した。

2022年度、ルノーSAは合計207百万ユーロの社債を償還した。

自動車部門の政府保証付き融資枠の増減

2020年度において、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、この融資枠において40億ユーロが引き出されている。

各引き出しの当初償還期限は12ヶ月で、ルノー・グループは満期をさらに3年間延長することができ、毎年3分の1ずつ返済するものであった。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。

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が可能であり、ルノー・グループの判断で未払いの分割償還金の期限前返済が可能であった。

ルノー・グループは、2021年8月に満期が到来する引出金（うち10億ユーロが返済された。）を除き、これらすべての引出金の延長オプションを行使した。

2022年2月18日に公表したとおり、ルノー・グループは、2022年、3トランシェの引き出しについて、最終分割払い（2024年8月、9月及び12月）に対応する合計1,020百万ユーロの期限前返済を行った。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た。これにより、金融負債は減少し、2022年12月31日、これに対応する金額が財務収益で29百万ユーロ計上された。下半期中に合計990百万ユーロに上る3件の満期返済を行った後、政府保証付き融資枠の年度末の残高は990百万ユーロとなった。これは2023年度に全額返済する予定である。

販売金融部門の負債の増減

2022年6月27日、RCIグループは、5年満期、利率4.75%の500百万ユーロのグリーンボンドを発行した。かかる発行手取金は2022年7月6日に受領している。これらの資金は、電気モビリティへの移行及び気候変動との闘いを促進するための電気自動車及び充電インフラ向け資金及びリファイナンスに使用される。

2022年度、RCIバンク・グループはまた、新たに2024年から2028年の間に満期となる社債合計2,833百万ユーロを発行し、総額3,319百万ユーロの社債を償還した。

ルノー・グループは、欧州中央銀行（ECB）が設定したTLTRO プログラム（貸出条件付き長期資金供給オペレーション）を利用することができた。2020年度中に3回の引き出しが行われたが、総額は1,750百万ユーロで、2023年に満期となる。2021年度中にその他2回の引き出しが行われたが、総額は1,500百万ユーロで、2024年に満期となる。

TLTRO 取引の分析及び認識を明確にするIFRS ICの決定は、2022年3月に最終化された。この決定は、ルノー・グループがIFRS第9号を適用することを選択したTLTRO の資金調達を引き出しに適用される。

TLTROの引き出しに適用される最高金利は、欧州中央銀行（ECB）の平均預金ファシリティ金利（「DFR」）に基づいて算出される。金利の引下げは、貸出金の増加に関する基準に基づいて適用される。2022年6月10日、ルノー・グループは、追加の特別基準期間（2020年10月から2021年12月の間）に対する貸出付与条件が満たされており、したがって金利引下げ（2021年6月から2022年6月の間）の恩恵を受ける旨の確認を得た。IFRS第9号の規定の適用において、かかる金利引下げは、TLTROの負債項目について、14百万ユーロの調整を生じさせた。

当年度中に集められた新たな預金は3,422百万ユーロ増加して（要求払預金1,938百万ユーロ及び定期預金1,484百万ユーロ）、24,441百万ユーロに達し（要求払預金17,661百万ユーロ及び定期預金6,780百万ユーロ）、「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、英国及びオランダで集められた。

RCIバンクは、一定の変動金利負債（集めた預金及びTLTROの資金調達）をヘッジするために、IFRS第9号に基づきヘッジ目的のデリバティブとして適格でない金利デリバティブを設定した。この営業利益（純額）は、現在の金利上昇により、これらのスワップの価値が80百万ユーロ上昇したことにより、プラスの影響を受けた。

リース料のキャッシュ・アウトフロー

IFRS第16号の適用における修正再表示されたリース料のキャッシュ・アウトフローは、2022年度に170百万ユーロに上った（2021年度は145百万ユーロ）。これには、リース負債の返済金の元本148百万ユーロ（2021年度は126百万ユーロ）と利息22百万ユーロ（2021年度は19百万ユーロ）が含まれる。

IAS第16号の適用において実質的に購入と再分類されたリース料のキャッシュ・アウトフローは、2022年度に12百万ユーロ（2021年度は11百万ユーロ）に上った。この金額には利息の返済は含まれない。

低価値・超短期リースについて免除の恩恵を受けるリース料のキャッシュ・アウトフローは、2022年度に93百万ユーロに上った（2021年度は95百万ユーロ）（注5-0参照）。

2022年度終了後に効力を有する延長オプションの行使及び既に締結された契約によって生じる潜在的な将来のキャッシュ・アウトフローは12百万ユーロに達する。

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s.a.s.が利付借入の形式で発行したグループ内融資で構成されている。

23 - D. 期日別の内訳

金融負債については、デリバティブを含み、約定支払額は予想キャッシュ・フローに近似しており、支払うべき金額に対応している。

変動金利の金融商品については、金利は2022年12月31日の利率を基に計算されている。

ルノーSA及びディアックの永久劣後証券については償還期日が確定していないため、約定支払額は計上されていない。

自動車部門の金融負債

(単位：百万ユーロ)	2022年12月31日現在									
	帳簿価額	約定支払額合計	1年以内			1年超 2年以内	2年超 3年以内	3年超 4年以内	4年超 5年以内	5年超
			0-3 ヶ月	3-12 ヶ月	合計					
ルノーSA社債（2017年）	1,500	1,500	-	750	750	-	750	-	-	-
ルノーSA社債（2018年）	1,580	1,580	-	130	130	700	-	750	-	-
ルノーSA社債（2019年）	1,550	1,557	-	-	-	57	1,000	-	500	-
ルノーSA社債（2020年）	1,000	1,000	-	-	-	-	-	1,000	-	-
ルノーSA社債（2021年）	2,166	2,240	-	304	304	836	-	500	-	600
ルノーSA社債（2022年）	2,067	2,062	-	-	-	-	569	1,493	-	-
未払利息、費用及びプレミアム	29	29	10	43	53	(10)	(8)	(5)	(1)	-
社債合計	9,892	9,968	10	1,227	1,237	1,583	2,311	3,738	499	600
その他の証書による債務	930	930	890	40	930	-	-	-	-	-
金融機関からの借入	1,856	1,987	93	1,594	1,687	-	190	110	-	-

- フランス	1,412	1,412	10	1,102	1,112	-	190	110	-	-
- ブラジル	130	130	24	106	130	-	-	-	-	-
- モロッコ	270	270	16	254	270	-	-	-	-	-
リース負債	553	592	36	76	112	85	66	59	39	231
その他の金融負債	446	508	271	178	449	19	11	21	6	2
その他の金融負債合計	3,785	4,017	1,290	1,888	3,178	104	267	190	45	233
債券及びその他の金融負債に対する将来の金利	-	46	4	18	22	10	8	5	1	-
永久劣後証券	253	251	-	-	-	-	-	-	-	251
金融取引に係るデリバティブ	518	518	202	217	419	47	6	46	-	-
自動車部門の金融負債合計	14,448	14,800	1,506	3,350	4,856	1,744	2,592	3,979	545	1,084

販売金融部門の金融負債

(単位：百万ユーロ)	2022年12月31日現在									
	帳簿価額	約定支払額合計	1年以内			1年超 2年以内	2年超 3年以内	3年超 4年以内	4年超 5年以内	5年超
			0-3ヶ月	3-12ヶ月	合計					
RCIバンク社債(2016年)	1,346	1,350	-	1,350	1,350	-	-	-	-	-
RCIバンク社債(2017年)	1,690	1,750	-	-	-	1,150	600	-	-	-
RCIバンク社債(2018年)	2,119	2,177	750	127	877	-	550	750	-	-
RCIバンク社債(2019年)	2,959	3,039	623	807	1,430	959	-	650	-	-
RCIバンク社債(2020年)	1,044	1,139	158	165	323	51	15	-	750	-
RCIバンク社債(2021年)	682	684	44	153	197	356	109	22	-	-
RCIバンク社債(2022年)	3,560	3,587	-	52	52	407	1,871	107	500	650
未払利息、費用及びプレミアム	170	169	46	85	131	21	15	4	(1)	(1)
社債合計	13,570	13,895	1,621	2,739	4,360	2,944	3,160	1,533	1,249	649
その他の証書による債務	4,539	4,529	749	1,377	2,126	1,638	549	228	3	(15)
金融機関からの借入	5,727	5,728	450	2,344	2,794	2,044	277	605	8	-
リース負債	69	68	5	15	20	20	19	4	1	4
その他の有利子負債	24,741	24,744	18,877	2,573	21,450	2,117	761	250	166	-
その他の金融負債合計	35,076	35,069	20,081	6,309	26,390	5,819	1,606	1,087	178	(11)
債券及びその他の金融負債に対する将来の金利		1,872	69	501	570	475	342	249	116	120
劣後ローン及びディアックの永久劣後証券	886									
金融取引に係るデリバティブ	353	(13)	17	(6)	11	(28)	(6)	9	1	-
販売金融部門の金融負債合計	49,885	50,823	21,788	9,543	31,331	9,210	5,102	2,878	1,544	758

モビリティサービス部門の金融負債

(単位：百万ユーロ)	2022年12月31日現在							
	帳簿価額	約定支払 額合計	1年以内			1年超 2年以内	2年超 3年以内	3年超 4年以内
			0-3 ヶ月	3-12 ヶ月	合計			
その他の有利子負債	9	9	-	2	2	6	1	-
その他の金融負債合計	9	9	-	2	2	6	1	-
金融取引に係るデリバティブ	-	-	-	-	-	-	-	-
モビリティサービス部門の金融負債合計	9	9	-	2	2	6	1	-

23 - E. 債権譲渡による資金調達

債権譲渡による自動車部門の資金調達

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)	2022年12月31日		2021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
自動車部門の債権譲渡	1,555	244	1,373	181
自動車部門のネットワークの資金調達	-	7,662	-	4,876
譲渡合計	1,555	7,906	1,373	5,057

2022年度に譲渡され認識が中止された未収税金の総額は236百万ユーロであり、その内訳はCIR債権136百万ユーロ及びVAT債権100百万ユーロである（2021年度はCIR債権139百万ユーロ及びVAT債権66百万ユーロ）。

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）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り認識が中止される。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。2022年12月31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。

自動車部門は、ディーラー向け債権を販売金融部門に譲渡している。販売金融部門に譲渡されたディーラー向け債権の合計は、主にルノー・グループに係るものである。その金額は注15-Dに記載している。

注24 - カテゴリー別金融商品、公正価値及び純利益への影響

24 - A. 区分別金融商品及びレベル別公正価値

IFRS第9号は金融商品に3つの区分を定めている。

- ・ その他の包括利益項目を通じて公正価値で測定する金融資産又は負債。
- ・ 損益を通じて公正価値で測定する金融資産又は負債。
- ・ 償却原価で計上される貸付金及び債権。

貸借対照表に公正価値で計上される金融商品は次の公正価値レベルに分類される。

- ・ レベル1： 活発な市場の相場価格に基づいて公正価値を算定するもの。公正価値は通常、最新の相場価格と同一となる。
- ・ レベル2： 観測可能な市場相場価格に基づいて公正価値を算定するもので、レベル1以外のもの。
- ・ レベル3： 市場で観測できない情報に基づいて公正価値を算定するもの。非支配会社に対する投資の公正価値は通常、純資産の持分に基づく。

公正価値は各期末日現在に入手可能な情報に基づいて決定され、その後の変動は考慮していない。

2022年度は金融商品のレベル1及びレベル2間の移動、又はレベル3への移行若しくは同レベルから外れるという移動はなかった。

金融資産 及びその 他の 資産	注	2022年12月31日現在							
		帳簿価額					適用ある基 準に基づき 評価される 資本性金融 商品	償却原価で計 上される 金融資産の 公正価値	公正価値で 測定する金 融資産の公 正価値 レベル
		合計	損益を通じた 公正価値	資本を通じた 公正価値	償却原価				
販売金融債権	15	44,247	-	-	44,247		43,920 ⁽¹⁾	3	
自動車部門 顧客債権	16	998	-	-	998		(2)		
未収税金(当期税 金を含む)	17	1,738	-	-	1,738		(2)		
その他の債権及 び前払費用	17	2,826	-	-	2,826		(2)		
自動車部門の通 常取引に係るデ リバティブ	17	89	15	74	-			2	
販売金融部門の 金融取引に係る デリバティブ	17	434	83	351	-			2	
非連結支配会社 に対する投資	17	102			-	102			
非支配会社に対 する投資	22	63	63	-	-			3	
市場性ある有価 証券及び譲渡可 能負債性金融商 品	22	587	141	446	-			1	
自動車部門の金 融取引に係るデ リバティブ	22	495	490	5	-			2	
貸付金及びその 他	22	684	-	-	684		(2)	3	
現金及び現金同 等物	22	21,774	3,912	164	17,698		(2)	1 & 3	
金融資産及びそ の他資産の合計		74,037	4,704	1,040	68,191	102	43,920		

(1) 販売金融債権の公正価値は、期末時点に類似の貸付金(条件、満期及び債務者の性質)に適用される利率で将来キャッシュ・フローを割り引くことにより見積もられる。期間が1年未満の債権については、それらの公正価値が正

味帳簿価額と大きく変わらないため、割引は行われない。これは、特定の重要なデータ（債権のポートフォリオに係るクレジットリスクのような）が観察可能な市場データに基づいていない認識されたモデルを使用するため、レベル3の公正価値である。

- (2) ルノー・グループは、自動車部門顧客債権、未払税金又は現金及び現金同等物などの金融資産については、減損処理後の正味帳簿価額が公正価値の合理的な近似値であるため、公正価値を報告していない。

金融負債及び その他の負債	注	2022年12月31日現在					
		帳簿価額				償却原価で計 上される金融 負債の公正価 値	公正価値で測 定する金融負 債の公正価値 レベル
		合計	損益を通じた 公正価値	資本を通じた 公正価値	償却原価		
未払税金（当期税金を含む）	21	1,544			1,544	(1)	
社会保障費	21	1,269			1,269	(1)	
その他の負債 及び繰延収益	21	7,492			7,492	(1)	
営業債務	21	8,405			8,405	(1)	
自動車部門の金融取引に係る デリバティブ	21	77	16	61			2
ルノーの永久劣後証券	23	253			253	216 ⁽²⁾	
ディアックの永久劣後証券	23	15	15				1
劣後債	23	871			871	759 ⁽³⁾	
社債	23	23,462			23,462	23,436 ⁽³⁾	
その他の証書による債務	23	5,469			5,469	5,469 ⁽³⁾	
金融機関からの借入	23	7,583			7,583	7,561 ⁽³⁾	
IFRS第16号の適用における リース負債	23	622			622	622 ⁽³⁾	
その他の有利子及び無利子 負債	23	25,196			25,196	25,196 ⁽³⁾	
自動車部門の金融取引に係る デリバティブ	23	518	562	(44)			2
販売金融部門の金融取引に係 るデリバティブ	23	353	318	35			2
金融負債及びその他負債の 合計		83,129	911	52	82,166	63,259	

- (1) ルノー・グループは、営業債務、未払税金及び社会保障費などの金融負債については、帳簿価額が公正価値の合理的な近似値であるため、公正価値を報告していない。
- (2) ルノー及びディアックの永久劣後証券の公正価値は株式市場価格と同じである。
- (3) 償却原価で測定される自動車部門の金融負債及び販売金融負債の公正価値は、2022年12月31日現在ルノー・グループに提示された類似の条件及び満期を有する貸付金に適用される利率で将来キャッシュ・フローを割り引くことにより、基本的に決定される。ルノー・グループに提示される利率は、ルノー・グループが発行する社債のゼロクーポン利率カーブや流通市場価格のような観察可能な市場データに基づくものであり、その結果、これはレベル2の公正価値である。

24 - B. レベル3金融商品における変動

レベル3金融商品は、販売金融債権（2022年12月31日現在で44,247百万ユーロ、2021年12月31日現在で39,209百万ユーロ）、貸付金及びその他（2022年12月31日現在で684百万ユーロ、2021年12月31日現在で551百万ユーロ）、非支配会社に対する投資（2022年12月31日現在で63百万ユーロ、2021年12月31日現在で72百万ユーロ）並びに特定の現金同等物（基本的に定期預金）に相当する（注22-A）。

これらの金融資産は取得原価で計上されている。非支配会社に対する投資も取得原価のままであるが、通常のアプローチの例外として、取得原価が不適切な場合は、純株主資本の持分に基づいて又は観察できないデータに基づく手法を用いて評価される。

24 - C. 金融商品の純利益に対する影響

(単位：百万ユーロ)	デリバティブ以外の金融商品			デリバティブ	純利益への影響額合計
	損益を通じて公正価値で測定される金融商品	資本を通じて公正価値で測定される金融商品	償却原価で測定される金融商品 ⁽¹⁾		
営業総利益	-	-	(90)	15	(75)
財務収益（費用）、純額	18	(4)	(109)	(67)	(162)
自動車部門の純利益への影響額	18	(4)	(199)	(52)	(237)
営業総利益	2	34	845	(190)	691
販売金融部門の純利益への影響額	2	34	845	(190)	691
純利益への影響を受けた利益(損失)合計	20	30	646	(242)	454

(1) 公正価値ヘッジに係る金融負債を含む。

自動車部門における金融商品の営業総利益への影響は、主として通常取引に係る為替差損益によるものである。

24 - D. 公正価値ヘッジ

(単位：百万ユーロ)	2022年12月31日	2021年12月31日
ヘッジ手段の公正価値の増減	(373)	(128)
ヘッジ対象の公正価値の増減	383	122
純利益に対する公正価値ヘッジの影響、純額	10	(6)

ヘッジ会計処理の方法については注2-Xで説明している。

注25 - デリバティブ及び財務リスク管理

25 - A. デリバティブ及びネットティング契約

25-A1. デリバティブの公正価値及びヘッジ対象の想定価額

自動車部門のデリバティブは公正価値を帳簿価額としている。

(単位：百万ユーロ)	帳簿価額		額面価額	金融債務		
	資産	負債		1年未満	1-5年	5年超
2022年12月31日						
キャッシュ・フロー・ヘッジ	2	(2)	225	225	-	-
公正価値ヘッジ	-	-	-	-	-	-
純投資ヘッジ	-	-	-	-	-	-
ヘッジ商品として指定されないデリバティブ	424	495	21,775	19,763	2,012	-
為替リスク合計	426	493	22,000	19,988	2,012	-
キャッシュ・フロー・ヘッジ	5	(46)	-	-	-	-
公正価値ヘッジ	-	-	-	-	-	-
ヘッジ商品として指定されないデリバティブ	66	69	3,213	1,544	1,669	-
金利リスク合計	71	23	3,213	1,544	1,669	-
キャッシュ・フロー・ヘッジ	72	65	958	351	607	-
公正価値ヘッジ	-	-	-	-	-	-
ヘッジ商品として指定されないデリバティブ	15	14	305	305	-	-
商品リスク合計	87	79	1,263	656	607	-
自動車部門合計	584	595	26,476	22,188	4,288	-

販売金融部門のデリバティブは公正価値を帳簿価額としている。

(単位：百万ユーロ)	帳簿価額		額面価額	金融債務		
	資産	負債		1年未満	1-5年	5年超
2022年12月31日						
キャッシュ・フロー・ヘッジ	-	-	-	-	-	-
公正価値ヘッジ	-	-	-	-	-	-
純投資ヘッジ	-	-	26	26	-	-
ヘッジ商品として指定されないデリバティブ	14	24	233	96	137	-
為替リスク合計	14	24	259	122	137	-
キャッシュ・フロー・ヘッジ	329	7	9,724	2,874	6,850	-
公正価値ヘッジ	-	317	5,176	565	4,361	250
ヘッジ商品として指定されないデリバティブ	91	5	9,150	7,733	1,417	-
金利リスク合計	420	329	24,050	11,172	12,628	250
販売金融部門合計	434	353	24,309	11,294	12,765	250

25-A2. ネットティング契約及びその他類似のコミットメント

先物取引業務に関するフレームワーク契約及び同様の契約

ルノー・グループは、そのデリバティブの契約を、国際スワップ・デリバティブズ協会（ISDA）（International Swaps and Derivatives Association）及びフランス銀行連盟（FBF）（French Banking Federation）によるフレームワーク契約に従って交渉する。

債務不履行の場合には、不履行のない当事者は、その支払義務の履行を停止する権利及び解約された取引すべての解約時未払額について支払又は引渡しを請求する権利を有する。

ISDA及びFIBFのフレームワーク契約は、財務諸表においてネットティングを行う要件を満たしていない。ルノー・グループは、現在、債務不履行又は信用事由の場合を除き、計上額についてネットティングを行う法的に強制可能な権利を有していない。

金融資産及び負債のネットティングの要約

(単位：百万ユーロ)	ネットティングの対象となる 財政状態計算書に表示される金額	財政状態計算書においてネットティング されない金額			純額
		金融商品 資産 / 負債	負債に含まれる保証	オフバランス保証	
2022年12月31日現在					
資産					
自動車部門の金融取引に係るデリバティブ	495	(333)	-	-	162
販売金融部門の金融取引に係るデリバティブ	434	(334)	-	-	100
ディーラーに対する販売金融債権 ⁽¹⁾	374	-	(189)	-	185
資産合計	1,303	(667)	(189)	-	447
負債					
自動車部門の金融取引に係るデリバティブ	518	(333)	-	-	185
販売金融部門の金融取引に係るデリバティブ	353	(334)	-	-	19
負債合計	871	(667)	-	-	204

(1) バンコ・RCI・ブラジル (Banco RCI Brasil) が保有する販売金融債権。そのエクスポージャーは、ディーラーが引き受け、証書により表章されるその他の負債に基づき報告される為替手形 (letras de cambio) の担保によりカバーされる。

25 - B. 金融リスクの管理

ルノー・グループは次のような金融リスクに晒されている。

- ・ 流動性リスク
- ・ 市場リスク (為替、金利、株式及び商品リスク)
- ・ 銀行カウンターパーティリスク並びに顧客及びディーラー向け融資にかかる信用リスク

リスク管理は事業セグメントによって異なる。下記のリスクは、自動車部門及び販売金融部門に関連するものである。モビリティサービス部門は、自動車部門の融資を受けているため固有の金融リスクはない。

25-B1. 流動性リスク

ルノー・グループは、自動車及び販売金融事業とそれらの成長に向けての投資を支える潤沢な資金源を有していなければならない。このことを実現するために、自動車部門及び販売金融部門は、その総負債のリファイナンス及び流動性の保証のために、資本市場での調達や銀行借入を行っている。このため、市場が長期間休止し、又は与信枠の確保が困難である場合、流動性リスクに晒されることになる。また、自動車部門及び販売金融部門は複数の機関から信用格付を取得している。いかなる外部格付の格下げも、資本市場へのアクセス費用を制限及び / 又は増加させる可能性がある。

流動性リスク - 自動車部門

自動車部門の流動性リスクは、財務部が管理している。それは、自動車部門が同部門の事業及び開発の資金調達のために維持しなければならない流動性準備金の水準を定義するための内部モデルに基づいている。流動性準備金は、月次の見直しにより綿密に監視され、最高財務責任者に報告されている。

ルノーSAは自動車部門へのリファイナンスの大部分を資本市場の長期資金（社債及び私募債の発行）、NEU CP（譲渡可能欧州コマーシャルペーパー）などの短期資金、あるいは銀行の融資により賅っている。ルノーSAは、2022年12月31日現在、数種の債券プログラムを有している。

- ・ 100億ユーロを上限とするEMTN債券プログラム。このプログラムはAMFに登録されている。
- ・ 日本市場における4,000億円を上限とする発行登録債券プログラム。このプログラムは日本の株式市場監視当局（関東財務局）に登録されている。
- ・ 25億ユーロを上限とするNEU CPプログラム。このプログラムはフランス銀行に登録されている。

ルノーSAとその債券プログラムは、複数の機関から信用格付を取得している。2022年3月29日、S&Pは、BB+（見通し：ネガティブ）の格付を確認した。ムーディーズは、2022年11月18日、Ba2の格付けを維持しつつ、見通しをネガティブから安定的に引き上げた。日本の格付機関であるR&IとJCRは、ルノーSAの格付を確認した（R&I：2022年6月3日現在、A-（見通し：ネガティブ）、JCR：2022年11月22日現在、A-、（見通し：安定的））。

ルノーSAは2022年に2本のサムライ債を発行し、資本市場を引き続き利用した。1本目の社債は2022年7月初めに額面金額807億円（561百万ユーロ）、利率3.5%、3年満期で発行された。2本目は2022年12月に額面金額2,100億円（14.5億ユーロ）、利率2.8%、4年満期で発行された。また、ルノーSAは、NEU CP（譲渡可能欧州コマーシャルペーパー）プログラムの利用によって、短期資金も引き続き利用した。

2022年、ルノーSAは、フランス政府が保証する銀行融資枠のうち、2,010百万ユーロを返済した（注23-C）。当初50億ユーロのこの融資枠は、新型コロナウイルス感染症(COVID-19)の流行による流動資金の需要を賅うために2020年に設定された。この融資枠は2020年12月31日まで利用可能であり、2020年度下半期中に総額40億ユーロの3回にわたる引き出しが行われた。2022年12月31日現在の元本残高は990百万ユーロである。

ルノーSAはさらに、2022年12月31日現在、銀行との間で3,430百万ユーロの確定与信枠を有している（2021年12月31日現在は3,430百万ユーロ）。これらの与信枠の満期までの期間は1年超で、2022年（及び2021年）12月31日現在引き出されていない。これらの与信枠は自動車部門について流動性準備金を形成する。2022年12月31日現在の自動車部門の金融負債の満期は注23-Dに示している。

ルノーSAの確定与信枠の取り決め、銀行借入及び市場の資金調達に係る契約書には、ルノー・グループの信用格付又は財務比率のいずれかの変動の結果として与信の継続に影響を及ぼす可能性がある条項は含まれていない。一定の種類の資金調達、特に市場からの資金調達の 경우에는、標準的とされる条項（パリパス条項、担保提供制限条項及びクロスデフォルト条項）が含まれる。

2022年12月31日現在、自動車部門としては12ヶ月以上の間に各種責務を果たしていくのに十分な、177億ユーロの流動性準備金を有している。この準備金は、142.3億ユーロの現金及び現金同等物と34.3億ユーロの未使用の確定与信枠で構成される。

流動性リスク - 販売金融部門

販売金融部門は、流動性の源泉の多様化に細心の注意を払っている。近年、ルノー・グループは、長年にわたるユーロ債の投資家層に加え、新たな販売域に進出し、幅広くその資金調達源を多様化している。

RCIバンクの流動性リスクの管理は、欧州銀行監督機構の勧告に従う。モニタリングは、様々な指標及び分析（静的流動性、流動性準備金、様々なストレス・シナリオ）を利用しており、毎月更新されRCIバンクの財務委

員会に報告されている。ストレス・シナリオには、預金の流出、新規資金調達手段の喪失、流動性準備金の特定の要素の部分的な利用不可能性及び新たな与信の発行の予測に関する仮定が含まれる。

異なる満期及び発行フォーマットの変更は、販売金融部門の資金源の多様化戦略の一部である。この方針は数年間にわたって遵守されており、当部門が最大数の投資家にアプローチすることを可能にしている。

ルノー・グループは、年度初期の有利な状況を利用して、EMTNプログラム（ユーロ・ミディアム・ターム・ノート・プログラム）の一環として、3.5年満期の750百万ユーロの債券を発行した。この取引は180名を超える投資家から45億ユーロを上回る注文を受けた。また、ルノー・グループはスイス市場に復帰し、3年満期の110百万スイス・フランの社債募集を行った。RCIバンクは6月に合計500百万ユーロに上る初めてのグリーン債券発行を成功の裡に完了した。この発行の手取金は、電気自動車及び充電インフラ向け資金又はリファイナンスに使用される。この取引は、電気モビリティへの移行を推進し、気候変動に立ち向かうというルノー・グループの決意を示すものである。市場が依然として不安定だった9月には、6年物の650百万ユーロの社債も発行した。市場が特に有利だった11月には、3年物の750百万ユーロの社債も発行した。

ルノー・グループは証券化市場において、フランスの子会社ディアックが行った、自動車ローンを裏付けとする約700百万ユーロの証券募集を行い、英国における私募証券化を100百万ポンド増額した。

市場の高いボラティリティに反して、新たに集められた預金は、集められた資金源のコストの観点から、市場の資金調達源と比べて特に回復力があり、また競争力があつた。顧客預金は年間で21億ユーロ増加し、231億ユーロとなった。

これらの資金源並びに、銀行との間で設定された44億ユーロの未使用の確定与信枠、中央銀行の金融政策オペレーションのための適格担保46億ユーロ及び58億ユーロの流動性の高い資産（HQLA）により、RCIバンクは、外部流動性が一切使用できなくなったとしても、ほぼ11ヶ月間、顧客融資を維持できる。2022年12月31日現在、RCIバンクの流動性準備金（ヨーロッパの範囲において）は149億ユーロ（2021年12月31日現在は144億ユーロ）に上った。

RCIバンク・グループの発行債券及びプログラムは、複数の機関から信用格付を取得している。2022年、S&PはRCIバンクの格付BBB-（見通し：安定的）を確認し、ムーディーズは2022年11月22日にBaa2の格付を確認したが、見通しは「ネガティブ」から「安定的」に変更した。

25-B2. 為替リスク

2022年度のルノー・グループの為替リスク管理方針に重要な変更は行われていない。

ルノー・グループの為替リスクに対するエクスポージャーは主に自動車部門に関するものである。

為替リスク - 自動車部門

自動車部門においては、為替レートの変動は次の財務集計値に影響を及ぼす可能性がある。すなわち、営業利益（損失）、財務収益（費用）、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、株主資本並びにネット・キャッシュ・ポジションである。

業績管理部及び財務部は、自動車部門の為替リスクの管理政策の実施及び監視を担当する。

営業利益

自動車部門は、一定のポジションをヘッジすることがある。営業利益及び費用の為替ヘッジは、業績管理部及び財務部がまず分析を行わなければならない。その後、最高財務責任者又は最高経営責任者による正式な承認を必要とし、結果は最高財務責任者に毎月報告される。可能な限り、外国為替取引は主に、国際市場で譲渡可能な通貨についてルノー・グループのトレーディングルーム（ルノー・ファイナンス）によって行われる。

為替リスクに対する主なエクスポージャーは、営業利益（損失）にある。2022年度の営業成績及びキャッシュ・フローの構成に基づき、2022年12月31日現在、他のすべての通貨に対する1%のユーロ上昇は、ヘッジを行った場合、自動車部門の年間営業利益（損失）に11百万ユーロの不利な影響を与えることになる。

2022年、自動車部門はその営業総利益の為替リスク・エクスポージャーを制限するため、アルゼンチン・ペソ、中国元及びトルコ・リラの為替ヘッジを設定した。

2022年度における主要なエクスポージャーは、英国ポンド及び中国元に関連するものであり、これらの通貨に対してユーロが1%上昇した場合に、最終的なヘッジの後で、それぞれ約マイナス15百万ユーロの不利な影響及び約11百万ユーロの有利な影響となった。上位10件のエクスポージャーのヘッジ後の絶対値及びその感応度を下記に示した(単位：百万ユーロ)。

(単位：百万ユーロ)		年間営業項目純額	ユーロ1%上昇による影響
英国ポンド	GBP	1,475	(15)
ポーランド・ズロチ	PLN	735	(7)
アルゼンチン・ペソ	ARS	486	(5)
スイス・フラン	CHF	477	(5)
モロッコ・ディルハム	MAD	464	(5)
メキシコ・ペソ	MXN	462	(5)
インド・ルピー	INR	(355)	4
ルーマニア・レイ	RON	(716)	7
韓国ウォン	KRW	(994)	10
中国元	CNY	(1,355)	11

財務収益（費用）

為替に関連して財務収益（純額）が影響を受けることを回避するために、自動車部門の方針は、外貨建ての財務及び投資項目に影響を及ぼす為替リスクを最小化することである。

財務収益及び費用の項目における為替リスクに対する自動車部門のエクスポージャーはすべて、財務部により集計されチェックされており、最高財務責任者に毎月報告される。

グループ会社間の外貨のファイナンスフローは、同一の通貨でヘッジされる。子会社が現地通貨以外の通貨による外部資金調達を必要とする場合、親会社はその取引を注意深く監視する。親会社が資金の集中管理を行っていない国における余剰資金は、ルノー・グループの財務部の監視の下、一般的に現地通貨で運用される。子会社であるルノー・ファイナンスは、厳密に定められたリスク限度内で、為替取引を自ら行うことができる。その為替ポジションは、リアルタイムで監視及び評価が行われている。この活動は主に、金融市場に関するルノー・グループの専門性を維持することを目的としている。それによって生じるエクスポージャーは非常に短く、数千万ユーロを超えることはなく、そのため、ルノー・グループの連結損益に重大な影響を及ぼすほどのものではない。

関連会社及び共同支配企業の当期純利益に対する持分

関連会社及び共同支配企業の当期純利益に対する持分は、為替リスクに晒されている。2022年度の当期純利益への寄与を基準にすると、ユーロが日本円に対して1%上昇した場合、日産の寄与は5百万ユーロ減少することになる。この影響は、ルノー・グループの連結財務諸表に対する日産の寄与の換算に対するユーロによる影響にのみ対応している。日産はユーロ圏で様々なレベルの事業を行っており、ルノー・グループはこれをコントロールできないことから、ユーロの変動が日産の勘定自体に与える本質的な影響は反映していない。

株式投資

(ユーロ以外の通貨による)株式投資の為替リスク・エクスポージャーは一般的にヘッジされていない。但し、その重要性から、日産への投資は、2022年12月31日現在、1,999億円(2021年12月31日現在は183億円)にのぼる部分的な外国為替ヘッジを行っている(注12-G)。2022年、ルノー・グループは、日産に対する純投資のヘッジを、日産から受け取る今後3年間の円配当金の最善の見積りまでに制限するという管理規則の改訂を行った。これにより、ルノー・グループは、上記の見積りを超えて、保有する日産株式を通じた外国為替リスクへのエクスポージャー額をヘッジすることができるが、この金額は、日産の資本における円建ての持分及び円建ての流動性リスクの評価額を上回することはできない。この外貨ヘッジは日産への投資の限定的な部分に留まっている。

ネット・キャッシュ・ポジション

日産に対する投資の部分的ヘッジを目的として、ルノー・グループの実質有利子負債の一部は円建てとなっている。2022年12月31日現在、ユーロが円に対して1%上昇した場合、自動車部門のネット・キャッシュ・ポジションは14百万ユーロ増加することになる。また、このネット・キャッシュ・ポジションは、子会社の現地通貨での金融資産及び負債に係る為替相場の変動の影響を受ける場合もある。

金融商品の為替リスクに対する感応度分析

これは、保有する事業体の通貨以外の通貨建ての貨幣性資産及び負債(グループ会社間残高を含む)及びデリバティブ商品の為替リスクに対する感応度を分析するものである。但し、公正価値ヘッジに関連する項目(ヘッジ対象資産・負債及びデリバティブ商品)については、ヘッジ対象とヘッジ手段の公正価値変動が損益計算書において相殺し合うため、感応度分析の対象としていない。

他の通貨に対してユーロが1%上昇することによる資本(税引前)への影響は、金融資産、キャッシュ・フロー・ヘッジ及び日産に対する投資の部分的ヘッジを換算することにより評価される。自動車部門については、2022年12月31日現在では、14百万ユーロ(2021年12月31日現在は1百万ユーロ)のプラスの影響が発生することになるが、これは日産に対する投資の部分的ヘッジとなる円建債券の発行(注12-G参照)によって説明される。

2022年12月31日現在、他の通貨に対してユーロが1%上昇した場合その純利益への影響は5百万ユーロ(2021年12月31日現在は2百万ユーロ)のマイナス影響となるが、これは主に、保有する事業体の機能通貨以外の通貨建てのヘッジされていない営業資産及び負債に起因している。

為替リスク - 販売金融部門

販売金融部門は、適用している管理方針により、為替リスクに対するエクスポージャーは低く抑えられている。リファイナンスに関する中央管理体制に基づき、いかなるポジションも保有することはできず、トレーディングルームが、関連するすべてのフローをヘッジしている。複数通貨のキャッシュ・マネジメントに固有のキャッシュ・フローにおける時差に関連する為替についての残余の一時的なポジションは、依然として残っている可能性がある。それらは毎日監視され、同一のヘッジ方針が適用される。販売金融子会社は、かかる会社の現地通貨でリファイナンスを獲得することが義務づけられており、その結果リスクに晒されない。例外的に、数種の異なる通貨で販売金融活動又はリファイナンスが行われている子会社及び余剰資金の運用を現地通貨以外の通貨で行うことが許可されている子会社に対しては、上限が設けられている。

2022年12月31日現在、RCIバンク・グループの連結外国為替ポジションは12.7百万ユーロであった。

25-B3. 金利リスク

2022年度のルノー・グループの金利リスク管理方針に重要な変更は行われていない。ルノー・グループの金利リスクに対するエクスポージャーは主に販売金融部門に関するものである。

金利リスク - 自動車部門

自動車部門の財務収益（純額）は、市場金利の変動リスクに晒されている。それは、余剰資金及び財務負債に、また、より少ない程度で資本に影響を与えるものである。

金利リスク管理方針は以下の原則を採用している。

- ・ 流動性準備金は、通常、変動金利による資金調達を用いて確立されている。自動車部門の利用可能な現金は、可能な限りルノーSAにより中央管理されており、ルノー・ファイナンスにより短期銀行預金及びマネー・マーケット・ファンドとして承認され、現金同等物としての分類基準に合致する投資信託に投資されている。
- ・ 自動車部門による長期投資については、通常、固定金利を適用している。

自動車部門の金利ヘッジ手段は、ヘッジ対象の負債により十分にカバーされた標準金利スワップであり、予想される非有効部分はない。

最後に、ルノー・ファイナンスでは、厳密に定めたリスク限度内で自ら金利取引を行っており、ポジションはリアルタイムで監視及び評価されている。この裁定取引に伴うリスクは非常に限定されており、これによるルノー・グループの連結純利益への重大な影響はない。

金利リスク - 販売金融部門

全体の金利リスクは、変動する金利が将来の利ざや全体に与える影響を表している。RCIバンクの経営成績は、市場金利又は顧客預金に適用される金利の変動の影響を受ける可能性がある。販売金融部門の目的は、販売収益率を守るために、これらのリスクを可能な限り制限することである。

借入金のストラクチャーと貸出金のストラクチャーを正確に一致させることの難しさを考慮し、各子会社の金利ヘッジには限られた柔軟性が認められている。この柔軟性は、ルノー・グループが販売金融部門に対して課している制限の一部を各自が適用する中で、各子会社に課される感応度限度に反映され、財務委員会により確認される。

通貨、経営体及び資産ポートフォリオによる日次感応度の算出は、各事業体が割り当てられた限度額を確実に遵守するために使用される。この金利感応度の評価は、100ベースポイントの金利上昇が各事業体の貸借対照表項目の価値に与える影響を測定したものであり、すべてのRCIバンクの事業体が同じ手法を用いている。感応度は、販売金融部門の連結範囲すべてにおける金利リスクの総括管理のために、各通貨及び各経営体（セントラル・リファイナンス・オフィス、フランス及び外国の販売金融子会社）について毎日計算される。

制限に関する各経営体のポジションは毎日チェックされ、状況により必要とされる場合、子会社に対して、即時のヘッジ指示が出される。チェック結果は、販売金融部門の財務委員会に毎月報告され、そこでそのポジションがルノー・グループの財務政策及び現在の手続き上の指示を遵守していることが確認される。

販売金融部門の構造上の金利リスクの分析は、以下のとおり示している。

- ・ 販売金融子会社による顧客に対するほぼすべての貸付金は、固定金利で、期間は1～72ヶ月である。これらの貸付金は、同一のストラクチャーを有する固定金利の資金源によりヘッジされている。これらはマクロヘッジによりカバーされており、残余金利リスクのみが発生する。変動金利の資金調達を行っている子会社では、金利リスクは金利スワップを利用してマクロヘッジによりヘッジされている。
- ・ 販売金融部門のセントラル・リファイナンス部の主な活動は、同部門の販売子会社のリファイナンスである。販売金融子会社により発行された与信残高は、固定金利の資金源（一部は金利スワップによりマイクロヘッジされている。）及び変動金利の資金源により裏付けされている。金利スワップの形式におけるマクロヘッジの取引は、持株会社のリファイナンスの感応度をルノー・グループにより設定された範囲（32百万ユーロ）以下に保っている。これらのマクロヘッジ取引は、変動金利の資金源及び/又はスワップのマイクロヘッジにより変動金利の資金源に転換される固定金利の資金源に関するものである。

ルノー・グループの金融商品の金利リスクに対する感応度分析

自動車部門及び販売金融部門は次のような金利リスクに晒されている。

- ・ 償却原価で表示される変動金利型金融商品に係る金利フローの変動（固定金利から変動金利にスワップした金融商品やストラクチャー商品を含む）
- ・ 公正価値で表示される固定金利型金融商品の公正価値の変動
- ・ デリバティブの公正価値の変動

影響の見積は、年度末の財政状態計算書に計上されている金融商品に金利を1年間100ベースポイント引上げて行う。

販売金融部門については、資本に影響するのは、利率を100ベースポイント上げた後のその他の包括利益項目を通じて公正価値で測定する金融資産として分類される固定金利型負債性金融商品及びキャッシュ・フロー・ヘッジ商品の公正価値の変動（損益の再分類前（連結包括利益計算書））であり、それ以外はすべて純利益に影響する。

事業部門別の金利に対する感応度の算定には部門間の貸付・借入も含まれる。

自動車部門については、金利リスクに晒される金融商品に対して利率を100ベースポイント高くすることによる純利益に対する影響は97.9百万ユーロの増加となる。資本は影響を受けない。

販売金融部門については、2022年度の金利リスクに対する感応度の合計はRCIバンク・グループによって定められた上限よりも低かった（2022年12月31日現在は70百万ユーロ）。2022年12月31日現在、利率を100ベースポイント高くすることで純利益及び資本（税引前）に対して以下の影響をもたらす。

- ・ モロッコ・ディルハム建ての項目に対するプラス1.1百万ユーロ
- ・ スイス・フラン建ての項目に対するマイナス0.3百万ユーロ
- ・ 英国ポンド建ての項目に対するプラス1百万ユーロ
- ・ ロシア・ルーブル建ての項目に対するマイナス0.3百万ユーロ
- ・ ユーロ建ての項目に対するマイナス1.6百万ユーロ
- ・ チェコ・コルナ建ての項目に対するプラス0.3百万ユーロ

各通貨における感応度の絶対額合計は7百万ユーロに達した。

デリバティブの影響考慮後のルノー・グループの金融資産の固定利率・変動利率による内訳

(単位：百万ユーロ)	2022年12月31日現在				2021年12月31日現在			
	合計	自動車部門	モビリティサービス	販売金融	合計	自動車部門	モビリティサービス	販売金融
ヘッジ前金融資産：固定金利 (a)	594	106	1	487	1,072	128	-	944
ヘッジ前金融資産：変動金利 (a')	22,451	14,523	11	7,917	22,300	14,130	12	8,158
ヘッジ前金融資産	23,045	14,629	12	8,404	23,372	14,258	12	9,102
ヘッジ：変動金利 / 固定 (b)	-	-	-	-	-	-	-	-
ヘッジ：固定金利 / 変動 (b')	-	-	-	-	-	-	-	-
ヘッジ	-	-	-	-	-	-	-	-
ヘッジ後金融資産：固定金利 (a+b-b')	594	106	1	487	1,072	128	-	944
ヘッジ後金融資産：変動金利 (a'+b'-b)	22,451	14,523	11	7,917	22,300	14,130	12	8,158
ヘッジ後金融資産	23,045	14,629	12	8,404	23,372	14,258	12	9,102

デリバティブの影響考慮後のルノー・グループの金融負債の固定利率・変動利率による内訳

(単位：百万ユーロ)	2022年12月31日現在				2021年12月31日現在			
	合計	自動車部門	モビリティサービス	販売金融	合計	自動車部門	モビリティサービス	販売金融
ヘッジ前金融負債：固定金利 (a)	32,583	12,046	7	20,530	31,157	12,503	5	18,649
ヘッジ前金融負債：変動金利 (a')	29,737	1,619	2	28,116	29,358	2,925	3	26,430
ヘッジ前金融負債	62,320	13,665	9	48,646	60,515	15,428	8	45,079
ヘッジ：変動金利 / 固定 (b)	-	-	-	-	9,776	-	-	9,776
ヘッジ：固定金利 / 変動 (b')	188	188	-	-	6,537	256	-	6,281
ヘッジ	188	188	-	-	16,313	256	-	16,057
ヘッジ後金融負債：固定金利 (a+b-b')	32,395	11,858	7	20,530	34,396	12,247	5	22,144
ヘッジ後金融負債：変動金利 (a'+b'-b)	29,925	1,807	2	28,116	26,119	3,181	3	22,935
ヘッジ後金融負債	62,320	13,665	9	48,646	60,515	15,428	8	45,079

25-B4. 株式リスク

2021年3月のダイムラー株式の売却以降、ルノー・グループの株式リスクへのエクスポージャーは僅少なものとなっている。

25-B5. 商品リスク

商品リスクの管理

商品購入価格は突然かつ大幅に変動する可能性があり、必ずしも自動車販売価格に反映することはできない。このことから、ルノー・グループの仕入部門は、金融商品を用いて商品リスクを一部ヘッジする場合がある。こうしたヘッジは数量的、期間的及び价格的な制限を受ける。子会社であるルノー・ファイナンスは、厳密に定義されたリスク限度内で、独自に金属取引を行うことができる。そのポジションはリアルタイムで監視、評価されており、ヘッジとしての適格性はない。この活動は、ルノー・グループの連結業績に大きな影響を与えない。

2022年度において、ルノーSAのCEOが認可した制限の範囲で、ルノー・グループは卑金属及び貴金属のヘッジ取引を行った。

2022年12月31日現在継続中の取引は会計上キャッシュ・フロー・ヘッジとして分類されることから、ヘッジの有効な部分の範囲において、それらの公正価値の変動はその他の包括利益項目に含まれる。

金融商品の商品リスクに対する感応度分析

金融商品の商品リスクに対する会計上の感応度は、ルノー・グループの商品リスクに対する経済的エクスポージャーをヘッジするために使用されるデリバティブによって生じる。

ヘッジ手段としてのデリバティブとして指定されるデリバティブの商品価格が10%上昇すると、2022年12月31日現在でその他の包括利益項目に96百万ユーロのプラスの影響が発生することになる。

25-B6. 銀行カウンターパーティリスク及び顧客及びディーラー向け融資の信用リスク

自動車顧客債権に係る顧客信用リスク

連結除外につながる多くの債権の譲渡及び輸出債権に係るリスクの体系的なヘッジ化により、信用リスクに対する自動車部門のエクスポージャーは限定的である。非譲渡販売債権及び保証によりカバーされた債権は定期的にモニタリングされる。

販売金融部門による顧客、ディーラー及び約定に係る信用リスク

販売金融部門は、カウンターパーティの支払デフォルトを回避するためにリスク管理手法が十分でない場合、顧客及びディーラーの信用リスクに晒される。

信用リスクとは、RCIバンクの顧客が銀行との間に締結した契約条件を履行できないことにより損失を被るリスクである。信用リスクは、失業率、企業倒産、債務返済コスト、売上高増加、家計可処分所得、ディーラーの収益性及び中古車の価格などのマクロ経済要因と密接に関連している。それは、販売金融部門の事業に大きな影響を与える。

ディーラーシップ・ネットワークへの信用リスクのレベルは、ディーラーの財務状態、保証の質及び車両に対する全般的な需要に影響される。

RCIバンクは、高度なスコアリングシステムや外部データベースを活用して、個人及び企業顧客向けローンの質を評価している。また、社内格付制度を活用し、ディーラーへの融資を評価している。RCIバンクは、市況に応じて常にその受入方針を調整しているが、信用リスクの増大はそのリスク費用及び貸倒引当金を増加させることになる。RCIバンクは、価値が毀損した又はデフォルトした債権を回収するための詳細な手順を有しており、未払いの車両の回収及び販売の手配を行っている。しかしながら、信用供与、信用リスク監視、支払回収措置及び車両の回収の方針が、その財務成績及び財務状態に対する好ましくない影響を回避するために現在十分である、又は将来に渡って十分であるという保証はない。

信用リスクの増大は、リスク費用及び貸倒引当金を増加させることになり、RCIの財務成績に直接的な影響を与えるほか、潜在的には自己資本にも影響を及ぼす。

銀行カウンターパーティリスク

当グループは、金融市場において、余剰資金の運用、為替リスク及び金利リスクの管理、並びに支払フローの管理等の業務を行っているため、銀行カウンターパーティリスクに晒されている。

ルノー・グループの企業に影響を与えるこの銀行カウンターパーティリスクは、自動車部門及び販売金融部門の両部門が完全に協調して管理している。これは主にカウンターパーティの長期信用格付と資本をベースとした社内格付制度に基づいている。この制度は銀行カウンターパーティリスクに晒されているすべてのルノー・グループ企業が利用している。

事業の性質上、深刻な銀行カウンターパーティリスクに晒されているルノー・グループの企業については、特定の手続に従い承認済みカウンターパーティ限度枠を遵守しているかどうか、日々監視している。ルノー・グループは、そのすべての銀行カウンターパーティを対象として、信用格付別に整理された月次連結報告書を作成する。この報告書には、金額、満期及び種類の制限についての遵守に関する詳細の分析並びに主なエクスポージャーのリストを記載する。

銀行カウンターパーティリスクを減らすために、預金の多くは広範なネットワークを持つ銀行で契約され、通常は90日未満の期間を有するものであり、それによりリスクの分散を図っている。新興国で発生する可能性のある不安定なマクロ経済状況が、その国の銀行システムに影響を与える可能性がある場合、ルノー・グループは、カウンターパーティリスクのモニタリングを強化させる行動計画を導入し、必要に応じてカウンターパーティ制限を調整する。各銀行グループに対するエクスポージャーは、自動車及び販売金融会社とともに連結ベースで毎月評価される。ルノー・グループの金融市場や銀行に係る業務には著しいリスク集中はない。

2022年度は、銀行カウンターパーティのデフォルトによる損失計上はなかった。投資ファンド（UCITS）の株式を通じてルノー・グループが負う銀行カウンターパーティリスクは、それらの商品に対する価値変動のリスクに織り込まれ、特定のルールを用いて監視される。

カウンターパーティリスクをカバーするために設定された減損及び引当金

(単位：百万ユーロ)	注	2021年 12月31日 現在	減損又は 減損、 純額	戻入		その他の 変動及び 再分類	2022年 12月31日 現在
				適用済	うち 未使用 残額		
販売金融債権の減損	15	(1,028)	(384)	189	102	10	(1,111)
最終顧客向け融資の減損	15	(953)	(360)	155	83	12	(1,063)
ディーラーシップ向け融資の減損	15	(75)	(24)	34	19	(2)	(48)
自動車部門の顧客債権の減損 ⁽¹⁾	16	(805)	(71)	7	59	9	(801)
その他の債権の減損	17	(244)	4	-	-	(6,127)	(6,367)
その他の金融資産の減損	22	(3)	(3)	-	-	(22)	(28)
引当金（約定）	20	12	13	(1)	(10)	(2)	12
カウンターパーティリスクのカバレッジ合計		(2,068)	(441)	195	151	(6,132)	(8,295)

(1) 2021年12月31日現在のイランに関連する商事債権678百万ユーロを含む（2020年12月31日現在は678百万ユーロ）。

VI - キャッシュ・フロー及びその他の情報

注26 - キャッシュ・フロー

26 - A. 継続事業の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)	2022年度	2021年度 ⁽¹⁾
引当金の繰入、純額	(327)	(130)
販売金融債権の貸倒による影響、純額	93	(45)
資産処分による（益）損、純額	(273)	(464)
その他の金融商品の公正価値の変動	(28)	(32)
実質有利子負債	181	255
繰延税金	(28)	134
当期税金	561	437
その他	109	85
その他の非資金的収益及び費用（利息・税金調整前）	288	240

(1) 2021年度財務諸表は、ロシア連邦における非継続事業のため、IFRS第5号の適用により調整されている（注3-B参照）。

26 - B. 継続事業の税引前運転資本の増減

(単位：百万ユーロ)	2022年度	2021年度 ⁽¹⁾
棚卸資産純額の（増）減	(1,368)	920

債権の(増)減、純額	(283)	125
その他の資産の(増)減	(481)	70
営業債務の増(減)	1,752	(556)
その他の負債の増(減)	784	(866)
税引前運転資本の増(減)	404	(307)

(1) 2021年度財務諸表は、ロシア連邦における非継続事業のため、IFRS第5号の適用により調整されている(注3-B参照)。

26 - C. 継続事業の資本的支出

(単位：百万ユーロ)	2022年度	2021年度 ⁽¹⁾
無形資産の購入 ⁽²⁾	(1,243)	(1,114)
有形固定資産の購入 ⁽³⁾	(1,441)	(1,350)
資産購入合計	(2,684)	(2,464)
支払繰延	44	(222)
資本的支出合計	(2,640)	(2,686)

(1) 2021年度財務諸表は、ロシア連邦における非継続事業のため、IFRS第5号の適用により調整されている(注3-B参照)。

(2) 韓国企業のRKMが少数株主であるジーリーから技術ライセンスを2,640億ウォン(注3-A参照)、約194百万ユーロで取得したことの対価としてジーリーがRKMによる同額の増資を引き受けたことに対応する相互依存的なキャッシュ・フローは、事業の実態を反映するためにキャッシュ・フロー計算書に純額で表示している。

(3) 資産計上したリース用資産及び使用権資産を除く。

注27 - 関連当事者

27 - 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

下表では、会長兼最高経営責任者、取締役会長、取締役及び幹部社員並びにボード・オブ・マネジメント(2022年度を通じてその任務に変化はなかった)のメンバーに支払われた報酬を報告している。金額は各役職の就任期間に応じて費用計上される。

(単位：百万ユーロ)	2022年度	2021年度
基本給	7.9	7.7
変動報酬	13.5	13.4
雇用者負担の社会保障税	13.8	14.3
補足年金及び退職補償金	7.2	2.7
約定補償金及びその他報酬項目	8.1	7.0
報酬合計(業績連動株式を除く)	50.5	45.1
業績連動株式	4.2	4.7
会長及びボード・オブ・マネジメントのメンバーの報酬合計	54.7	49.8

2022年度の取締役報酬額の上限可能額は1.5百万ユーロ(2021年度は1.5百万ユーロ)であった。

27 - B. ルノー・グループの関連会社への投資

ルノー・グループの日産及び持分法に基づき計上されるその他の会社への投資の詳細は注12及び注13-Aに記載されている。

27 - 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、2022年度の売上高は211百万ユーロ（2021年度は280百万ユーロ）であり、また2022年12月31日現在、39百万ユーロの自動車顧客債権、96百万ユーロの販売金融債権を有しており、確定与信枠はなかった（2021年12月31日現在はそれぞれ、58百万ユーロ、272百万ユーロ及び14百万ユーロ）。

2020年度、ルノー・グループは、注23-Cに記載のとおり銀行団によって発行された政府保証付き融資枠から恩恵を受けた。

27 - D. 非連結支配会社との取引

一定数の支配会社は、連結財務諸表に対するその寄与が重要ではないとみなされるため、連結されていない（注17）。

100百万ユーロを超える売上及び/又は100百万ユーロを超える簿価を有する唯一の会社は、ルノー・グループ及び日産の駐在者を管理するルノー・日産グローバル・マネジメントである。

2022年度、この会社に係るルノー・グループの費用は約89百万ユーロにのぼる（2021年度は120百万ユーロ）。

2022年12月31日現在のルノー・グループの財政状態計算書において、ルノー・日産グローバル・マネジメントとルノー・グループの間の取引残高は、主に、75百万ユーロの営業債権（2021年12月31日現在は80百万ユーロ）及び25百万ユーロの営業債務（2021年12月31日現在は45百万ユーロ）から構成されている。

注28 - オフバランス約定債務並びに偶発資産及び偶発債務、差入担保資産及び担保受入資産

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、訴訟に関与していたり、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コミットメントの内訳は以下に示すとおりである（注28-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28-B）。

28 - A. オフバランス約定債務及び偶発債務並びに差入担保資産

28-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)	2022年度	2021年度
販売金融部門による差入担保資産 ⁽¹⁾	9,710	7,111

顧客に供与した与信枠 ⁽²⁾ - 販売金融部門	4,208	3,400
販売金融部門による金融保証 ⁽³⁾	305	29
その他の金融保証 ⁽⁴⁾	425	399
供給契約に関連する約定 ⁽⁵⁾	4,280	924
投資の確定注文	1,126	847
リース取引に係る約定債務 ⁽⁶⁾	97	90
その他の与信枠 ⁽⁷⁾	354	48
その他の約定 ⁽⁸⁾	993	181
その他の差入担保資産	43	5

(1) 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28-A4に記載されている。

(2) 販売金融部門が顧客に供与した与信枠は、主に期末後6ヶ月未満の間にキャッシュ・アウトフローを生じさせる。

(3) 販売金融部門による金融保証は、期末後5年の間に305百万ユーロのキャッシュ・アウトフローを生じさせる。

(4) その他の金融保証は、主に行政に関するものである。

(5) これらの約定には、ルノー・グループが回収及び支払のために約定を確定する場合のサプライヤーに対する最低支払債務が含まれている。2022年度の主要な新規約定は、リチウム及びニッケル並びに電力供給に関するものである。

(6) リース取引に係る約定債務は、締結されたが、期末においてはまだ効力が発生しておらず、仕掛資産として財政状態計算書に含めることができないリース、IFRS第16号の適用範囲外のリース及び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約定債務で構成される(注2-L)。

(7) その他の与信枠は、リチウム及びニッケル供給契約の一環として行われた約定で構成される。

(8) その他の約定は、ソフトウェア定義自動車向けデジタル・アーキテクチャの設計、生産に向けた新たなパートナーシップの一環として締結された契約における約定、ルノー・グループのデジタル化の加速に関する約定、及び株式引受に関する約定を含む。

複数年にわたる供給約定は、2022年度末から12年間にわたってキャッシュ・アウトフローを増加させる。1年以内の支払債務の最大額は、2022年12月31日現在485百万ユーロ(2021年12月31日現在は300百万ユーロ)である。2022年12月31日現在の取消不能の約定は、基本的に原材料の供給を確保するために行われたものである。

28-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。税務調整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。異議申立中の追徴税額についても、訴訟又は申立ての正当性につき有利に決着しない場合のリスクを考慮して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。

2019年12月19日、ルノー-s.a.s.は、2016年の移転価格の税額再評価について、時効期間を中断させる効果のある通知を受領し、また2021年6月24日には、2017年及び2018年についての追加通知を受領した。2022年12月21日、フランスの税務当局は、2019年から2020年までの期間を対象とする追加調査に関する2019年度の税額再評価案を発行した。これもまた関連する時効期間を中断させる効果がある。ルノー・グループは、これらの通知のうち最も重要な金額に異議を申し立てており、本件に関連して、2022年12月31日現在の財務諸表には引当金を計上していない。

RESA(ルノー・エスパニャSA)は、2020年の終わり頃、213百万ユーロである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・グループは、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。スペインの税務当局に213百万ユーロの預け金が支払われ(2020年度に135百万ユーロ、2021年度に78百万ユーロ)、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

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。スペインの税務当局は現在2017年から2020年までの年度について調査を実施している。

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。2022年12月31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計上される。異議申立がなされている場合、訴訟又は申立ての正当性につき有利に決着しない場合のリスクの見積額に基づき状況に応じて計上している。

2022年12月31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、違法な協定及びヨーロッパにおける自動車の排ガスレベルに関する調査である。

フランスで継続中であり、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た「排出ガス」問題において、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7月、ルノー・グループは、訴訟期間中の出頭を保証し、一切の損害賠償金及び罰金の支払いを補填するために、20百万ユーロ（貸借対照表に含まれる）の保証金を支払った。また、2021年10月8日には、特定された不利益に対する賠償を補填するために、60百万ユーロの銀行保証を発行した。ルノー・グループは、違反を犯したことを否認している。ルノー・グループの車両はすべて、常に適用される法律及び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、信頼性をもって見積ることができず、また、2022年12月31日現在（又は2021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・グループの2022年度の販売台数の約80%が、主に欧州連合において、また、特に英国、韓国及びブラジルにおいても、CO₂排出量の規制の対象となっている。

2020年、2021年及び2022年、アライアンスのメンバーであるルノー、日産及び三菱自動車の3社は、欧州連合のCAFE（企業平均燃費）目標をプールする協定に署名した。関係当局に支払う潜在的なコンプライアンス違反の罰金は、アライアンスの自動車メーカー3社で形成されたグループの水準で決定される。ルノーは、2022年12月31日現在（並びに2021年12月31日及び2020年12月31日現在）、EUのCAFE規則に関する引当金を計上していない。

ルノー・グループは、2021年に乗用車及び小型商用車に関するCAFE目標を達成したこと（これらの結果は今後数ヶ月以内に欧州委員会によって統合され、公表される予定である。）を2022年1月17日のプレスリリースで発表した。2022年に関する利用可能な見積りに基づけば、2022年度の目標も達成されるはずである。

韓国では、2022年のCAFEの罰金に対して10百万ユーロ（2021年は11百万ユーロ）の引当金が計上され、2019年から2022年までの引当金合計は45百万ユーロに増加した。

さらに、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の対象となる。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計上される。債務の額を確度をもって決定することが難しいこともある。引当金は期末における法的又は推定的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。

ルノー・グループは、リサイクル取引の実務的な組織が定義されている場合には、規制要件に基づく製品リサイクルに関する規定を設けている。フランスでは、廃棄物と闘い、循環型経済を推進するための「AGEC」法が2020年2月10日に可決され、廃棄物管理に関する産業事業者の法的責任が拡大された。道路上のすべての車両に適用されるこの法律とその実施命令2022-1495号により、ルノー・グループの義務は増加した。この義務の額を決定するための検討は現在進行中である。2022年12月31日現在、本件に関連する引当金は計上されていない。

2022年3月15日、欧州委員会は、いくつかのEU加盟国に所在し、自動車セクターで活動する企業や団体の敷地において調査を実施した。これと並行して、欧州委員会は、自動車セクターで活動するいくつかの企業に正式な情報請求を送付している。本調査は、使用済みの自動車及びバン（ELV）の回収、処理、再生に関する反競争的共謀の可能性に関するものであり、特に（ ）ELVの回収・処理・再生業者の報酬、及び（ ）ELVのリサイクル可能性又は再生可能性に関するデータの広告物への使用に関するものである。

ルノーは、2022年3月15日に訪問を受けた企業の一つである。これと並行して、ルノーは、同様の行為について調査している英国競争・市場庁（CMA）から情報提供の要請を受けている。ルノーは、欧州委員会及びCMAからの情報提供の要請に対応している。

進行中の調査の潜在的影響は現段階では信頼性をもって見積ることができず、2022年12月31日現在、本件に関連する引当金は計上されていない。

28-A3. 株式購入約定

ルノー・グループが少数株主に対して、完全連結会社へのその投資分を売却するためにプットオプションを付与する場合、かかるオプションに相当する負債が計上され、資本 - 非支配株主持分は減少する。

ルノー・グループが付与した少数株主に対するプットオプションは、バンコ・RCI・ブラジルS.A.、ロンボ・コンパニア・フィナンシェラ、RCI・コロンビアS.A.及びRCI・フィナンシャル・サービシーズs.r.o.に関するものである。財務諸表への影響は注18-Hで説明している。

トルコのオヤックとの間で2018年度にパートナーシップ契約が締結されたが、その契約は、一定の条件に従うことを条件として、ルノー-s.a.s.に対してオヤックが有するオヤック・ルノー株式を購入する権利（コール）及びルノー-s.a.s.が有するマイル（MAIS）株式を売却する権利（プット）を与え、また、オヤックに対してオヤックが有するオヤック・ルノー株式を売却する権利（プット）及びルノー-s.a.s.が有するマイル（MSAIS）株式を購入する権利（コール）を与える非支配投資についての完全に対称的なプットオプション及びコールオプションを含む。このプットオプションの行使価格は、行使された場合、行使日に指名される3名の独立した専門家により決定される。この契約の分析によって、ルノー・グループが拒否できずにオヤックがプットオプションを行使することにつながり得るようなルノー・グループが管理できない状況は特定されなかった。従って、2021年12月31日及び2022年12月31日現在、これらのオプションに関連して負債は認識されていない。

28-A4. 流動性準備金管理の保証としての担保資産

販売金融部門は、流動性準備金管理のため、欧州中央銀行（ECB）及びイングランド銀行（BOE）の金融政策オペレーションを利用することができる。

欧州中央銀行の金融政策オペレーションの恩恵を受けるため、販売金融部門は、2022年12月31日現在、フランス銀行に対し（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8,907百万ユーロの資産の形で担保を差し入れている（2021年12月31日現在は7,111百万ユーロ）。かかる資産の内訳は、証券化商品発行ピークルの株式7,647百万ユーロ及び販売金融債権1,260百万ユーロである（2021年12月31日現在は証券化商品発行ピークルの株式6,628百万ユーロ、ユーロ債3百万ユーロ及び販売金融債権480百万ユーロ）。これらの担保に対してフランス銀行により提供された資金は2022年12月31日現在3,250百万ユーロに達した（2021年12月31日現在は3,738百万ユーロ）。

イングランド銀行の金融政策オペレーションの恩恵を受けるため、販売金融部門は、イングランド銀行のTFSME（中小企業のためのターム・ファンディング・スキーム）に対し、自己保有証券化プログラムと社債からなる帳簿価額712百万ポンド（803百万ユーロ）の資産の形で担保を差し入れている。これらの担保に対してイングランド銀行から受けた資金は2022年12月31日現在465百万ユーロに達した。フランス銀行及びイングランド銀行に対して担保として提供された資産はすべて、引き続き貸借対照表に計上されている。

28 - B. ルノー・グループが取得しているオフバランス約定、偶発資産及び担保受入資産

(単位：百万ユーロ)	2022年度	2021年度
販売金融部門が取得している買戻し約定 ⁽¹⁾	6,506	5,958
取得している金融保証	3,390	3,001
販売金融部門を含む ⁽²⁾	3,250	2,851
担保受入資産	2,811	2,763
販売金融部門を含む ⁽²⁾	2,736	2,757
取得しているその他の約定	162	94

(1) 日産及びその他の企業がリース満了時にリース用車両を買い戻すためにディーラーシップの売却に対して販売金融部門が取得している約定。

(2) 販売金融部門は、新車や中古車の販売金融業務において、2022年12月31日現在顧客から3,250百万ユーロの金融保証及び2,736百万ユーロの顧客による差入担保資産を取得している（2021年12月31日現在はそれぞれ2,851百万ユーロ及び2,757百万ユーロ）（注15-E）。

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25-B1に記すとおりである。

取得している約定 - 株式購入オプション

ルノー・グループは、2023年までにワイロットへの持分を70%に増加させ、同社の支配を獲得するコールオプションを有している（注3）。このオプションは、ワイロットが一定の目標を達成することを条件としており、2022年12月31日現在、行使することはできない。かかる約定に関連して負債は認識されていない。

ルノー・グループは、ベルコールに対して、同社の支配を獲得することなく、同社の将来的な増資を引き受けるデリバティブ商品を保有している。かかる約定に関連して負債は認識されていない。

ルノー・グループによるルノー・ロシア及びアフトワズ・グループの持分売却に関する契約は、2022年5月15日に締結されたが、これによりルノー・グループは、2024年、2026年及び2028年の5月15日から90日間（計3回）行使可能な、ラーダ・オート・ホールディング（アフトワズの親会社）の持分を買い戻すオプションを取得している。当該オプションの行使価額は1ルーブルであり、さらにルノー・グループによるアフトワズへの4年間にわたる現金拠出を行う旨の約定も含まれており、その金額は、ロシア政府から受領した払戻不能の助成金、アフトワズの資産及び/又は資本金に対する現金拠出、並びにルノーがアフトワズの持分を売却した日から払い戻しオプションを行使する日までにIFRSに基づき算定されたアフトワズ・グループの累積利益の総額を参考にルノー・グループの裁量により決定される。

当該拠出の金額は、ルノー・グループが取得した所有持分（51%から67.69%の間）を決定する。400百万ユーロの拠出が、ルノー・グループに51%の持分を自動的にもたらすことになる。

2022年12月31日現在、当該オプションに相当するデリバティブの価値はゼロである。

注29 - 後発事象

ルノー・グループは、2023年2月6日に、ルノー・グループと日産の間で、新たなガバナンス体制の原則と株式持ち合いのリバランスを規定する、拘束力のある包括契約を締結したと発表した。両社は、2023年3月31日までの間に、アライアンスに関する現行契約に代わる新たな契約を締結する予定である。新契約は、当初15年間有効となる。

ルノー・グループは、日産株式の28.4%をフランスの信託に譲渡することになる。この場合、議決権はほとんどの決定について「中立化」されるが、経済的権利（配当金及び株式の売却益）は、当該株式が売却されるまで、依然として全面的にルノー・グループの利益となる。ルノー・グループと日産は、15%の株式持ち合いを維持し、ロックアップの義務及びスタンスティルの義務を負う。両社はともに、15%の直接的株式所有に付帯する議決権を、15%を上限として自由に行使することができる。ルノー・グループは、受託者に対し、ルノー・グループにとって商業的に合理的であれば、調整された秩序ある手続に従って、信託された日産株式を売却するよう指示するが、あらかじめ定められた一定の期間内に当該株式を売却する義務を負わない。アライアンス・オペレーティング・ボードは引き続き調整の場となる。

この発表は、2022年12月31日現在の連結財務諸表に影響を与えない。

[次へ](#)

注30 - 連結会社

30 - A. 完全連結会社（子会社）

ルノー・グループの持分(%)	国名	2022年 12月31日 現在	2021年 12月31日 現在
Renault SA	フランス	親会社	親会社
自動車部門			
フランス			
Renault s.a.s.	フランス	100	100
Alpine Racing SAS	フランス	100	100
Auto Châssis International (ACI Le Mans)	フランス	100	100
ACI Villeurbanne	フランス	100	100
Fonderie de Bretagne ⁽²⁾	フランス	-	100
Ingénierie de la Division des Véhicules Electriques (IDVE)	フランス	100	100
Ingénierie de la Division des Véhicules Utilitaires (IDVU)	フランス	100	100
Manufacture Alpine Dieppe Jean Rédélé	フランス	100	100
Maubeuge Construction Automobile (MCA)	フランス	100	100
Mobilize Ventures	フランス	100	100
ReKnow University ⁽¹⁾	フランス	100	100
Renault Développement Industriel et Commercial (RDIC)	フランス	100	100
Renault DREAM (RDREAM)	フランス	100	100
Renault ElectriCity	フランス	100	100
Renault Retail Group及びその子会社	フランス	100	100
Renault Samara (France)	フランス	100	100
Renault SW Labs sas	フランス	100	100
Société Immobilière pour l'Automobile (SCIA)	フランス	100	100
Société Immobilière de Construction Française pour l'Automobile et la			
Mécanique (SICOFRAM) et sa filiale	フランス	100	100
Société Immobilière d'Epône	フランス	100	100
Société Immobilière Renault Habitation (SIRHA)	フランス	100	100
Sci Plateau de Guyancourt	フランス	100	100
SNC Renault Cléon	フランス	100	100
SNC Renault Douai	フランス	100	100
SNC Renault Flins	フランス	100	100
SNC Renault Sandouville	フランス	100	100
Société de Transmissions Automatiques (STA)	フランス	100	100
Société de véhicules Automobiles de Batilly (SOVAB)	フランス	100	100
SODICAM 2	フランス	100	100

Sofrastock International	フランス	100	100
Technologie et Exploitation Informatique (TEI)	フランス	100	100
The Future is NEUTRAL (anc. Renault Environnement)	フランス	100	100
ヨーロッパ			
Renault Deutschland AG及び子会社	ドイツ	100	100
Renault Österreich GmbH	オーストリア	100	100
Renault Belgique Luxembourg	ベルギー	100	100
Renault Industrie Belgique (RIB)	ベルギー	100	100
Renault Nissan Bulgaria EAD	ブルガリア	100	100
Renault Nissan Hrvatska SARL ⁽²⁾	クロアチア	-	100
New H Powertrain Holding ⁽¹⁾	スペイン	100	-
RT Powertrain Spain ⁽¹⁾	スペイン	100	-
Renault España Comercial SA (RECSA)及び子会社	スペイン	100	100
Renault España SA	スペイン	100	100
Renault Hungária Kft. ⁽²⁾	ハンガリー	-	100
Renault Irlande	アイルランド	100	100
Renault Italia及び子会社	イタリア	100	100
Motor Reinsurance Company	ルクセンブルク	100	100
Renault Group b.v.	オランダ	100	100
Renault Nederland	オランダ	100	100
Renault Polska	ポーランド	100	100
Companhia Aveirense de Componentes para a Industria Automovel SA (CACIA)	ポルトガル	100	100
Renault Portuguesa及び子会社	ポルトガル	100	100
Renault Ceska republica	チェコ共和国	100	100
Grigny UK Ltd	英国	100	100
Alpine Racing Ltd.	英国	100	90
Renault UK	英国	100	100
Automobile Dacia	ルーマニア	99	99
Renault Commercial Roumanie SRL	ルーマニア	100	100
Renault Mecanique Roumanie SRL	ルーマニア	100	100
Renault Technologie Roumanie SRL	ルーマニア	100	100
Renault Slovensko Spol. S Ro	スロバキア	100	100
Renault Nissan Slovenija DOO ⁽²⁾	スロベニア	-	100
Revoz D.d.	スロベニア	100	100
Renault Nordic AB 及び子会社 ⁽²⁾	スウェーデン	-	100
Renault Finance	スイス	100	100
Renault Suisse SA	スイス	100	100
アフリカ及び中東			

Renault Algérie spa	アルジェリア	100	100
Renault Commerce Maroc	モロッコ	80	80
Renault Maroc Services	モロッコ	100	100
Renault Tanger Exploitation	モロッコ	100	100
Renault Tanger Méditerranée	モロッコ	100	100
Société Marocaine de Construction Automobile (SOMACA)	モロッコ	98	98
アメリカ			
Renault Argentina SA及び子会社	アルゼンチン	100	100
Renault do Brasil Comercio e Participacoes Ltda.	ブラジル	100	100
Renault Do Brasil SA	ブラジル	100	100
Industria de Conjuntos Mecanicos Aconcagua SA (Cormecanica)	チリ	100	100
Renault Centro de Servicios Compartidos SAS	コロンビア	100	100
Sociedad de Fabricación de Automotores SA (SOFASA)	コロンビア	100	100
Renault México SA de CV	メキシコ	100	100
アジア太平洋			
Vehicule Distributors Australia Pty Ltd.	オーストラリア	100	100
Jiangxi Jianling Group Electric Vehicule Co., Ltd.	中国	50	50
Jiangxi Jianling Group Electric Vehicule Sales Co., Ltd.	中国	50	50
Kunming Furui Electric Vehicles Sales Service Co., Ltd.	中国	50	50
Renault Beijing Automative Co., Ltd.	中国	100	100
Renault Korea Motors Co., Ltd	韓国	53	80
Renault India Private Ltd.	インド	100	100
Renault Treasury Services Pte. Ltd.	シンガポール	100	100
ユーラシア			
CJSC Renault Russia ⁽²⁾	ロシア	-	100
OYAK Renault Otomobil Fabrikalari	トルコ	52	52
Renault Goup Otomotiv Anonim Sirketi ⁽¹⁾	トルコ	100	-
Renault Ukraine	ウクライナ	100	100
販売金融部門			
フランス			
Bipi Mobility France	フランス	100	100
Diac SA	フランス	100	100
Diac Location SA	フランス	100	100
RCI Banque SA	フランス	100	100
ヨーロッパ			
RCI Versicherungs-Service GmbH	ドイツ	100	100
RCI Financial Services SA	ベルギー	100	100
Autofin SA	ベルギー	100	100
Bipi Mobility SL	スペイン	100	100

Overlease SA	スペイン	100	100
RCI ZRT	ハンガリー	100	100
Bipi Mobility Italy S.R.L	イタリア	100	100
ES Mobility S.R.L.	イタリア	100	100
RCI Insurance Ltd	マルタ	100	100
RCI Life Ltd	マルタ	100	100
RCI Services LTD	マルタ	100	100
RCI Usluge d.o.o. ⁽¹⁾	クロアチア	100	-
RCI Financial Services b.v.	オランダ	100	100
Bipi Mobility Netherlands B.V. ⁽¹⁾	オランダ	100	-
RCI Leasing Polska Sp. z.o.o.	ポーランド	100	100
RCI Gest Seguros - Mediadores de Seguros, Lda	ポルトガル	100	100
RCICOM, SA	ポルトガル	100	100
RCI Finance SK S.r.O. ⁽¹⁾	スロバキア	100	100
RCI Finance CZ, s.r.o.	チェコ共和国	100	100
RCI Financial Services s.r.o.	チェコ共和国	50	50
RCI Lizing d.o.o. ⁽¹⁾	スロベニア	100	100
RCI Broker De Asigurare	ルーマニア	100	100
RCI Finantare Romania S.r.L.	ルーマニア	100	100
RCI Leasing Romania IFN SA	ルーマニア	100	100
RCI Financial Services Ltd	英国	100	100
RCI Bank UK Limited	英国	100	100
Bipi Mobility UK Limited ⁽¹⁾	英国	100	100
RCI Finance SA	スイス	100	100
アフリカ及び中東			
RCI Finance Maroc	モロッコ	100	100
RDFM S.A.R.L.	モロッコ	100	100
アメリカ			
Courtage SA	アルゼンチン	100	100
Rombo Compania Financiera SA	アルゼンチン	60	60
Administradora de Consorcio RCI Brasil Ltda	ブラジル	100	100
Banco RCI Brasil SA	ブラジル	60	60
RCI Brasil Servicios e Participações Ltda	ブラジル	100	100
Corretora de Seguros RCI do Brasil SA	ブラジル	100	100
RCI Colombia, SA Compania de Financiamiento	コロンビア	51	51
RCI Servicios Colombia SA	コロンビア	100	100
アジア太平洋			
RCI Financial Services Korea CO, Ltd.	韓国	100	100

RCI Insurance Service Korea Co, Ltd. ⁽¹⁾	韓国	100	100
ユーラシア			
LLC RNL LEASING	ロシア	100	100
アフトワズ			
アフトワズ及び子会社 ⁽²⁾	ロシア	-	68
モビリティサービス部門			
フランス			
Class & co sas ⁽²⁾	フランス	-	100
Elto Holding	フランス	100	100
Glide.io	フランス	100	100
Renault Mobility As an Industry	フランス	100	100
ヨーロッパ			
Elto DACH GmbH	ドイツ	51	51
Elto BeLux	ベルギー	51	51
Elto Iberia Sociedad Limitada	スペイン	60	60
Coolnagour Limited t/a iCabbi	アイルランド	100	100
Taxi Alliance Software Ltd. ⁽¹⁾	アイルランド	97	-
Elto Italy S.r.l.	イタリア	100	100
Coolnagour UK Limited	英国	100	100
Elto UK	英国	100	100
Flit Technologies Ltd.及び子会社	英国	93	74
SCT Systems Limited t/a DiSC	英国	100	100
アメリカ			
Original Software LTDA	ブラジル	100	100
iCabbi Canada, Incorporation	カナダ	100	100
iCabbi USA, Incorporation	米国	100	100
アジア太平洋			
iCabbi Australia PTY LTD	オーストラリア	100	100

(1) 2022年度に初めて連結された会社（注3-A）。

(2) 2022年度に売却又は合併され連結範囲から除外された会社。

30 - B. 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連結会社（共同支配事業）

ルノー・グループの持分(%)	国名	2022年	2021年
		12月31日 現在	12月31日 現在
Renault Nissan Technology & Business Center India Private Limited (RNTBCI) ⁽¹⁾	インド	67	67

(1) 当グループはインドの会社であるRNTBCIの議決権の50%を保有している。

30 - C. 持分法適用会社（関連会社及び共同支配企業）

ルノー・グループの持分(%)	国名	2022年 12月31日 現在	2021年 12月31日 現在
自動車部門			
Renault Algérie Production	アルジェリア	49	49
Mobility Trader Holding Gmbh	ドイツ	3	3
ToKai 2 GmbH	ドイツ	15	15
EGT New Energy Automotive Co, Ltd.	中国	25	25
Renault Brilliance Jinbei Automotives Company Ltd.	中国	49	49
Boone Comenor Metalimpex	フランス	33	33
Alliance Mobility Company France ⁽²⁾	フランス	-	50
HyVia	フランス	50	50
INDRA INVESTISSEMENTS SAS	フランス	50	50
ToKai 1	フランス	15	15
Verkor	フランス	24	24
Whylot	フランス	21	21
Renault Nissan Automative India Private Limited	インド	30	30
Alliance Mobility Company Japan ⁽²⁾	日本	-	50
Groupe Nissan	日本	44	44
Beyonca HK Limited ⁽¹⁾	香港	14	-
Alliance Ventures B.V.	オランダ	40	40
Motorlu Araclar Imal ve Satis AS (MAIS)	トルコ	49	49
販売金融部門			
Mobility Trader Holding Gmbh	ドイツ	5	3
Renault Crédit Car SA	ベルギー	50	50
Nissan Renault Financial Services India Private Limited	インド	30	30
RN SF b.v.	オランダ	50	50
Bank Austria Renault Nissan b.v.	オランダ	30	30
RN Bank	ロシア	30	30
ORFIN Finansman Anonim Sirketi	トルコ	50	50
アフトワズ			
FerroVaz GmbH ⁽²⁾	ドイツ	-	34
CSC Armenia-Lada ⁽²⁾	アルメニア	-	34
JSC OAT ⁽²⁾	ロシア	-	40
モビリティサービス部門			
Elto France	フランス	40	40
Car Sharing Mobility Services SL	スペイン	50	50

- (1) 2022年度に初めて連結された会社（注3-A）。
- (2) 2022年度に売却され連結範囲から除外された会社。

フランスの会計基準当局（Autorité des Normes Comptables）による2016年12月2日の規則2016-09の適用により、ルノー・グループは、2022年度のユニバーサル・レジストレーション・ドキュメントの公表日以降、ルノー・グループのウェブサイト（group.renault.com）上の「Finance」ページの「Documents & Presentations」セクションで以下の情報を第三者に開示する。

- 連結会社の完全なリスト
- 以下のような「非連結投資」に分類される会社のリスト
 - ルノーによって単独で支配されていない会社に対する投資（固定金融資産に含まれる。）（注22）
 - ルノーによって単独で支配されている非連結会社に対する投資（その他の流動資産として分類される。）（注17）

[次へ](#)

05

Renault Group

Information financière et comptable

5.2.2 Comptes consolidés

5.2.2.1. Compte de résultat consolidé

(en millions d'euros)	Notes	2022	2021 ⁽¹⁾
Chiffre d'affaires	4	46 391	41 059
Coûts des biens et services vendus		(37 145)	(33 720)
Frais de recherche et développement	10-A	(2 125)	(2 313)
Frais généraux et commerciaux		(4 026)	(4 473)
Autres produits et charges d'exploitation	5	(379)	(253)
Autres produits d'exploitation		425	720
Autres charges d'exploitation		(804)	(973)
Résultat d'exploitation		2 216	900
Coût de l'endettement financier net		(181)	(255)
Coût de l'endettement financier brut		(349)	(301)
Produits relatifs à la trésorerie et aux placements		168	46
Autres produits et charges financiers		(305)	(40)
Résultat financier	7	(488)	(295)
Part dans le résultat des entreprises associées et des coentreprises		423	515
Nissan	12	526	380
Autres entreprises associées et coentreprises	13	(103)	135
Résultat avant impôts		2 153	1 120
Impôts courants et différés	8	(283)	(577)
Résultat net des activités poursuivies		1 020	549
Résultat net des activités poursuivies, part des actionnaires de la société mère		1 050	524
Résultat net des activités poursuivies, part des participations ne donnant pas le contrôle		(30)	25
Résultat net des activités abandonnées	3	(2 320)	418
Résultat net des activités abandonnées, part des actionnaires de la société mère		(1 988)	364
Résultat net des activités abandonnées, part des participations ne donnant pas le contrôle		(332)	54
RÉSULTAT NET		(700)	967
Résultat net, part des actionnaires de la société mère		(338)	688
Résultat net, part des participations ne donnant pas le contrôle		(362)	79
Résultat net de base par action ⁽²⁾ (en euros)		(1,24)	3,25
Résultat net de base par action des activités poursuivies - part des actionnaires de la société mère (en euros)		0,07	1,92
Résultat net de base par action des activités abandonnées - part des actionnaires de la société mère (en euros)		(7,31)	1,33
Résultat net dilué par action ⁽²⁾ (en euros)		(1,24)	3,24
Résultat net dilué par action des activités poursuivies - part des actionnaires de la société mère (en euros)		0,07	1,91
Résultat net dilué par action des activités abandonnées - part des actionnaires de la société mère (en euros)		(7,31)	1,33
Nombre d'actions retenu (en milliers)			
Pour le résultat net de base par action	9	272 097	272 102
Pour le résultat net dilué par action	9	274 251	273 868

(1) Les états financiers 2021 ont été réévalués en application de la norme IFRS 5 sur les activités abandonnées en Fédération de Russie (voir Note 3-5).

(2) Résultat net des activités poursuivies et Résultat net des activités abandonnées, part des actionnaires de la société mère rapporté au nombre d'actions indiqué.

5.2.2.2. Résultat global consolidé

(en millions d'euros)

	2022			2021 ⁽¹⁾		
	Brut	Effet Impôts	Net	Brut	Effet Impôts	Net
Brut						
Résultat net	(107)	(533)	(700)	1 538	(571)	907
Autres éléments du résultat global provenant de la société mère et ses filiales						
Éléments qui ne seront pas reclassés ultérieurement en résultat	320	81	351	327	(23)	304
Écarts actuariels sur régimes de retraite à prestations définies	320	81	351	134	(35)	99
Instruments de capitaux propres à la juste valeur par capitaux propres	-	-	-	193	12	205
Éléments qui sont, ou qui seront ultérieurement, reclassés en résultat	878	(73)	805	181	(27)	154
Écarts de change résultant de la conversion des activités à l'étranger	(10)	-	(10)	30	-	30
Écarts de change résultant de la conversion des activités dans les économies hyperinflationnistes	71	-	71	21	-	21
Couverture partielle de l'investissement dans Nissan	(25)	-	(25)	4	-	4
Couvertures de flux de trésorerie ⁽²⁾	327	(77)	250	65	(28)	37
Instruments de dettes à la juste valeur par capitaux propres ⁽³⁾	(19)	4	(9)	(0)	1	(4)
Éléments qui sont reclassés en résultat relatifs aux activités abandonnées ⁽³⁾	528	-	528	66	-	66
TOTAL DES AUTRES ÉLÉMENTS DU RÉSULTAT GLOBAL PROVENANT DE LA SOCIÉTÉ MÈRE ET SES FILIALES (A)	1 198	(42)	1 156	508	(50)	458
Part des entreprises associées et des coentreprises dans les autres éléments du résultat global						
Éléments qui ne seront pas reclassés ultérieurement en résultat	105	-	105	571	-	571
Écarts actuariels sur régimes de retraite à prestations définies	103	-	103	421	-	421
Autres éléments	3	-	3	150	-	150
Éléments qui sont, ou qui seront ultérieurement, reclassés en résultat	710	-	710	634	-	634
Écarts de change résultant de la conversion des activités à l'étranger	755	-	755	580	-	580
Autres éléments	(45)	-	(45)	54	-	54
TOTAL DE LA PART DES ENTREPRISES ASSOCIÉES ET DES COENTREPRISES DANS LES AUTRES ÉLÉMENTS DU RÉSULTAT GLOBAL (B)	905	-	905	1 205	-	1 205
AUTRES ÉLÉMENTS DU RÉSULTAT GLOBAL (A) + (B)	2 104	(42)	2 062	1 713	(50)	1 663
RÉSULTAT GLOBAL	1 937	(575)	1 362	3 251	(621)	2 630
Dont part des actionnaires de la société mère			1 670			2 539
Dont part des participations ne donnant pas le contrôle			(308)			91

(1) Les états financiers 2021 ont été réévalués en application de la norme IFRS 5 sur les activités abandonnées en Fédération de Russie (voir Note 3-8).

(2) Les montants reclassés en résultat net en 2022 sont présentés dans la Note 15-F.

(3) Les éléments qui sont reclassés en résultat net aux activités abandonnées incluent en 2022 le recyclage en résultat net des écarts de conversion des entités russes cédées (voir Note 3-9).

05

Renault Group

Information financière et comptable

5.2.2.3. Situation financière consolidée

ACTIFS (en millions d'euros)	Notes	31 décembre 2022	31 décembre 2021
Actifs non courants			
Immobilisations incorporelles et goodwill	10-A	4 700	6 898
Immobilisations corporelles	10-B	11 705	16 167
Participations dans les entreprises associées et coentreprises		18 210	16 955
Nissan	12	17 487	16 294
Autres entreprises associées et coentreprises	13	723	721
Actifs financiers non courants	22	418	373
Impôts différés actifs	8	598	550
Autres actifs non courants	17	938	966
TOTAL ACTIFS NON COURANTS		36 550	41 409
Actifs courants			
Stocks	14	5 213	4 792
Créances de financement des ventes	15	44 247	39 498
Créances clients de l'Automobile	16	998	788
Actifs financiers courants	22	1 416	1 380
Créances d'impôts courants	17	154	128
Autres actifs courants	17	4 097	3 688
Trésorerie et équivalents de trésorerie	22	21 774	21 928
Actifs destinés à être cédés	3	3 861	129
TOTAL ACTIFS COURANTS		81 760	72 331
TOTAL ACTIFS		118 310	113 740

(en millions d'euros)	Notes	31 décembre 2022	31 décembre 2021
CAPITAUX PROPRES ET PASSIFS			
Capitaux propres			
Capital		1 127	1 127
Primes d'émission		3 785	3 785
Titres d'autocontrôle		(208)	(237)
Réévaluation des instruments financiers		208	5
Écart de conversion		(2 146)	(3 407)
Réserves		26 370	25 159
Résultat net, part des actionnaires de la société mère		(338)	888
Capitaux propres, part des actionnaires de la société mère		28 798	27 320
Capitaux propres, part des participations ne donnant pas le contrôle		741	574
TOTAL CAPITAUX PROPRES	18	29 539	27 894
Passifs non courants			
Impôts différés passifs	8	1 021	1 009
Provisions pour engagements de retraite et assimilés, part à plus d'un an	19	1 029	1 355
Provisions pour risques et charges, part à plus d'un an	20	1 341	1 291
Passifs financiers non courants	23	10 738	13 232
Provisions d'impôts sur les résultats relatives à des positions fiscales incertaines, part à plus d'un an	21	234	217
Autres passifs non courants	21	1 372	1 457
TOTAL PASSIFS NON COURANTS		15 735	18 561
Passifs courants			
Provisions pour engagements de retraite et assimilés, part à moins d'un an	19	45	85
Provisions pour risques et charges, part à moins d'un an	20	1 087	1 550
Passifs financiers courants	23	4 005	3 605
Dettes de financement des ventes	23	48 999	45 123
Fournisseurs		8 405	7 975
Dettes d'impôts courants	21	312	266
Provisions d'impôts sur les résultats relatives à des positions fiscales incertaines, part à moins d'un an	21	21	6
Autres passifs courants	21	8 098	8 493
Passifs liés aux actifs destinés à être cédés	3	873	182
TOTAL PASSIFS COURANTS		73 046	67 285
TOTAL CAPITAUX PROPRES ET PASSIFS		118 310	113 740

5.2.2.4. Variation des capitaux propres consolidés

05

(en millions d'euros)	Chiffre d'affaires (en millions)	Capital	Primes d'émission d'autocontrôle	Titres d'autocontrôle	Réévaluation des instruments financiers	Écart de conversion	Réserves	Résultat net revenant aux actionnaires de la société mère	Capitaux propres de la société mère	Capitaux propres des participations ne donnant pas le contrôle	Total capitaux propres
SOLDE AU 31 DÉCEMBRE 2020	205 722	1 127	3 785	(284)	884	(4 108)	31 876	(8 008)	24 772	500	25 338
Résultat net 2021								888	888	70	907
Autres éléments du résultat global ⁽¹⁾					432	701	518		1 051	12	1 063
RÉSULTAT GLOBAL 2021					432	701	518	888	2 530	91	2 630
Affectation du résultat net 2020							(8 008)	8 008	-	-	-
Distribution										(81)	(81)
(Acquisitions) cessions de titres d'autocontrôle et effets des augmentations de capital				47					47		47
Variations des parts d'intérêts										(2)	(2)
Coûts des paiements fondés sur des actions et autres ⁽²⁾					(81)		778		(38)		(38)
SOLDE AU 31 DÉCEMBRE 2021	205 722	1 127	3 785	(237)	5	(3 407)	25 150	888	27 320	574	27 894
Résultat net 2022								(338)	(338)	(302)	(700)
Autres éléments du résultat global					208	1 248	557		2 008	54	2 062
RÉSULTAT GLOBAL 2022					208	1 248	557	(338)	1 670	(308)	1 362
Affectation du résultat net 2021								888	(888)	-	-
Distribution										(41)	(41)
(Acquisitions) cessions de titres d'autocontrôle et effets des augmentations de capital				20					20		20
Variations des parts d'intérêt						18	(178)		(105)	510	381
Coûts des paiements fondés sur des actions et autres							(50)		(50)		(50)
SOLDE AU 31 DÉCEMBRE 2022	205 722	1 127	3 785	(208)	208	(2 140)	26 370	(338)	28 798	741	29 530

(1) La variation de la Réserve de Réévaluation correspond à la plus-value réalisée sur les titres Daimler en 2021 jusqu'à la date de cession des titres, la variation des réserves correspond principalement aux écarts actuariels sur régimes de retraite à prestations définies constatés sur la période.

(2) La variation des Réserves correspond à hauteur de 554 millions d'euros au reclassement de la plus-value réalisée par Renault sur les titres Daimler en Réserves et à hauteur de 252 millions de plus-value réalisée par Nissan sur les titres Daimler reclassés en Réserves.

Les éléments contribuant à la variation des capitaux propres consolidés de 2022 sont commentés en Note 18.

05

Renault Group

Information financière et comptable

5.2.2.5. Flux de trésorerie consolidés

(en millions d'euros)	Notes	2022	2021 ⁽¹⁾
Résultat net des activités poursuivies		1 020	540
Annulation des produits et charges sans incidence sur la trésorerie :			
Dotations nettes aux amortissements et aux pertes de valeur		3 532	3 904
Part dans les résultats des entreprises associées et des coentreprises		(423)	(515)
Autres produits et charges sans incidence sur la trésorerie avant intérêts et impôts	20-A	288	240
Dividendes reçus des entreprises associées et des coentreprises non cotées		23	29
Capacité d'autofinancement avant intérêts et impôts ⁽²⁾		5 040	4 107
Dividendes reçus des sociétés cotées		64	-
Variation nette des crédits consentis à la clientèle		(1 383)	47
Variation nette des crédits renouvelables au réseau de distribution		(3 077)	1 034
Diminution (augmentation) des créances de Financement des ventes		(5 060)	1 581
Emission d'emprunts obligataires du Financement des ventes	29-C	3 014	080
Remboursement d'emprunts obligataires du Financement des ventes	29-C	(3 888)	(4 342)
Variation nette des autres dettes du Financement des ventes		4 185	1 078
Variation nette des autres valeurs mobilières et des prêts du Financement des ventes		137	(210)
Variation nette des actifs financiers et des dettes du Financement des ventes		4 348	(2 802)
Variation des actifs immobilisés donnés en location		(217)	(413)
Variation du besoin en fonds de roulement avant impôts	20-B	404	(307)
FLUX DE TRÉSORERIE DES OPÉRATIONS D'EXPLOITATION AVANT INTÉRÊTS ET IMPÔTS		4 570	2 250
Intérêts reçus		172	45
Intérêts payés		(345)	(248)
Impôts courants (payés) / reçus		(470)	(385)
FLUX DE TRÉSORERIE LIÉS AUX OPÉRATIONS D'EXPLOITATION DES ACTIVITÉS POURSUIVIES		3 927	1 718
FLUX DE TRÉSORERIE LIÉS AUX OPÉRATIONS D'EXPLOITATION DES ACTIVITÉS ABANDONNÉES	3	(314)	691
Investissements incorporels et corporels ⁽³⁾	20-C	(2 040)	(2 086)
Produits des cessions d'actifs corporels et incorporels		410	567
Acquisitions de participations avec prise de contrôle, nettes de la trésorerie acquise		-	(103)
Acquisitions d'autres participations		(332)	(129)
Cessions de participations avec perte de contrôle, nettes de la trésorerie cédée		(38)	-
Cessions d'autres participations ⁽⁴⁾		47	1182
Diminution (augmentation) des autres valeurs mobilières et des prêts de l'Automobile		(126)	(142)
FLUX DE TRÉSORERIE LIÉS AUX INVESTISSEMENTS DES ACTIVITÉS POURSUIVIES		(2 470)	(1 311)
FLUX DE TRÉSORERIE LIÉS AUX INVESTISSEMENTS DES ACTIVITÉS ABANDONNÉES	3	(815)	(305)
Dividendes versés aux actionnaires de la société mère	18-D	-	-
Transaction avec les participations ne donnant pas le contrôle ⁽⁵⁾		54	(2)
Dividendes versés aux participations ne donnant pas le contrôle	18-H	(41)	(81)
(Achats) ventes de titres d'autocontrôle		(60)	(36)
Flux de trésorerie avec les actionnaires		(47)	(119)
Émission d'emprunts obligataires de l'Automobile	29-C	2 062	2 290
Remboursement d'emprunts obligataires de l'Automobile	29-C	(240)	(820)
Augmentation (diminution) nette des autres passifs financiers de l'Automobile		(2 575)	(1 760)
Variation nette des passifs financiers de l'Automobile	29-B	(753)	(350)
FLUX DE TRÉSORERIE LIÉS AU FINANCEMENT DES ACTIVITÉS POURSUIVIES		(800)	(478)
FLUX DE TRÉSORERIE LIÉS AU FINANCEMENT DES ACTIVITÉS ABANDONNÉES	3	322	(153)
AUGMENTATION (DIMINUTION) DE LA TRÉSORERIE ET DES ÉQUIVALENTS DE TRÉSORERIE		(150)	162

(1) Les états financiers 2021 ont été retravaillés en application de la norme IFRS 5 sur les activités abandonnées en Fédération de Russie (voir Note 3-0).

(2) La capacité d'autofinancement avant intérêts et impôts est présentée hors dividendes reçus des sociétés cotées.

(3) Les flux de trésorerie réciproques et interdépendants traduisant l'augmentation de capital souscrite par l'actionnaire minoritaire Geely au sein de la société conierme RCM en échange de l'acquisition concourante par RCM d'une licence technologique auprès de Geely pour le même montant de 254 milliards de yens (voir Note 3-A), soit environ 194 millions d'euros, ont été présentés nets dans le tableau de flux de trésorerie afin de refléter la substance de la transaction.

(4) Les cessions d'autres participations comprennent la cession des titres Dalmeier pour 118 millions d'euros en 2021.

Présentation générale de Renault Group	Développement durable	Gouvernement d'entreprise	Risque et contrôle	Information financière et comptable	Information sur la société, le capital et l'actionariat	Assemblée Générale	Informations complémentaires
----------------------------------------	-----------------------	---------------------------	--------------------	-------------------------------------	---------------------------------------------------------	--------------------	------------------------------

Information financière et comptable

(en millions d'euros)	2022	2021 ⁽¹⁾
Solde de la trésorerie et des équivalents de trésorerie à l'ouverture	21 928	21 697
Augmentation (diminution) de la trésorerie	678	102
Effets des variations de périmètre sur la trésorerie ⁽²⁾	(837)	-
Effets des variations de change et autres sur la trésorerie	28	88
Trésorerie générée par les activités abandonnées et destinées à être cédées	(23)	(19)
Solde de la trésorerie et des équivalents de trésorerie à la clôture ⁽³⁾	21 774	21 928

(1) Les états financiers 2021 ont été révisés en application de la norme IFRS 5 sur les activités abandonnées en Fédération de Russie (voir Note 3-5).

(2) Les variations de périmètre en 2022 concernent principalement la sortie des entités AVTOVAZ pour 578 millions d'euros et Renault Russia pour 163 millions d'euros.

(3) La trésorerie faisant l'objet de restrictions d'utilisation est décrite en Note 23-C.

05

5.2.2.6. Notes annexes aux comptes consolidés

5.2.2.6.1. Informations sur les secteurs opérationnels et les Régions

A compter du 1^{er} janvier 2022 et en conséquence de la cession de la participation dans AvtoVAZ, les secteurs opérationnels retenus par Renault Group sont les suivants :

- **« Automobile »** : ce secteur comprend les filiales de production, de commercialisation, de distribution de véhicules particuliers et utilitaires légers ainsi que les filiales assurant la gestion de la trésorerie du secteur ; il comprend aussi les participations dans les entreprises associées et coentreprises du domaine automobile, la principale étant Nissan.
- **« Financement des ventes »** : considéré par le Groupe comme une activité réalisant des opérations d'exploitation à part entière, exercée par RCI Banque, ses filiales et participations dans des entreprises associées et coentreprises auprès du réseau de distribution et de la clientèle finale.

- **« Services de Mobilité »** : réunissant les activités de service dans les nouvelles mobilités.

Le secteur précédemment dénommé AvtoVAZ ainsi que l'ensemble des activités abandonnées en Russie est présenté isolément au titre des Activités abandonnées au sein du secteur Automobile en 2022 conformément aux dispositions de la norme IFRS 5. Les informations par secteurs opérationnels au titre de l'exercice 2021 ont été retraitées selon les mêmes principes.

Le résultat sectoriel examiné régulièrement par le Board of Management, identifié comme le « principal décideur opérationnel », est la marge opérationnelle dont la définition est détaillée dans les comptes consolidés au 31 décembre 2022 (Note 2-D Présentation des comptes consolidés). La marge opérationnelle exclut notamment les charges de restructuration.

05

Renault Group

Information financière et comptable

A. Informations par secteur opérationnel

A1. Compte de résultat consolidé par secteur opérationnel

(en millions d'euros)	Automobile	Financement des ventes	Services de Mobilité	Opérations Intersecteurs	Total consolidé
2022					
Chiffre d'affaires externe au Groupe	43 121	3 235	95	-	46 391
Chiffre d'affaires intersecteurs	96	16	3	(115)	-
Chiffre d'affaires du secteur	43 217	3 251	98	(115)	46 391
Marge opérationnelle ⁽¹⁾	1 401	1 223	(30)	1	2 595
Résultat d'exploitation	1 044	1 202	(31)	1	2 216
Résultat financier ⁽²⁾	347	(31)	(2)	(800)	(486)
Part dans le résultat des entreprises associées et des coentreprises	557	(127)	(7)	-	423
Résultat avant impôts	1 048	1 044	(40)	(700)	2 153
Impôts courants et différés	(208)	(320)	(1)	-	(529)
Résultat net des activités poursuivies	1 745	715	(41)	(700)	1 020
Résultat net des activités abandonnées	(2 320)	-	-	-	(2 320)
RÉSULTAT NET	(575)	715	(41)	(700)	(700)

(1) Les informations sur les dotations aux amortissements et aux pertes de valeur sont données dans le tableau des flux de trésorerie consolidé par secteur opérationnel.

(2) Les dividendes reçus du Financement des ventes sont comptabilisés dans le résultat financier de l'Automobile et sont éliminés dans les opérations Intersecteurs. Au cours de l'année 2022, un dividende de 800 millions d'euros a été versé.

(en millions d'euros)	Automobile	Financement des ventes	Services de Mobilité	Opérations Intersecteurs	Total consolidé
2021 ⁽³⁾					
Chiffre d'affaires externe au Groupe	38 700	2 995	24	-	41 659
Chiffre d'affaires intersecteurs	102	18	2	(122)	-
Chiffre d'affaires du secteur	38 802	2 953	26	(122)	41 659
Marge opérationnelle ⁽¹⁾	(5)	1 195	(20)	2	1 153
Résultat d'exploitation	(227)	1 179	(54)	2	900
Résultat financier ⁽²⁾	720	(14)	(1)	(1 000)	(295)
Part dans le résultat des entreprises associées et des coentreprises	501	19	(5)	-	515
Résultat avant impôts	904	1 184	(50)	(998)	1 120
Impôts courants et différés	(248)	(327)	(1)	-	(576)
Résultat net des activités poursuivies	751	857	(51)	(998)	549
Résultat net des activités abandonnées	418	-	-	-	418
RÉSULTAT NET	1 169	857	(51)	(998)	977

(1) Les écarts financiers 2021 ont été retravaillés en application de la norme IFRS 5 sur les activités abandonnées en Fédération de Russie (voir Note 3-4).

(2) Les informations sur les dotations aux amortissements et aux pertes de valeur sont données dans le tableau des flux de trésorerie consolidé par secteur opérationnel.

(3) Les dividendes reçus du Financement des ventes sont comptabilisés dans le résultat financier de l'Automobile et sont éliminés dans les opérations Intersecteurs. Au cours de l'année 2021, un dividende de 1 000 millions d'euros a été versé.

Présentation générale de Renault Group	Développement durable	Gouvernement d'entreprise	Risque et contrôle	Information financière et comptable	Information sur la société, le capital et l'actionariat	Assemblée Générale	Informations complémentaires
----------------------------------------	-----------------------	---------------------------	--------------------	-------------------------------------	---------------------------------------------------------	--------------------	------------------------------

Information financière et comptable

A2. Situation financière consolidée par secteur opérationnel

05

(en millions d'euros)	Automobile	Financement des ventes	Services de Mobilité	Opérations Intersecteurs	Total consolidé
31 décembre 2022					
ACTIFS					
Actifs non courants					
Immobilisations incorporelles et corporelles, et goodwill	15 566	796	43	-	16 405
Participations dans les entreprises associées et les coentreprises	18 141	66	3	-	18 210
Actifs financiers non courants - titres de sociétés	6 313	11	-	(6 261)	63
Actifs financiers non courants - autres valeurs mobilières, prêts et dérivés sur opérations de financement de l'Automobile	350	-	1	(1)	350
Impôts différés actifs	354	239	-	-	593
Autres actifs non courants	831	107	-	-	938
TOTAL ACTIFS NON COURANTS	41 555	1 219	47	(6 262)	36 559
Actifs courants					
Stocks	5 188	24	1	-	5 213
Créances sur la clientèle	1 009	44 732	8	(504)	45 245
Actifs financiers courants	1 294	980	-	(858)	1 416
Créances d'impôts courants et autres actifs courants ⁽¹⁾	6 583	5 798	7	(4 276)	8 112
Trésorerie et équivalents de trésorerie	14 227	7 549	17	(19)	21 774
TOTAL ACTIFS COURANTS	28 301	59 083	33	(5 057)	81 760
TOTAL ACTIFS	69 856	60 302	80	(11 919)	118 319
CAPITAUX PROPRES ET PASSIFS					
Capitaux propres	29 571	6 217	18	(6 267)	29 539
Passifs non courants					
Provisions - part à plus d'un an	2 039	565	-	-	2 604
Passifs financiers non courants	9 845	886	8	(1)	10 738
Impôts différés passifs	224	795	2	-	1 021
Autres passifs non courants	1 082	288	2	-	1 372
TOTAL PASSIFS NON COURANTS	13 190	2 534	12	(1)	15 735
Passifs courants					
Provisions - part à moins d'un an	1 103	50	-	-	1 153
Passifs financiers courants	5 191	-	36	(622)	4 605
Fournisseurs et dettes de Financement des ventes	8 487	49 739	8	(830)	57 404
Dettes d'impôts courants et autres passifs courants ⁽¹⁾	12 314	1 762	6	(4 199)	9 883
TOTAL PASSIFS COURANTS	27 095	51 551	50	(5 051)	73 045
TOTAL CAPITAUX PROPRES ET PASSIFS	69 856	60 302	80	(11 919)	118 319

(1) Les créances d'impôts courants et autres actifs courants ainsi que les dettes d'impôts courants et autres passifs courants incluent respectivement les actifs destinés à être soldés et les passifs liés aux actifs destinés à être soldés.

05

Renault Group

Information financière et comptable

(en millions d'euros)	Automobile	Financement des ventes	Services de Mobilité	Opérations Intersecteurs	Total consolidé
31 décembre 2021					
ACTIFS					
Actifs non courants					
Immobilisations incorporelles et corporelles, et Goodwill	21 048	581	40	1	22 556
Participations dans les entreprises associées et les coentreprises	16 774	176	5	-	16 955
Actifs financiers non courants - titres de sociétés	6 215	11	1	(6 155)	72
Actifs financiers non courants - autres valeurs mobilières, prêts et dérivés sur opérations de financement de l'Automobile	305	-	-	(5)	301
Impôts différés actifs	351	189	-	-	550
Autres actifs non courants	815	151	-	-	966
Total actif non courants	46 414	1 108	46	(6 159)	41 409
Actifs courants					
Stocks	4 768	24	-	-	4 792
Créances sur la clientèle	916	40 020	4	(654)	40 286
Actifs financiers courants	1 051	1 187	-	(858)	1 380
Créances d'impôts courants et autres actifs courants ⁽¹⁾	2 871	5 733	5	(4 664)	3 945
Trésorerie et équivalents de trésorerie	18 877	8 040	14	(3)	21 928
Total actifs courants	23 483	55 004	23	(6 170)	72 331
TOTAL ACTIFS	69 897	56 112	69	(12 338)	113 740
CAPITAUX PROPRES ET PASSIFS					
Capitaux propres	27 913	6 134	8	(6 101)	27 804
Passifs non courants					
Provisions - part à plus d'un an	2 298	505	-	-	2 803
Passifs financiers non courants	12 333	893	11	(5)	13 232
Impôts différés passifs	368	640	1	-	1 009
Autres passifs non courants	1 181	276	-	-	1 457
Total passifs non courants	16 180	2 314	12	(5)	18 561
Passifs courants					
Provisions - part à moins d'un an	1 606	35	-	-	1 641
Passifs financiers courants	4 234	-	35	(664)	3 605
Fournisseurs et dettes de Financement des ventes	8 094	45 843	5	(844)	53 098
Dettes d'impôts courants et autres passifs courants ⁽¹⁾	11 870	1 726	9	(4 664)	8 941
Total passifs courants	25 804	47 604	49	(6 172)	67 285
TOTAL CAPITAUX PROPRES ET PASSIFS	69 897	56 112	69	(12 338)	113 740

(1) Les créances d'impôts courants et autres actifs courants ainsi que les dettes d'impôts courants et autres passifs courants incluent respectivement les actifs destinés à être cédés et les passifs liés aux actifs destinés à être cédés.

Présentation générale de Renault Group	Développement durable	Gouvernement d'entreprise	Risque et contrôle	Information financière et comptable	Information sur la société, le capital et l'actionariat	Assemblée Générale	Informations complémentaires
----------------------------------------	-----------------------	---------------------------	--------------------	-------------------------------------	---------------------------------------------------------	--------------------	------------------------------

Information financière et comptable

A3. Flux de trésorerie par secteur opérationnel

(en millions d'euros)	Automobile	Financement des ventes	Services de Mobilité	Opérations Intersecteurs	Total consolidé
2022					
Résultat Net des activités poursuivies⁽¹⁾	1745	715	(41)	(709)	1020
Annulation des produits et charges sans incidence sur la trésorerie					
Dotations nettes aux amortissements et aux pertes de valeur	3 391	135	0	-	3 526
Part dans les résultats des entreprises associées et des coentreprises	(557)	127	7	-	(423)
Autres produits et charges sans incidence sur la trésorerie avant intérêts et impôts	(49)	346	2	(11)	288
Dividendes reçus des entreprises associées et des coentreprises non cotées	28	-	-	-	28
Capacité d'autofinancement avant Intérêts et Impôts	4 553	1 323	(20)	(810)	5 046
Dividendes reçus des sociétés cotées	04	-	-	-	04
Diminution (augmentation) des créances de Financement des ventes	-	(5 026)	-	(34)	(5 060)
Variation nette des actifs financiers et des dettes du Financement des ventes	-	4 370	-	(22)	4 348
Variation des actifs immobilisés donnés en location	87	(304)	-	-	(217)
Variation du besoin en fonds de roulements avant impôts	7	400	(2)	(1)	404
FLUX DE TRÉSORERIE DES OPÉRATIONS D'EXPLOITATION AVANT INTÉRÊTS ET IMPÔTS	4 711	703	(28)	(807)	4 579
Intérêts reçus	175	-	-	(3)	172
Intérêts payés	(357)	-	(1)	13	(345)
Impôts courants (payés) / reçus	(143)	(335)	(1)	-	(479)
FLUX DE TRÉSORERIE LIÉS AUX OPÉRATIONS D'EXPLOITATION DES ACTIVITÉS POURSUIVIES	4 386	428	(30)	(807)	3 927
FLUX DE TRÉSORERIE LIÉS AUX OPÉRATIONS D'EXPLOITATION DES ACTIVITÉS ABANDONNÉES	(315)	-	-	-	(315)
Investissements incorporels ⁽²⁾	(1 216)	(15)	(12)	-	(1 243)
Investissements corporels	(1 395)	(2)	-	-	(1 397)
Produits des cessions d'actifs corporels et incorporels ⁽³⁾	408	-	2	-	410
Acquisitions et cessions de participations avec prise de contrôle, nettes de la trésorerie acquise	(38)	-	-	-	(38)
Acquisitions et cessions d'autres participations, et autres	(112)	(14)	(5)	47	(85)
Diminution (augmentation) des autres valeurs mobilières et des prêts de l'Automobile	(12)	-	(7)	2	(17)
FLUX DE TRÉSORERIE LIÉS AUX INVESTISSEMENTS DES ACTIVITÉS POURSUIVIES	(2 474)	(31)	(23)	40	(2 479)
FLUX DE TRÉSORERIE LIÉS AUX INVESTISSEMENTS DES ACTIVITÉS ABANDONNÉES	(815)	-	-	-	(815)
Flux de trésorerie avec les actionnaires ⁽⁴⁾	(35)	(812)	48	752	(47)
Variation nette des passifs financiers de l'Automobile	(803)	-	10	40	(753)
FLUX DE TRÉSORERIE LIÉS AU FINANCEMENT DES ACTIVITÉS POURSUIVIES	(838)	(812)	58	792	(800)
FLUX DE TRÉSORERIE LIÉS AU FINANCEMENT DES ACTIVITÉS ABANDONNÉES	323	-	-	-	323
AUGMENTATION (DIMINUTION) DE LA TRÉSORERIE ET DES ÉQUIVALENTS DE TRÉSORERIE	267	(415)	5	(16)	(159)
Solde de la trésorerie et des équivalents de trésorerie à l'ouverture	13 877	8 040	14	(3)	21 928
Augmentation (diminution) de la trésorerie	1 105	(416)	5	(16)	678
Effets des variations de périmètre sur la trésorerie ⁽⁴⁾	(838)	1	-	-	(837)
Effets des variations de change et autres sur la trésorerie	106	(76)	(2)	-	28
Trésorerie générée par les activités abandonnées et destinées à être cédées	(23)	-	-	-	(23)
Solde de la trésorerie et des équivalents de trésorerie à la clôture	14 227	7 540	17	(10)	21 774

(1) Les dividendes reçus du Financement des ventes sont inclus dans le résultat net du secteur Automobile. En 2022, 600 millions d'euros de dividendes ont été versés.

(2) Les flux de trésorerie néoproques et interdépendants traduisant l'augmentation de capital autorisée par l'actionnaire minoritaire Geely au sein de la société conglomère RKM en échange de l'acquisition concomitante par RKM d'une licence technologique auprès de Geely pour le même montant de 254 milliards de yens (voir Note 3-A), soit environ 194 millions d'euros, ont été présentés nets dans le tableau de flux de trésorerie afin de refléter la substance de la transaction.

(3) Les principaux produits des cessions d'actifs corporels et incorporels (40 millions au 31 décembre 2022) sont présentés en Note 6-C.

(4) Les variations de périmètre en 2022 concernent principalement la sortie des entités Avtazav pour 576 millions d'euros et Renault Russia pour 163 millions d'euros.

05

05

Renault Group

Information financière et comptable

(en millions d'euros)	Automobile	Financement des ventes	Services de Mobilité	Opérations Intersecteurs	Total consolidé
2021 ⁽¹⁾					
Résultat Net des activités poursuivies⁽²⁾	751	857	(61)	(998)	549
Annulation des produits et charges sans incidence sur la trésorerie					
Dotations nettes aux amortissements et aux pertes de valeur	3 710	180	84	-	3 974
Part dans les résultats des entreprises associées et des coentreprises	(502)	(18)	5	-	(515)
Autres produits et charges sans incidence sur la trésorerie avant intérêts et impôts	(2)	257	1	(16)	240
Dividendes reçus des entreprises associées et des coentreprises non cotées	29	-	-	-	29
Capacité d'autofinancement avant intérêts et impôts	3 986	1 246	(21)	(1 014)	4 197
Dividendes reçus des sociétés cotées	-	-	-	-	-
Diminution (augmentation) des créances de Financement des ventes	-	2 228	-	(647)	1 581
Variation nette des actifs financiers et des dettes du Financement des ventes	-	(2 882)	-	50	(2 832)
Variation des actifs immobilisés donnés en location	(218)	(195)	-	-	(413)
Variation du besoin en fonds de roulements avant impôts	(483)	181	(8)	(2)	(307)
FLUX DE TRÉSORERIE DES OPÉRATIONS D'EXPLOITATION AVANT INTÉRÊTS ET IMPÔTS	3 285	608	(24)	(1 013)	2 256
Intérêts reçus	45	-	-	-	45
Intérêts payés	(263)	-	-	15	(248)
Impôts courants (payés) / reçus	(71)	(268)	(1)	-	(340)
FLUX DE TRÉSORERIE LIÉS AUX OPÉRATIONS D'EXPLOITATION DES ACTIVITÉS POURSUIVIES	2 996	340	(25)	(1 008)	1 718
FLUX DE TRÉSORERIE LIÉS AUX OPÉRATIONS D'EXPLOITATION DES ACTIVITÉS ABANDONNÉES	691	-	-	-	691
Investissements incorporels	(1 108)	(6)	(5)	-	(1 119)
Investissements corporels	(1 571)	(1)	-	-	(1 572)
Produits des cessions d'actifs corporels et incorporels ⁽³⁾	557	-	-	-	557
Acquisitions et cessions de participations avec prise de contrôle, nettes de la trésorerie acquise	(6)	(97)	-	-	(103)
Acquisitions et cessions d'autres participations, et autres ⁽⁴⁾	1 048	(4)	(3)	17	1 058
Diminution (augmentation) des autres valeurs mobilières et des prêts de l'Automobile	(162)	-	5	15	(142)
FLUX DE TRÉSORERIE LIÉS AUX INVESTISSEMENTS DES ACTIVITÉS POURSUIVIES	(1 232)	(108)	(3)	32	(1 311)
FLUX DE TRÉSORERIE LIÉS AUX INVESTISSEMENTS DES ACTIVITÉS ABANDONNÉES	(305)	-	-	-	(305)
Flux de trésorerie avec les actionnaires	(98)	(1 010)	15	983	(10)
Variation nette des passifs financiers de l'Automobile	(982)	-	9	584	(359)
FLUX DE TRÉSORERIE LIÉS AU FINANCEMENT DES ACTIVITÉS POURSUIVIES	(1 050)	(1 010)	24	1 567	(478)
FLUX DE TRÉSORERIE LIÉS AU FINANCEMENT DES ACTIVITÉS ABANDONNÉES	(153)	-	-	-	(153)
AUGMENTATION (DIMINUTION) DE LA TRÉSORERIE ET DES ÉQUIVALENTS DE TRÉSORERIE	947	(782)	(4)	1	162
Solde de la trésorerie et des équivalents de trésorerie à l'ouverture	12 040	8 738	15	(5)	21 007
Augmentation (diminution) de la trésorerie	947	(782)	(4)	1	162
Effets des variations de change et autres sur la trésorerie	-	84	8	1	88
Trésorerie générée par les activités abandonnées et destinées à être cédées	(10)	-	-	-	(10)
Solde de la trésorerie et des équivalents de trésorerie à la clôture	13 877	8 040	14	(3)	21 928

(1) Les états financiers 2021 ont été retravaillés en application de la norme IFRS 8 sur les activités abandonnées en Fédération de Russie (voir Note 3-6).

(2) Les dividendes reçus du Financement des ventes sont inclus dans le résultat net du secteur Automobile. En 2021, 1 000 millions d'euros de dividendes ont été versés.

(3) Les principaux produits des cessions d'actifs corporels et incorporels (557 millions au 31 décembre 2021) sont présentés en Note 5-C.

(4) Les cessions d'autres participations comprennent la cession des titres Dalmer pour 116 millions d'euros.

A4. Autres informations relatives au secteur Automobile : position nette de liquidité ou endettement financier net, free cash flow opérationnel et ROCE

La position nette de liquidité ou l'endettement financier net, le free cash flow opérationnel et le ROCE ne sont présentés que pour l'Automobile.

Le Groupe inclut dans la position nette de liquidité ou l'endettement financier net, l'ensemble des dettes et

engagements financiers, hors exploitation, porteurs d'intérêts, diminué de la trésorerie et équivalents de trésorerie ainsi que d'autres actifs financiers, hors exploitation, tels que les valeurs mobilières ou les prêts du secteur.

Position nette de liquidité ou endettement financier net

(en millions d'euros)	31 décembre 2022	31 décembre 2021 ⁽¹⁾
Passifs financiers non courants	(9 845)	(11 224)
Passifs financiers courants	(5 100)	(4 234)
Actifs financiers non courants – autres valeurs mobilières, prêts et dérivés sur opérations de financement	121	90
Actifs financiers courants	1 287	977
Trésorerie et équivalents de trésorerie	14 227	13 291
Position nette de liquidité (endettement financier net) de l'Automobile	540	(1100)

(1) Pour cet indicateur, la situation financière consolidée 2021 a été retravaillée au titre des activités abandonnées en Fédération de Russie (voir Note 3-B).

Free cash flow opérationnel

(en millions d'euros)	2022	2021 ⁽¹⁾
Capacité d'autofinancement (hors dividendes reçus des sociétés cotées) avant intérêts et impôts	4 553	3 985
Variation du besoin en fonds de roulement avant impôts	7	(483)
Intérêts reçus par l'Automobile	175	45
Intérêts payés par l'Automobile	(357)	(263)
Impôts courants (payés) / reçus	(143)	(71)
Investissements corporels et incorporels nets des cessions ⁽²⁾	(2 208)	(2 107)
Véhicules et batteries donnés en location	87	(218)
Free cash flow opérationnel de l'Automobile	2 110	889
Dont paiements au titre des dépenses de restructuration	(500)	(508)
Free cash flow opérationnel de l'Automobile hors restructuration⁽³⁾	2 700	1 487

(1) Les états financiers 2021 ont été retravaillés en application de la norme IFRS 5 sur les activités abandonnées en Fédération de Russie (voir Note 3-B).

(2) Les flux de trésorerie réciproques et interdépendants traduisant l'augmentation de capital souscrite par l'actionnaire minoritaire Geely au sein de la société cotée RKM en échange de l'acquisition concomitante par RKM d'une licence technologique auprès de Geely pour le même montant de 254 milliards de won (voir Note 3-A), soit environ 174 millions d'euros, ont été présentés nets dans le tableau de flux de trésorerie afin de refléter la substance de la transaction.

(3) Les montants comptabilisés en Coûts des Restructurations sont présentés en Note 5-A.

05

Renault Group

Information financière et comptable

ROCE

Le ROCE (Return On Capital Employed) est un indicateur de mesure de la rentabilité des capitaux investis. Il est présenté au niveau du secteur Automobile. Le ROCE 2021 retraité des éléments relatifs aux activités abandonnées en Fédération de Russie est présenté ci-dessous.

(en millions d'euros)	31 décembre 2022	31 décembre 2021 ⁽¹⁾
Marge opérationnelle	1 402	(8)
Taux d'imposition normalif	28 %	28 %
Marge opérationnelle après impôts (A) ⁽²⁾	1 000	(2)
Immobilisations corporelles, incorporelles et Goodwill	10 560	10 740
Participations dans les entreprises associées et les coentreprises hors Nissan	654	620
Actifs financiers non courants - titres de sociétés hors RCI Banque SA et Renault M.A.I.	62	60
Besoin en fonds de roulement	(8 272)	(11 488)
Capitaux employés (B)	8 000	8 850
RENTABILITÉ DES CAPITALS EMPLOYÉS (ROCE = A/B)	12,0 %	(0,0) %

(1) Pour cet indicateur, la situation financière consolidée 2021 a été retraitée au titre des activités abandonnées en Fédération de Russie (voir Note 3-B).

(2) L'approche retenue pour la détermination du ROCE inclut un effet théorique d'imposition, déterminé à partir d'un taux normalif de 28 %.

(en millions d'euros)	31 décembre 2021 publié	Impact IFRS 5	31 décembre 2021 ⁽¹⁾
Marge opérationnelle	507	(510)	(8)
Taux d'imposition normalif	28 %		28 %
Marge opérationnelle après impôts (A) ⁽²⁾	305	(307)	(2)
Immobilisations corporelles, incorporelles et Goodwill	21 043	(2 104)	10 740
Participations dans les entreprises associées et les coentreprises hors Nissan	540	(11)	620
Actifs financiers non courants - titres de sociétés hors RCI Banque SA et Renault M.A.I.	60	-	60
Besoin en fonds de roulement	(11 775)	287	(11 488)
Capitaux employés (B)	10 708	(1 018)	8 850
RENTABILITÉ DES CAPITALS EMPLOYÉS (ROCE = A/B)	3,4 %		(0,0) %

(1) Pour cet indicateur, la situation financière consolidée 2021 a été retraitée au titre des activités abandonnées en Fédération de Russie (voir Note 3-B).

(2) L'approche retenue pour la détermination du ROCE inclut un effet théorique d'imposition, déterminé à partir d'un taux normalif de 28 %.

Le Besoin en fonds de roulement est déterminé à partir des éléments suivants de l'information sectorielle. Pour cet indicateur, la situation financière consolidée 2021 a été retraitée au titre des activités abandonnées en Fédération de Russie (voir Note 3-B) :

(en millions d'euros)	31 décembre 2022	31 décembre 2021 ⁽¹⁾
Autres actifs non courants	831	798
Stocks	5 188	4 318
Créances sur la clientèle	1 000	850
Créances d'impôts courants et autres actifs courants ⁽²⁾	6 583	2 540
Autres passifs non courants	(1 082)	(1 170)
Fournisseurs	(8 487)	(7 440)
Dettes d'impôts courants et autres passifs courants ⁽²⁾	(12 314)	(11 384)
Besoin en fonds de roulement	(8 272)	(11 488)

(1) Pour cet indicateur, la situation financière consolidée 2021 a été retraitée au titre des activités abandonnées en Fédération de Russie (voir Note 3-B).

(2) Les créances d'impôts courants et autres actifs courants ainsi que les dettes d'impôts courants et autres passifs courants incluent respectivement les actifs destinés à être cédés et les passifs liés aux actifs destinés à être cédés.

(en millions d'euros)	31 décembre 2021 publié	Impact IFRS 5	31 décembre 2021 ⁽¹⁾
Autres actifs non courants	815	(17)	798
Stocks	4 708	(420)	4 318
Créances sur la clientèle	916	(67)	850
Créances d'impôts courants et autres actifs courants ⁽²⁾	2 871	(325)	2 540
Autres passifs non courants	(1 181)	5	(1 170)
Fournisseurs	(8 094)	645	(7 440)
Dettes d'impôts courants et autres passifs courants ⁽²⁾	(11 870)	486	(11 384)
Besoin en fonds de roulement	(11 775)	287	(11 488)

(1) Pour cet indicateur, la situation financière consolidée 2021 a été retraitée au titre des activités abandonnées en Fédération de Russie (voir Note 3-B).

(2) Les créances d'impôts courants et autres actifs courants ainsi que les dettes d'impôts courants et autres passifs courants incluent respectivement les actifs destinés à être cédés et les passifs liés aux actifs destinés à être cédés.

B. Informations par Régions

Le chiffre d'affaires consolidé est présenté par zone d'implantation de la clientèle. Les immobilisations corporelles et incorporelles sont présentées par région d'implantation des filiales et des activités conjointes.

(en millions d'euros)	Europe	Amériques	Asie Pacifique	Afrique Moyen- Orient	Eurasie	Total consolidé
2022						
Chiffre d'affaires	95 685	4 951	2 699	1 757	1 899	46 301
dont France	33 854					
Immobilisations corporelles et incorporelles	14 230	471	663	663	378	16 405
dont France	10 124					
2021						
Chiffre d'affaires ^{a)}	81 972	3 428	2 686	1 553	2 020	41 659
dont France	33 139					
Immobilisations corporelles et incorporelles	17 805	561	660	770	2 768	22 565
dont France	12 887					

[1] Les états financiers 2021 ont été retravaillés en application de la norme IFRS 5 sur les activités abandonnées en Fédération de Russie (voir Note 3-8).

05

Renault Group

Information financière et comptable

5.2.2.6.2. Règles, méthodes et périmètre

Note 1

Approbation des comptes

Les comptes consolidés de Renault Group de l'année 2022 ont été arrêtés par le Conseil d'administration du 15 février 2023 et seront soumis à l'approbation de l'Assemblée générale.

Note 2

Règles et méthodes comptables

En application de la réglementation européenne, les comptes consolidés de Renault Group de l'exercice 2022 sont préparés en conformité avec le référentiel IFRS (International Financial Reporting Standards) publié par l'IASB (International Accounting Standards Board) au 31 décembre 2022 et tel qu'adopté dans l'Union Européenne à la date de clôture des comptes.

2-A. Évolutions des règles et méthodes comptables

Nouveaux textes d'application obligatoires en 2022

Renault Group applique les normes et amendements parus au Journal Officiel de l'Union Européenne d'application obligatoire à compter du 1^{er} janvier 2022.

Amendement IAS 16	Produits générés avant l'utilisation prévue
Amendement IFRS 3	Mise à jour de la référence au cadre conceptuel
Amendement IAS 37	Coûts à prendre en compte pour déterminer si le contrat est déficitaire
Améliorations annuelles (cycle 2018-2020)	Processus annuel d'amélioration des normes

L'application de ces amendements à compter du 1^{er} janvier 2022 est sans effet significatif sur les états financiers du Groupe.

Nouveaux textes non appliqués par anticipation par le Groupe

Nouvelles normes et amendements IFRS non appliqués par anticipation par le Groupe		Date d'application selon l'IASB
IFRS 17 et amendements	Contrats d'assurance	1 ^{er} janvier 2023
Amendement IFRS 17	Première application d'IFRS 17 et d'IFRS 9 Informations comparatives	1 ^{er} janvier 2023
Amendement IAS 12	Impôt différé rattaché à des actifs et des passifs issus d'une même transaction	1 ^{er} janvier 2023
Amendements à IAS 1	Informations à fournir sur les méthodes comptables significatives	1 ^{er} janvier 2023
Amendements à IAS 8	Définition des estimations comptables	1 ^{er} janvier 2023

Le Groupe n'anticipe à ce stade aucun impact significatif sur les comptes consolidés du fait de l'application des amendements à IAS 1, IAS 8 et IAS 12.

La norme IFRS 17 - Contrats d'assurance, publiée le 18 mai 2017 et modifiée par les amendements du 25 juin 2020, énonce les principes de reconnaissance, d'évaluation, de présentation et d'informations à fournir pour les contrats d'assurance. Elle remplace la norme IFRS 4 - Contrats d'assurance et sera applicable au titre des exercices débutant à compter du 1^{er} janvier 2023.

IFRS 17 s'applique principalement dans le groupe aux contrats d'assurance-crédit émis et aux accords de réassurance contractés par les compagnies d'assurance du secteur Financement des ventes. Les contrats seront désormais évalués selon le modèle général (dit « building blocks approach ») comprenant : (1) les estimations des flux de trésorerie futurs actualisés suivant l'approche dite

« ascendante » qui consiste à déterminer les taux d'actualisation en ajustant une courbe de taux sans risque pour tenir compte des caractéristiques de liquidité du portefeuille de contrats d'assurance, (2) un ajustement pour le risque non financier appliqué suivant la méthode des niveaux de confiance et (3) la marge sur services contractuels. La marge sur services contractuels sera reconnue en compte de résultat en fonction des unités de couverture fournies sur la période, c'est-à-dire en fonction de l'amortissement du crédit assuré.

Le Groupe prévoit que l'application rétrospective modifiée à partir du 1^{er} janvier 2023 de la norme IFRS 17 aura un effet positif sur les capitaux propres de l'ordre de 130 millions d'euros au 1^{er} janvier 2022, date de la transition. Aucun contrat onéreux n'a été recensé dans le portefeuille en date de transition. Le calcul de l'impact de l'application d'IFRS 17 sur le compte de résultat 2022 est en cours de finalisation.

Présentation générale de Renault Group	Développement durable	Gouvernement d'entreprise	Risque et contrôle	Information financière et comptable	Information sur la société, le capital et l'actionariat	Assemblée Générale	Informations complémentaires
----------------------------------------	-----------------------	---------------------------	--------------------	-------------------------------------	---------------------------------------------------------	--------------------	------------------------------

Information financière et comptable

Autres normes et amendements non encore adoptés par l'Union Européenne

Par ailleurs, l'IASB a publié de nouvelles normes et amendements non adoptés à ce jour par l'Union Européenne.

Nouvelles normes et amendements IFRS non adoptés par l'Union Européenne		Date d'application selon l'IASB
Amendement IAS 1	Classement des passifs en tant que passifs courants ou non courants.	1 ^{er} janvier 2024
Amendement IFRS 16	Passif de location dans le cadre d'une cession-bail	1 ^{er} janvier 2024

Le Groupe est en train d'analyser les impacts potentiels mais à ce stade n'anticipe aucun impact significatif sur les comptes consolidés du fait de l'application de ces amendements.

Interprétation de l'IFRS 10 relative à la comptabilisation des « Targeted Long Term Refinancing Operations » (IFRS 9 et IAS 20)

La décision de l'IFRS 10 visant à clarifier l'analyse et la comptabilisation des transactions TLTRO III a été rendue définitive en mars 2022. Cette décision s'applique aux tirages TLTRO III effectués par le secteur Financement des ventes, tirages auxquels le Groupe a choisi d'appliquer IFRS 9. Plus de détails sont fournis sur ces transactions dans la Note 28-C.

Hyperinflation en Turquie

La Turquie a été identifiée le 16 mars 2022 par l'International Practices Task Force (IPTF) du « Center for Audit Quality » comme un pays à considérer comme étant en hyperinflation pour l'établissement des comptes de l'exercice 2022.

Les entités MAIS Motorlu Araçlar İmal ve Satış AS et ORFİN Finansman Anonim Şirketi mises en équivalence sont en monnaie fonctionnelle locale et ont appliqué le retraitement de l'hyperinflation au 31 décembre 2022. Son effet sur la contribution aux comptes du Groupe est jugé non significatif. Les entités consolidées par intégration globale, Cyak Renault et Renault Group Otomotiv, établissent leurs comptes en monnaie fonctionnelle euro pour les besoins des comptes consolidés du Groupe, compte tenu de la prédominance de leurs activités en euros. Leurs comptes ne nécessitent donc pas d'être retraités des effets de l'hyperinflation.

2-B. Estimations et jugements

Contexte spécifique 2022

Sortie de Renault Group de la Fédération de Russie

Comme annoncé le 16 mai 2022, Renault Group a cédé ses participations dans Renault Russia et le Groupe AvtoVAZ aboutissant à la déconsolidation de ces entités et leur traitement en activités abandonnées conformément à IFRS 5 sur 2022 avec retraitement correspondant du compte de résultat et du tableau des flux de trésorerie pour les données relatives à 2021. Par suite de cette cession, le Groupe AvtoVAZ n'est plus présenté comme un secteur opérationnel distinct dans l'information sectorielle.

Le détail des impacts de cette déconsolidation est présenté en Note 3-B Activités abandonnées et l'option de rachat par Renault Group de sa participation dans AvtoVAZ est mentionnée dans la Note 28-B. Hors bilan - Engagements reçus, actifs éventuels et actifs reçus en garantie.

Dans le secteur Financement des ventes, le Groupe consolide une entité détenue à 100 % par intégration globale (RNL Leasing) et comptabilise par mise en équivalence l'entité RN Bank. La valeur de mise en équivalence de RN Bank a été intégralement dépréciée au 31 décembre 2022 du fait des incertitudes sur la recouvrabilité de cet actif (voir Note 18), représentant un impact négatif sur le résultat de mise en équivalence de 119 millions d'euros sur la période. La contribution de RNL Leasing aux capitaux propres du Groupe reste peu significative (2 millions d'euros) et le prêt d'actionnaire de 19 millions d'euros est éliminé dans le cadre du traitement des opérations intragroupes. Au 31 décembre 2022, l'entité

est classée en Actifs destinés à être cédés et sa valeur comptable n'excède pas sa valeur recouvrable.

Crise d'approvisionnement en composants

Depuis 2021, le secteur Automobile est confronté à des ruptures d'approvisionnement en composants électroniques qui touchent le secteur automobile mondial. Les effets de la crise des composants se sont poursuivis en 2022 avec pour principale conséquence des pertes de production. De ce fait, après une baisse de 4,5 % à 2 696 401 unités en 2021 par rapport à 2020, les ventes ont également diminué de 5,9 % en 2022 par rapport à 2021 avec un volume de véhicules de 2 051 174 à comparer à un volume retraité excluant les ventes en Russie de 2 179 562 véhicules en 2021.

Financements externes

Afin d'assurer un niveau suffisant de liquidité pour opérer, le Groupe a notamment émis deux emprunts obligataires sur le marché japonais dans le cadre du programme Shelf Registration pour un total de 290,7 milliards de yens. Le Groupe a par ailleurs procédé au remboursement du Prêt Garanti par l'Etat à hauteur de 2 010 millions d'euros en 2022. Le solde de cet emprunt, dont le montant initial était de 4 milliards d'euros, s'élève à 990 millions d'euros au 31 décembre 2022. A la date d'arrêt des comptes consolidés, le Groupe dispose d'une trésorerie et de sources de financement suffisantes pour

05

Renault Group

Information financière et comptable

justifier la continuité d'exploitation pour les douze prochains mois et a démontré sa capacité à émettre de la dette.

Evolution de l'organisation du Groupe

Renault Group, depuis l'annonce de son plan Renaulution en 2020, s'est engagé à transformer ses activités et son organisation. L'annonce lors du Capital Market Day du 08 novembre 2022 de la séparation de certaines de ses activités mécaniques dénommées HORSE, rassemblées au sein d'une coentreprise, a entraîné le reclassement de ces groupes d'actifs et de passifs destinés à être cédés dans l'état de la situation financière consolidée au 31 décembre 2022 selon les modalités de la norme IFRS 5.

Le Groupe a également annoncé lors de ce Capital Market Day la création de cinq business ciblés avec des équipes spécialisées, chacun construit sur un ensemble homogène de technologies, avec sa gouvernance et son compte de résultat dédiés. Cette annonce portera ses fruits à compter de 2023 au fur et à mesure de la création ou cession des entités concernées et n'a pas d'effet sur la structure de l'information sectorielle en 2022.

Le Groupe a ouvert en novembre 2022 le capital de sa filiale coréenne RKM au groupe chinois Geely à hauteur de 34 % et a acquis concomitamment une licence pour l'industrialisation de deux nouveaux véhicules destinés au marché asiatique.

Accords salariaux et actionnariat salarié

Face au contexte d'inflation, des échanges ont été engagés entre la Direction et les Organisations Syndicales représentatives autour des enjeux du pouvoir d'achat en France. Un accord a été signé le 30 septembre 2022. Cet accord s'est composé de plusieurs mesures cumulatives (prime de 500 euros, monétisation de congés majorés de 25 %...) mises en œuvre en 2022.

Dans le contexte de profonde transformation, et afin d'associer l'ensemble des salariés à cette stratégie et à la performance future du groupe, Renault Group a lancé Renaulution Shareplan, une opération d'actionnariat salarié comprenant l'attribution gratuite de 6 actions dont plus de 95 000 collaborateurs ont pu bénéficier dans 22 pays. Elle offrait également la possibilité, dans 21 pays, d'acquérir des actions avec une décote de 30 %. Le prix de référence de l'action dans le cadre de Renaulution Shareplan a été fixé à 31,46 euros, soit un prix de l'action de 22,02 euros après décote. La charge comptable associée à ce plan a été comptabilisée en 2022.

Principaux jugements et estimations dans le contexte 2022

Dans le contexte de la sortie du Groupe de la Fédération de Russie, des plans de réduction des effectifs, de la crise d'approvisionnement en composants électroniques et de l'inflation, les postes suivants des comptes consolidés du Groupe dépendant d'estimations et de jugements ont fait l'objet d'une attention plus particulière en 2022 :

- les pertes de valeur éventuelles sur actifs immobilisés, en particulier sur les actifs spécifiques aux véhicules et sur le Goodwill (voir Note 11) ;

- la valeur recouvrable des véhicules donnés en location classés en immobilisations corporelles ou en stocks ;
- les participations dans les entreprises associées, notamment Nissan et RN Bank (voir Notes 12 et 13) ;
- les dépréciations pour pertes de crédit attendues des créances de Financement des ventes (voir Note 15) ;
- la reconnaissance du revenu ;
- la détermination des provisions pour restructuration (voir Notes 6-A et 20) ;
- la détermination des risques associés aux fournisseurs en difficulté financière ;
- la détermination du respect des conditions nécessaires selon IFRS 5 pour reclasser des actifs ou groupes d'actifs (passifs) destinés à la vente sur des lignes spécifiques au bilan dans les actifs et passifs courants (voir Note 3-C) ;
- l'estimation des charges associées au plan d'actionnariat salarié Renaulution Shareplan mis en place en décembre 2022.

Principaux jugements et estimations

en relation avec les problématiques environnementales et les enjeux climatiques

On notera principalement les jugements et estimations suivants concernant les enjeux climatiques et environnementaux :

- Estimation des risques associés aux réglementations applicables relatives aux émissions polluantes ou aux émissions de CO₂ (et plus spécifiquement l'impact potentiel de la réglementation européenne CAFE - « Corporate Average Fuel Economy », qui conduit à imposer aux constructeurs une pénalité en cas de dépassement du seuil moyen d'émission de CO₂ des véhicules immatriculés en Europe par année civile, voir Note 28) ;
- Estimation des conséquences des engagements pris en relation avec les problématiques environnementales et climatiques sur la valeur de nos actifs et sur leur durée d'utilisation. Aucun impact n'a été identifié à ce stade ni sur les durées de vie retenues ni sur la valeur recouvrable de nos actifs corporels et incorporels. L'analyse des durées de vie des actifs productifs inclut les effets de l'évolution des marchés, le poids croissant des véhicules électriques et les décisions prises par le Groupe en termes d'économie circulaire (Refactories de Flins et Séville). Cette analyse est effectuée pour chaque arrêté annuel et n'a pas eu d'impact significatif sur nos comptes en 2022 ;
- Estimation des conséquences des engagements contractuels d'achat d'énergie renouvelable pris en relation avec les problématiques environnementales et climatiques sur des durées allant jusqu'à 15 années et pour des investissements importants ; l'analyse a porté sur le contrôle des actifs et les modalités financières des contrats ; elle a conclu à l'absence de location et de dérivé incorporé dans ces contrats ; une information est fournie en engagements hors bilan (voir Note 28-A1) au titre des engagements d'achats minimaux ;
- Prise en compte d'un taux de croissance à l'infini pour les tests de dépréciation des Goodwill et actifs incorporels à durée de vie indéfinie intégrant les

Présentation générale de Renault Group	Développement durable	Gouvernement d'entreprise	Risque et contrôle	Information financière et comptable	Information sur la société, le capital et l'actionariat	Assemblée Générale	Informations complémentaires
----------------------------------------	-----------------------	---------------------------	--------------------	-------------------------------------	---------------------------------------------------------	--------------------	------------------------------

Information financière et comptable

05

impacts des engagements pris par les Etats signataires des accords de Paris. Cette prise en compte n'a pas eu d'impact, dans la mesure où la valeur recouvrable de ces actifs reste significativement supérieure à leur valeur comptable.

Autres principaux jugements et estimations

D'une manière récurrente, Renault Group doit procéder à des estimations et faire des hypothèses qui affectent la valeur comptable de certains éléments d'actif et de passif, de produits et de charges, ainsi que les informations données dans certaines notes de l'annexe. Pour établir ses comptes, Renault Group revêt ses estimations et appréciations de manière régulière pour prendre en compte l'expérience passée et les autres facteurs jugés pertinents au regard des conditions économiques.

Il est notamment tenu compte des prévisions d'évolutions technologiques et de marché (coûts des matières premières, évolutions des attentes de nos clients etc.) et de toute autre évolution pouvant avoir un impact significatif sur les comptes consolidés en application des règles édictées selon les normes IFRS. En fonction de l'évolution de ces hypothèses ou de conditions différentes de celles qui avaient été prévues, les montants figurant

dans ses futurs comptes consolidés pourraient différer des estimations faites lors de l'arrêté des comptes. Les principaux postes des comptes consolidés du Groupe dépendant d'estimations et de jugements au 31 décembre 2022 sont les suivants :

- L'inscription à l'actif des dépenses de recherche et développement et leur durée d'amortissement (voir Note 10-A) ;
- Les durées d'amortissement des immobilisations autres que les frais de développement immobilisés (voir Note 10) ;
- la reconnaissance des actifs d'impôts différés sur déficits reportables (voir Note 8) ;
- les provisions, notamment la provision pour garantie des véhicules et des batteries vendus (voir Note 20), les provisions pour engagements de retraite et assimilés (voir Note 10), les provisions pour mesures d'adaptation des effectifs (voir Note 6-A), les provisions pour risques juridiques et risques fiscaux autres que ceux relatifs aux impôts sur les résultats et les provisions d'impôts sur les résultats relatives aux positions fiscales incertaines ;
- la valorisation des dettes des contrats de location, notamment le calcul des taux d'emprunt marginal et l'exercice des options de renouvellement et de résiliation qui ont un caractère raisonnablement certain (voir Note 23).

2-C. Principes de consolidation

Les comptes consolidés intègrent les comptes des sociétés contrôlées de manière exclusive par le Groupe (filiales), directement ou indirectement. Les comptes des sociétés sous contrôle conjoint sont consolidés par mise en équivalence lorsque celles-ci sont qualifiées de coentreprises et suivant le pourcentage d'intérêt propre à chaque élément du bilan et du compte de résultat lorsqu'elles sont qualifiées d'activités conjointes.

Les comptes des sociétés dans lesquelles le Groupe exerce une influence notable (entreprises associées) sont mis en équivalence.

Les transactions significatives entre les sociétés consolidées, ainsi que les profits internes non réalisés sont éliminés.

Les puts sur participations ne donnant pas le contrôle sont évalués à leur juste valeur et classés pour l'Automobile en autres dettes financières et pour le secteur Financement des ventes en autres dettes non courantes au passif de la situation financière consolidée. La contrepartie de la dette est enregistrée en capitaux propres.

Les compléments de prix restant à verser aux actionnaires ayant cédé des titres au Groupe sont enregistrés dans la situation financière en dettes financières (secteurs Automobile et Mobilités) ou autres dettes (secteur Financement des Ventes) pour la meilleure estimation de l'engagement par contrepartie du Goodwill (ou des titres non consolidés) à l'initiation, puis par contrepartie du résultat (Autres produits et charges financiers ou résultat de sociétés mises en équivalence en fonction de la nature d'investissement).

2-D. Présentation des comptes consolidés

Bases d'évaluation

Les états financiers consolidés sont établis selon la convention du coût historique à l'exception de certaines catégories d'actifs et passifs conformément aux règles édictées par les IFRS. Ces catégories sont précisées dans les notes ci-après.

Résultat d'exploitation et marge opérationnelle

Le résultat d'exploitation inclut l'ensemble des produits et coûts directement liés aux activités du Groupe, que ces produits et charges soient récurrents ou qu'ils résultent de

décisions ou d'opérations ponctuelles, comme les coûts de restructuration.

La marge opérationnelle, qui correspond au résultat d'exploitation du secteur selon la définition d'IFRS 8 Secteurs opérationnels, correspond au résultat d'exploitation avant prise en compte des autres produits et charges d'exploitation qui revêtent par nature ou par exception un caractère significatif et inhabituel et peuvent nuire à la comparabilité de la marge. Les autres produits et charges d'exploitation comprennent principalement :

- les coûts de restructuration et d'adaptation des effectifs et les coûts significatifs liés à des arrêts d'activités. Une

05 Renault Group

Information financière et comptable

restructuration est un programme planifié et contrôlé par la Direction, qui modifie de façon significative : a) soit le champ d'activité d'une entité ; b) soit la manière dont cette activité est gérée. Le coût estimé des mesures de restructuration des effectifs, traitées comptablement comme un avantage au personnel, est provisionné sur la durée estimée d'activité résiduelle des salariés concernés. Le coût des indemnités de fin de contrat de travail est pris en charge dès l'annonce ou le début d'exécution d'un plan détaillé pour le montant de ces indemnités net des provisions pour engagements de retraite déjà constituées ;

- le résultat des cessions d'activités ou de participations opérationnelles (totales ou partielles), le résultat des cessions de participations dans des entreprises associées et coentreprises (totales ou partielles), les autres résultats liés aux variations de périmètre comme les prises de contrôle au sens d'IFRS 10 d'entités précédemment consolidées par mise en équivalence et les coûts directs d'acquisition des sociétés consolidées par intégration globale ou suivant le pourcentage d'intérêt propre à chaque élément du bilan et du compte de résultat ;
- le résultat de cession des immobilisations incorporelles et corporelles (hors cessions d'actifs donnés en location) ;
- les pertes de valeur des immobilisations incorporelles et corporelles et des Goodwill (hors Goodwill des entreprises associées et des coentreprises) ;
- les produits et charges non usuels par leur fréquence, leur nature ou leur montant relatifs à des litiges ou à des pertes de valeur sur créances d'exploitation significatifs.

À l'exception de la charge d'impôt, de la part dans le résultat des entreprises associées et de l'intérêt financier sur les engagements de retraite et autres avantages du personnel à long terme, les produits et charges résultant de l'activité de financement des ventes sont comptabilisés en produits et charges d'exploitation.

Consolidation par mise en équivalence des entreprises associées et des coentreprises

La part dans le résultat des entreprises associées et des coentreprises présentées dans le compte de résultat consolidé du Groupe comprend la part dans le résultat de ces entreprises ainsi que les pertes de valeur et les réductions de pertes de valeur afférentes à ces entreprises (voir Note 2-M). Les pertes de valeur enregistrées sont limitées à la valeur nette comptable de l'investissement sauf en cas d'engagement complémentaire.

Le résultat de cession ou de perte d'influence notable ou de contrôle conjoint d'entreprises associées et coentreprises mises en équivalence et le résultat lié à la prise de contrôle au sens d'IFRS 10 d'entreprises déjà consolidées mais non contrôlées sont présentés parmi les autres produits et charges d'exploitation dans le compte de résultat consolidé du Groupe. Il comprend le recyclage des écarts de conversion accumulés pendant la période de consolidation par mise en équivalence.

Les entreprises associées et les coentreprises donnent lieu à la comptabilisation d'un impôt différé passif de distribution pour toutes les différences entre la valeur comptable et la valeur fiscale des titres (voir Note 2-I). Cet impôt figure dans les impôts courants et différés au compte de résultat du Groupe.

Les Goodwill relatifs à des entreprises associées et coentreprises sont inclus dans la valeur de ces participations à l'actif de la situation financière consolidée. En cas de perte de valeur, celle-ci est comptabilisée et intégrée au compte de résultat du Groupe via la part de résultat des entreprises associées et coentreprises (voir Note 2-J).

Les frais d'acquisition des participations dans les entreprises associées et coentreprises sont incorporés dans le coût initial d'acquisition de ces participations.

La participation croisée entre une entité intégrée et une entité associée est neutralisée pour l'évaluation de la participation dans l'entreprise associée présentée à l'actif de la situation financière. Ainsi, la participation de 10% de Nissan dans Renault est neutralisée pour l'évaluation de la participation dans Nissan figurant à l'actif de la situation financière consolidée (voir Note 12).

Les dividendes reçus des entreprises associées et des coentreprises non cotées sont inclus dans le *free cash flow* opérationnel de l'Automobile, alors que ceux reçus d'entreprises associées et coentreprises cotées, en l'occurrence Nissan, sont exclus du *free cash flow* opérationnel de l'Automobile.

Information par secteur opérationnel

Les informations par secteur opérationnel sont établies sur la base des reportings internes communiqués au Board of Management, identifié comme le « principal décideur opérationnel ». L'ensemble des données financières du Groupe est alloué aux secteurs opérationnels. Les colonnes « Opérations intersecteurs » ne comprennent que les transactions entre les secteurs, effectuées à des conditions proches de celles du marché. Les dividendes versés par le Financement des ventes sont intégrés dans le résultat financier du secteur Automobile.

L'indicateur de mesure du résultat sectoriel est la marge opérationnelle.

Les effets de l'intégration fiscale en France sont présentés au niveau de la charge d'impôt de l'Automobile.

Les actifs et les dettes sont propres à chaque activité. Les créances cédées par l'Automobile aux sociétés de Financement des ventes sont comptabilisées dans les actifs d'exploitation de ces dernières qui en assurent alors le financement, lorsque l'essentiel des risques et avantages leur est transféré. Ces créances sont constituées pour l'essentiel de créances sur le réseau de distribution.

Les véhicules et les batteries faisant l'objet d'engagements de reprise par l'Automobile font partie des actifs de cette dernière. Lorsque ces actifs sont financés par le Financement des ventes, ce dernier détient alors une créance sur l'Automobile.

Présentation générale de Renault Group	Développement durable	Gouvernement d'entreprise	Risque et contrôle	Information financière et comptable	Information sur la société, le capital et l'actionariat	Assemblée Générale	Informations complémentaires
----------------------------------------	-----------------------	---------------------------	--------------------	-------------------------------------	---------------------------------------------------------	--------------------	------------------------------

Information financière et comptable

Actifs / passifs courants et non courants

Les créances de Financement des ventes, les autres valeurs mobilières, les dérivés, les prêts et les passifs financiers du Financement des ventes (hors titres participatifs et emprunts subordonnés) sont considérés

comme des actifs et passifs courants car ils sont utilisés dans le cycle normal d'exploitation de ce secteur.

En ce qui concerne l'Automobile, outre les éléments directement liés au cycle d'exploitation, sont considérés comme courants les actifs et passifs dont l'échéance est inférieure à un an.

05

2-E. Conversion des comptes des sociétés étrangères en monnaie de présentation et effets de l'hyperinflation**Conversion des comptes des sociétés étrangères**

La monnaie de présentation du Groupe est l'euro.

La monnaie fonctionnelle des sociétés étrangères est généralement leur monnaie locale. Dans les cas où la majorité des transactions est effectuée dans une monnaie différente de la monnaie locale, c'est cette première qui est retenue.

Les comptes des sociétés étrangères du Groupe sont établis dans leur monnaie fonctionnelle, leurs comptes étant ensuite convertis dans la monnaie de présentation du Groupe de la manière suivante :

- les postes de la situation financière, à l'exception des capitaux propres qui sont maintenus au taux historique, sont convertis au taux de clôture ;
- les postes du compte de résultat sont convertis au taux moyen de la période ;
- l'écart de conversion fait partie des autres éléments du résultat global et n'affecte donc pas le résultat net.

Les Goodwill dégagés lors d'un regroupement avec une société étrangère sont traités comme des actifs et des passifs de l'entité acquise. Ils sont donc exprimés dans la monnaie fonctionnelle de cette entité et convertis en euros au taux de clôture.

Lors de la cession d'une société étrangère, les différences de conversion accumulées sur ses actifs et passifs sont transférées en résultat net parmi les autres produits et charges d'exploitation.

Hyperinflation

Pour déterminer si un pays est en hyperinflation, le Groupe se réfère à la liste publiée par l'International Practices Task Force (IPTF) du « Center for Audit Quality ». Les comptes des entités dont l'économie est en hyperinflation sont convertis en appliquant les dispositions de la norme IAS 29 « Informations financières dans les économies hyperinflationnistes ». Les éléments non monétaires du bilan, les postes du compte de résultat et du résultat global ainsi que les flux de trésorerie font l'objet d'une réévaluation dans la devise locale. L'ensemble des comptes est ensuite converti au taux de clôture de la période. Le traitement de l'hyperinflation conduit à constater un résultat sur l'exposition à l'hyperinflation classé parmi les autres produits et charges financiers et dans en réserves l'année suivante.

Les comptes des filiales du Groupe en Argentine ont été intégrés conformément aux principes d'IAS 29 appliqués dès le 1^{er} janvier 2018. Les effets de l'indexation et de la conversion des capitaux propres des filiales situées en Argentine sont regroupés en réserves de conversion dans les autres éléments du résultat global, car l'indexation en application des variations d'indices d'augmentation des prix est corrélée avec l'évolution du taux de change du peso argentin contre l'euro et permet d'atténuer l'effet de la dévaluation du peso argentin.

Les comptes de sociétés mises en équivalence en Turquie ont été intégrés conformément aux principes d'IAS 29 appliqués dès le 1^{er} janvier 2022.

2-F. Conversion des transactions en monnaie étrangère

Les opérations libellées dans une monnaie différente de la monnaie fonctionnelle de l'entité qui les réalise sont initialement converties et comptabilisées dans la monnaie fonctionnelle au cours en vigueur à la date de ces transactions.

À la date de clôture, les actifs et passifs monétaires exprimés dans une monnaie différente de la monnaie fonctionnelle de l'entité sont convertis au cours de change à cette même date. Les différences de change qui résultent de ces opérations sont comptabilisées dans le compte de résultat, à l'exception des différences de

conversion relatives aux instruments financiers désignés comme couverture et relatifs à un investissement net dans une société étrangère (voir Note 2-X). Les impacts constatés en résultat sont comptabilisés :

- en résultat financier pour les différences de conversion relatives aux opérations financières de l'Automobile ;
- en résultat d'exploitation (en marge opérationnelle présentée en information sectorielle) pour les autres différences de conversion.

Les instruments dérivés sont évalués et comptabilisés conformément aux modalités décrites dans la Note 2-X.

05

Renault Group

Information financière et comptable

2-G. Chiffre d'affaires et marge

Le chiffre d'affaires est égal à l'ensemble des produits résultant de la vente des produits automobiles du Groupe, des prestations de services associées à ces ventes et des différents produits de financement des ventes proposés par les sociétés du Groupe à leurs clients.

Ventes de biens et services et coûts associés de l'Automobile

Ventes et constatation de la marge

Les ventes de produits automobiles sont comptabilisées à la date de transfert du contrôle. Le transfert du contrôle des produits automobiles intervient au moment où ceux-ci sont mis à la disposition du réseau de distribution (entrée ou sortie de parc selon les dispositions contractuelles) s'il s'agit de concessionnaires indépendants, ou lors de leur livraison au client final pour les ventes directes.

Le transfert du contrôle n'intervient pas lorsque le bien fait l'objet d'un contrat de location opérationnelle par une société financière du Groupe ou lorsqu'il est consenti un engagement de reprise du véhicule avec une probabilité de retour élevée. Dans ces transactions, le chiffre d'affaires est reconnu à l'avancement pendant la période de location puis au moment du transfert du contrôle du véhicule d'occasion. La différence entre le prix payé par le client et le prix de rachat, assimilable à un produit de location, est étalée sur la durée de la période de mise à disposition du bien. Le coût de production du bien neuf, objet de cette mise à disposition, est enregistré en stock pour les contrats d'une durée inférieure à un an et en immobilisations données en location pour les contrats d'une durée supérieure à un an. La valeur de revente prévisionnelle est estimée en prenant notamment en compte l'évolution récente et connue du marché des biens d'occasion, mais aussi ses perspectives d'évolution sur la durée d'écoulement des biens, qui peuvent être influencées par des facteurs externes (situation économique, fiscalité) ou internes (évolution de la gamme, évolution de la stratégie tarifaire du constructeur). Dès lors qu'une perte est anticipée sur la vente du bien d'occasion, cette perte est prise en compte par la constatation d'une dépréciation (dans le cas d'un bien stocké) ou d'un amortissement complémentaire (dans le cas d'un bien immobilisé).

Programmes d'incitation à la vente

Les programmes d'incitation à la vente dépendent des volumes ou du prix des produits vendus sont déduits du chiffre d'affaires lors de l'enregistrement des ventes correspondantes. Leur provisionnement fait l'objet d'estimations selon le montant le plus probable.

Le Groupe réalise certaines opérations promotionnelles sous forme de réduction d'intérêts sur les crédits accordés à la clientèle ou de réduction du prix de vente des services. Le coût de ces opérations est constaté en réduction du chiffre d'affaires du secteur Automobile au moment de la vente du véhicule, s'agissant d'opérations d'incitation à la vente des véhicules, et non de façon étalée sur la durée du financement ou des services.

Garantie

Le Groupe fait une distinction entre les garanties de type assurance et les garanties de type service, les premières

donnant lieu à la constitution d'une provision tandis que les secondes se traduisent comptablement par un chiffre d'affaires étalé sur la durée de l'extension de garantie.

Les coûts supportés ou prévus relatifs à la garantie constructeur, qualifiée de garantie type assurance, des véhicules et pièces vendus sont constatés en charge lorsque les ventes sont enregistrées. Les provisions relatives aux coûts restant à supporter sont évaluées sur la base de données observées par modèle et motorisation : selon le niveau des coûts et leur répartition sur les périodes couvertes par la garantie constructeur. Dans le cas de campagnes de rappel liées à des incidents découverts après le début de la commercialisation du véhicule, les coûts correspondants font l'objet de provisions dès lors que la décision d'engager la campagne est prise. Les recours engagés auprès des fournisseurs sont comptabilisés en réduction de la charge de garantie lorsque leur récupération est jugée quasi certaine.

Prestations de services associées à la vente de produits automobiles

Les contrats de services vendus par le Groupe donnent lieu à la constatation d'un chiffre d'affaires à l'avancement sur la durée contractuelle. Il peut s'agir de contrats d'extension de garantie, de maintenance ou d'assurance.

Ces contrats peuvent être vendus séparément au client final ou être offerts dans le cadre d'une offre commerciale globale incluant un véhicule et des services associés. Dans tous les cas, le Groupe considère les contrats de service comme étant une obligation de prestation distincte de celle de la livraison du véhicule et alloue un chiffre d'affaires au contrat de service.

Lorsque le contrat est payé par le client de manière périodique, le chiffre d'affaires est reconnu de manière linéaire. Lorsque le contrat est payé d'avance (au moment de l'achat du véhicule par exemple), les sommes perçues sont conservées dans un compte de produit constaté d'avance. L'avancement se concrétise par un étalement linéaire des sommes versées d'avance pour les contrats d'extension de garantie et selon une courbe d'expérience pour les contrats de maintenance.

Dépréciation des créances commerciales

Les créances commerciales du secteur Automobile font l'objet d'une dépréciation basée sur une appréciation prospective du risque de crédit à l'initiation de la créance et sur son aggravation au cours du temps. En cas de risque de perte avéré, une dépréciation individuelle de la créance est constatée.

Produits de Financement des ventes

Produits de Financement des ventes

Les produits de Financement des ventes sont la résultante des opérations de Financement des ventes d'automobiles aux concessionnaires ou aux utilisateurs finaux. Ces financements, réalisés par les sociétés du Financement des ventes, constituent des crédits et, en conséquence, sont comptabilisés au bilan au coût amorti selon la méthode du taux d'intérêt effectif, déduction faite des dépréciations éventuellement comptabilisées. Les

Présentation générale de Renault Group	Développement durable	Gouvernement d'entreprise	Risque et contrôle	Information financière et comptable	Information sur la société, le capital et l'actionariat	Assemblée Générale	Informations complémentaires
----------------------------------------	-----------------------	---------------------------	--------------------	-------------------------------------	---------------------------------------------------------	--------------------	------------------------------

Information financière et comptable

05

produits sur ces contrats sont calculés de manière à générer un taux d'intérêt constant sur la période. Ils figurent dans le chiffre d'affaires.

Coûts de Financement des ventes

Les coûts de Financement des ventes sont considérés comme des charges d'exploitation comprises dans le résultat d'exploitation (dans la marge opérationnelle présentée en information sectorielle). Ils incluent essentiellement les intérêts encourus par les sociétés du Financement des ventes pour refinancer leurs opérations de prêts à la clientèle, les autres coûts et produits directement liés à la gestion de ce refinancement (placements temporaires, couverture et gestion du risque de taux ou de change) et le coût du risque des créances. Les sources de refinancement sont diversifiées : émissions obligataires publiques et privées, titrisations publiques et privées adossées à des crédits automobiles, titres de créances négociables, dépôts de la clientèle particulière, financements auprès d'établissements de crédit et assimilés ou de la Banque Centrale Européenne.

Commissions versées aux apporteurs d'affaires

Elles constituent des coûts externes de distribution et sont par conséquent incluses dans les encours de financement, en tant que coûts d'acquisition des contrats, et étalées de manière à produire un taux d'intérêt constant sur la durée de ces financements.

Classification et dépréciation des créances

Le mode de provisionnement des encours financiers est déterminé par la catégorie à laquelle ils appartiennent. Les actifs sains (catégorie 1), pour lesquels la dépréciation est calculée sur la base des pertes attendues à un an, les actifs ayant subi une dégradation significative de leur risque de crédit depuis l'initiation ou ayant fait l'objet d'un report d'échéance pendant les périodes de confinement (catégorie 2), pour lesquels la dépréciation est calculée sur la base des pertes attendues à maturité ou les actifs défaillants (catégorie 3), pour lesquels la dépréciation est calculée sur la base des pertes avérées.

Le secteur Financement des ventes utilise un système de notation interne ou des ratings externes pour évaluer une détérioration significative du risque de crédit. En plus de ces notations, le secteur Financement des ventes a décidé de ne pas réfuter les hypothèses induites dans la norme et de déclasser en catégorie 2 toute créance à plus

de 30 jours d'impayés et en catégorie 3 les créances à plus de 90 jours. L'identification des en-cours en défaut (catégorie 3) par le secteur Financement des ventes se fait en conformité avec la guideline EBA/GL/2014/07 publiée par l'Autorité Bancaire Européenne. Le secteur Financement des ventes a fait le choix de l'approche « One Step » qui consiste à appliquer la nouvelle définition du défaut et à procéder aux ajustements de ses modèles internes de manière concomitante et ce à la fois pour le portefeuille Réseau et le portefeuille Clientèle.

Le secteur Financement des ventes s'appuie sur le dispositif bâlois existant pour générer les paramètres nécessaires aux calculs des probabilités de défaut et des taux de perte en cas de défaut sur les crédits, les créances de location financière, les engagements de financements irrévocables et garanties financières accordés à la clientèle et au réseau dans les principaux pays où il est implanté (Allemagne, Brésil, Espagne, France, Italie et Royaume-Uni pour les activités de financement de la clientèle et du réseau, Corée pour l'activité clientèle uniquement). Pour les autres actifs, une approche standard basée sur une méthodologie simplifiée est appliquée.

Ces hypothèses étant essentiellement liées à des données observées, le calcul de la dépréciation pour pertes attendues dans le secteur Financement des ventes inclut également des données prospectives (forward looking) de type macroéconomique (PIB, taux long terme, ...) afin de tenir compte de l'évolution des indicateurs et éléments sectoriels.

Règles de passage en pertes

La valeur brute comptable d'un actif financier est réduite lorsqu'il n'y a pas d'attente raisonnable de rétablissement. L'actif est sorti du bilan par la contrepartie d'un compte de perte et la dépréciation associée est reprise lorsque le caractère irrécouvrable des créances est confirmé et au plus tard lorsque les droits du secteur Financement des ventes en tant que créancier sont éteints. En particulier, les créances deviennent irrécouvrables et sont sorties du bilan dans le cas d'abandons de créances négociés avec le client (notamment dans le cadre d'un plan de redressement), de créances prescrites, de créances ayant fait l'objet d'un jugement légal défavorable (résultat négatif des poursuites engagées ou de l'action d'un contentieux) ou de créances envers un client disparu.

2-H. Résultat financier

Le coût de l'endettement financier net comprend le coût de l'endettement financier brut minoré des produits relatifs à la trésorerie, aux équivalents de trésorerie et aux actifs financiers de l'Automobile. Le coût de l'endettement financier brut est constitué des charges et des produits générés par l'endettement financier de l'Automobile pendant la période, y compris les effets de la part efficace des couvertures de taux d'intérêt associées.

Les autres produits et charges financiers intègrent notamment le résultat de change sur les éléments financiers et couvertures associées, le résultat sur exposition à l'hyperinflation (voir Note 2-E), l'intérêt net sur les provisions pour engagements de retraite ainsi que les dividendes et pertes de valeur de sociétés ni contrôlées ni sous influence notable.

2-I. Impôt sur les résultats

Le Groupe comptabilise des impôts différés pour l'ensemble des différences temporelles entre les valeurs fiscales et comptables des actifs et passifs au bilan

consolidé. Les impôts différés sont calculés en appliquant le dernier taux d'impôt voté à la date de clôture et applicable à la période de renversement de ces

05

Renault Group

Information financière et comptable

différences. Au sein d'une même entité fiscale (société juridique, établissement ou groupe d'entités redevable de l'impôt auprès de l'administration fiscale), les impôts différés actifs et passifs sont présentés de manière compensée, dès lors que celle-ci a le droit de compenser ses actifs et passifs d'impôts exigibles. Les actifs nets d'impôts différés sont reconnus en fonction de leur probabilité de réalisation future.

Les entreprises associées et les coentreprises donnent lieu à comptabilisation d'un impôt différé passif de distribution pour les différences entre la valeur comptable et la valeur fiscale des titres.

2-J. Goodwill

Les participations ne donnant pas le contrôle (usuellement dénommées « intérêts minoritaires ») sont évaluées soit à la juste valeur (méthode dite du goodwill complet), soit à leur quote-part dans la juste valeur des actifs acquis et passifs repris (méthode dite du goodwill partiel). À ce jour Renault n'a enregistré que des goodwill évalués selon la méthode dite du goodwill partiel. L'option entre ces deux méthodes d'évaluation est exercée par le Groupe au cas par cas.

Les goodwill font l'objet d'un test de dépréciation au minimum une fois par an, et dès qu'il existe un indice de perte de valeur. Après leur comptabilisation initiale, les goodwill sont donc évalués à leur coût diminué du cumul des pertes de valeur éventuelles.

2-K. Frais de recherche et de développement et autres immobilisations incorporelles**Frais de recherche et de développement**

Les frais de développement engagés entre la décision d'entrer dans le développement et l'industrialisation d'un véhicule nouveau ou d'un organe nouveau (moteurs, boîtes de vitesses, etc.) et l'accord de fabrication en série de ce véhicule ou de cet organe sont comptabilisés en immobilisations incorporelles. Ces frais sont amortis linéairement à partir de l'accord de fabrication sur la durée de commercialisation prévue de ce véhicule ou de cet organe, cette durée initiale n'excédant pas sept ans. Les durées de vie sont revues régulièrement et ajustées postérieurement en cas de modification significative par rapport à l'estimation initiale. Ils comprennent principalement les coûts des prototypes, les coûts des études externes facturées, les coûts de personnel affecté au projet, la part des coûts de structure dédiés de manière exclusive à l'activité de développement.

Les coûts d'emprunt directement attribuables au développement d'un projet nécessitant au moins 12 mois de préparation avant sa mise en service sont intégrés à la valeur brute de ces actifs dits qualifiés. Le taux de capitalisation des coûts d'emprunts est limité de façon à ce que les coûts d'emprunts capitalisés n'excèdent pas le montant total des coûts d'emprunts supportés sur

l'exercice. Lorsque le financement est réalisé à l'aide d'un emprunt affecté, le taux de capitalisation est égal au taux d'intérêt de l'emprunt.

Les crédits d'impôt dont l'utilisation est conditionnée par la réalisation d'un bénéfice fiscal sont comptabilisés en réduction de la charge d'impôt sur les résultats. Les crédits d'impôt dont la récupération n'est pas subordonnée à la réalisation d'un bénéfice fiscal figurent en réduction de la nature de charge à laquelle ils se rapportent.

Pour évaluer les provisions pour positions fiscales incertaines, le Groupe utilise une méthode d'évaluation individuelle basée en général sur le montant le plus probable. Ces provisions sont classées sur des lignes dédiées dans la situation financière consolidée, afin de se conformer à leurs caractéristiques qualitatives.

Les goodwill relatifs à des entreprises associées et coentreprises sont inclus dans la valeur de ces participations à l'actif de la situation financière consolidée. En cas de perte de valeur, celle-ci est comptabilisée et intégrée au compte de résultat du Groupe via la part de résultat des entreprises associées et coentreprises.

Les acquisitions d'intérêts complémentaires ne donnant pas le contrôle dans des sociétés contrôlées sont traitées comme des transactions de capitaux propres. L'écart, positif ou négatif, entre le coût d'acquisition des titres et la valeur comptable des participations acquises ne donnant pas le contrôle est comptabilisé en capitaux propres.

Les autres immobilisations incorporelles comprennent des brevets, droits au bail, fonds de commerce, licences, logiciels, marques et droits similaires acquis. S'ils ont une durée de vie définie, les brevets, droits au bail, licences, marques et droits similaires acquis sont amortis linéairement sur la durée de protection légale ou contractuelle ou sur la durée d'utilité si celle-ci est inférieure. Les fonds de commerce et les logiciels sont amortis sur leur durée d'utilité. Les durées d'utilité sont en général comprises entre 3 et 5 ans. S'ils ont une durée de vie indéterminée, ils font l'objet d'un test de dépréciation au minimum une fois par an, et dès qu'il existe un indice de perte de valeur.

Autres immobilisations incorporelles

Les autres immobilisations incorporelles comprennent des brevets, droits au bail, fonds de commerce, licences, logiciels, marques et droits similaires acquis. S'ils ont une durée de vie définie, les brevets, droits au bail, licences, marques et droits similaires acquis sont amortis linéairement sur la durée de protection légale ou contractuelle ou sur la durée d'utilité si celle-ci est inférieure. Les fonds de commerce et les logiciels sont amortis sur leur durée d'utilité. Les durées d'utilité sont en général comprises entre 3 et 5 ans. S'ils ont une durée de vie indéterminée, ils font l'objet d'un test de dépréciation au minimum une fois par an, et dès qu'il existe un indice de perte de valeur.

Présentation générale de Renault Group	Développement durable	Gouvernement d'entreprise	Risque et contrôle	Information financière et comptable	Information sur la société, le capital et l'actionariat	Assemblée Générale	Informations complémentaires
----------------------------------------	-----------------------	---------------------------	--------------------	-------------------------------------	---------------------------------------------------------	--------------------	------------------------------

Information financière et comptable

05

2-L. Immobilisations corporelles et droits d'utilisation

La valeur brute des immobilisations corporelles est égale au coût historique d'acquisition ou de production.

Les frais de conception et de mise au point sont incorporés au coût de production des immobilisations.

Les coûts relatifs au financement des immobilisations corporelles supportés pendant la période de construction sont également incorporés au coût des immobilisations selon une méthode identique à celle appliquée aux immobilisations incorporelles. Lorsque le financement est réalisé à l'aide d'un emprunt affecté, le taux de capitalisation est égal au taux d'intérêt de l'emprunt.

Les subventions d'investissement reçues sont, le cas échéant, présentées en déduction de la valeur brute des immobilisations auxquelles elles se rapportent.

Les dépenses ultérieures sur immobilisations sont comptabilisées en charges lorsqu'elles sont encourues, sauf celles engagées pour augmenter la productivité ou pour prolonger la durée de vie d'un bien.

Les actifs immobilisés donnés en location comprennent les véhicules faisant l'objet d'un contrat de location consenti par une société financière du Groupe d'une durée supérieure à un an avec un engagement de reprise du véhicule par le Groupe ou d'une vente assortie d'une clause de rachat du véhicule par le Groupe après une période d'utilisation d'un an minimum. Ils comprennent aussi les véhicules faisant l'objet d'un contrat de location opérationnelle de plus d'un an consenti par les sociétés financières du Groupe et enfin, les batteries louées par les sociétés financières du Groupe aux utilisateurs de véhicules électriques (voir Note 2-G).

Droits d'utilisation

Le Groupe est engagé essentiellement dans des contrats de location immobilière.

Un contrat contient une location s'il confère au preneur le droit d'utiliser un actif spécifié pendant une période de temps spécifiée en retour d'un paiement.

À l'initiation du contrat, un preneur comptabilise un actif lié au droit d'utilisation et une dette financière représentative de l'obligation locative. L'actif lié au droit d'utilisation est amorti sur la durée de location estimée et l'obligation locative, évaluée initialement à la valeur actualisée des paiements locatifs fixes sur la durée de location, est désactualisée au taux implicite du contrat de location s'il peut être facilement déterminé ou au taux d'emprunt marginal sinon. Le taux d'emprunt marginal, calculé par zone monétaire, correspond au taux sans risque en vigueur dans la zone, augmenté de la prime de risque du Groupe applicable pour la devise locale. Au compte de résultat, la charge d'amortissement du droit d'utilisation de l'actif est enregistrée dans le résultat d'exploitation (la marge opérationnelle présentée en information sectorielle) et la charge financière relative aux intérêts sur la dette de loyers est présentée en résultat financier. L'impact fiscal de l'application d'IFRS 16 est pris en compte via la comptabilisation d'impôts différés. Dans le tableau de flux de trésorerie, les flux

d'exploitation sont impactés par les charges d'intérêts payés et les flux de financement par la dette de loyers remboursée.

Par la suite, le droit d'utilisation périodiquement réduit par des pertes de valeur, le cas échéant (en cas de tests de dépréciation selon les principes en Note 2-N), et ajusté en fonction de certaines réévaluations correspondantes de l'obligation locative.

Les loyers liés aux contrats de location de courte durée (de 12 mois ou moins) et aux contrats de location d'actifs de faible valeur sont comptabilisés en charges opérationnelles.

La durée du contrat correspond à la période non résiliable pendant laquelle le preneur a le droit d'utiliser le bien loué, à laquelle s'ajoutent les options de renouvellement que le Groupe a la certitude raisonnable d'exercer. Concernant les baux commerciaux français, cette durée est généralement de 9 ans. L'estimation de la durée et la prise en compte des options de prolongation et de résiliation sont appréciées avec l'aide de la Direction Immobilière en fonction de la typologie des sites et leur plan de développement.

Dans le cas d'une renégociation pour réduire la durée ou l'espace loué, le Groupe comptabilise la réévaluation de l'obligation locative et le profit ou la perte issu de cette résiliation partielle est comptabilisé en résultat d'exploitation (autres produits et charges d'exploitation). Lorsque le Groupe modifie son évaluation de l'exercice d'une option d'achat, de prolongation ou de résiliation (en appliquant, par exemple, les clauses de sortie anticipée), un ajustement correspondant est apporté à la valeur comptable du droit d'utilisation.

Les agencements relatifs à des constructions prises en location sont amortis sur une durée inférieure ou égale à la durée de location retenue pour l'évaluation de la dette locative (si le preneur ne prévoit pas et/ou n'a pas la capacité de les utiliser au-delà).

Lorsqu'un contrat de location comporte une option d'achat que le Groupe a la quasi-certitude d'exercer, il constitue un achat en substance et non une location. La dette correspondante est considérée comme une dette financière, au sens de la norme IFRS 9 et l'actif, comme une immobilisation corporelle, conformément à la norme IAS 16.

Les provisions pour remises en état exigées contractuellement par les bailleurs sont comptabilisées à l'initiation du contrat en contrepartie d'une immobilisation corporelle.

Cession-bail

En application d'IFRS 16, dans le cas d'une opération de cession-bail, les exigences d'IFRS 15 sont appliquées pour vérifier si le transfert de l'actif doit être comptabilisé comme une vente ou considéré comme une opération de financement.

Si le transfert de l'actif ne satisfait pas aux exigences d'IFRS 15 pour comptabiliser une vente d'actif, l'actif

05

Renault Group

Information financière et comptable

transféré reste enregistré à l'actif de la situation financière et un passif financier est reconnu à hauteur du produit du transfert.

Si le transfert d'un actif est comptabilisé comme une vente et si le Groupe reprend en location tout ou partie de l'actif cédé, seul le montant du gain ou de la perte lié aux droits transférés à l'acheteur-baillleur est constaté et le droit d'utilisation sera ajusté à hauteur des intérêts conservés dans la valeur nette comptable du bien cédé.

Amortissements

Les amortissements des secteurs Automobile et Financement des ventes sont calculés linéairement sur les durées d'utilisation estimées suivantes :

Constructions ⁽¹⁾	15 à 30 ans
Outils spécifiques	2 à 7 ans
Matériels et autres outillages (hors lignes de presses)	5 à 15 ans
Lignes de presses et installations d'emboutissage et de peinture	20 à 30 ans
Autres immobilisations corporelles ⁽²⁾	4 à 5 ans

(1) Les constructions dont la mise en service est antérieure à 1957 sont amorties sur une durée pouvant aller jusqu'à 40 ans.

(2) À l'exception des batteries laquées amorties sur une durée de 8 à 10 ans selon les modèles.

Les durées d'utilisation sont révisées périodiquement. Dans ce cadre, les actifs font l'objet d'un amortissement accéléré lorsque la durée d'utilisation devient inférieure à la durée d'utilisation initialement anticipée, en particulier dans le cas de décisions d'arrêt de commercialisation d'un véhicule ou d'un organe.

2-M. Pertes de valeur

Pertes de valeur des éléments de l'actif immobilisé

Des tests de dépréciation sont effectués sur les actifs immobilisés dès lors qu'il existe un indice de perte de valeur. Les changements significatifs et défavorables intervenus sur les marchés sur lesquels l'entreprise opère, ou relatifs aux conditions d'utilisation des actifs, constituent les indices essentiels de perte de valeur.

Pour l'Automobile, les tests de dépréciation sont conduits à deux niveaux :

Au niveau des actifs spécifiques aux véhicules (y compris organes)

Les actifs spécifiques à un véhicule (y compris organes) sont constitués des frais de développement capitalisés et des outillages. Les tests de dépréciation sont conduits par comparaison entre la valeur nette comptable et la valeur recouvrable calculée à partir des flux de trésorerie actualisés liés au véhicule (y compris organes). Ces actifs peuvent être spécifiques au modèle et/ou au pays de destination.

Au niveau des unités génératrices de trésorerie

Une unité génératrice de trésorerie est définie comme étant un sous-ensemble cohérent générant des flux de trésorerie largement indépendants. À ce titre, les unités génératrices de trésorerie peuvent représenter une entité économique (usine ou filiale) ou le secteur Automobile dans son ensemble. Les actifs nets relatifs aux unités génératrices de trésorerie englobent notamment les goodwill, les actifs spécifiques et capacitaires, ainsi que les éléments du besoin en fonds de roulement.

Pour chacun des deux niveaux, les tests de dépréciation sont conduits par comparaison entre la valeur nette comptable et la valeur recouvrable. La valeur recouvrable est définie comme correspondant au montant le plus élevé de la valeur d'utilité ou de la juste valeur nette des coûts de sortie.

La valeur d'utilité est déterminée à partir de la valeur actualisée des flux futurs de trésorerie estimés provenant de l'utilisation des actifs. Les flux futurs de trésorerie sont issus du plan d'affaires, établi et validé par la Direction,

auquel s'ajoute une valeur terminale basée sur des flux de trésorerie normatifs actualisés, après application d'un taux de croissance à l'infini. Ils intègrent également une prime (« surprofit ») rémunérant le secteur Automobile au titre de l'apport d'affaires réalisé pour le compte du Financement des ventes. Les hypothèses qui sous-tendent le plan d'affaires intègrent notamment l'estimation de l'évolution des marchés des pays dans lesquels le Groupe opère et de sa pénétration sur ces marchés, de l'évolution des prix de vente des produits et des prix des composants achetés et des matières premières. Le taux d'actualisation avant impôt utilisé correspond au coût moyen pondéré du capital déterminé par l'entreprise.

Lorsque la valeur recouvrable est inférieure à la valeur nette comptable, cette perte de valeur est comptabilisée en diminution des actifs concernés.

Pour le Financement des ventes, un test de dépréciation est effectué, au minimum une fois par an et dès que survient un indice de perte de valeur, en comparant la valeur comptable des actifs à leur valeur recouvrable, celle-ci étant définie comme la plus élevée entre la juste valeur, diminuée du coût de cession, et la valeur d'utilité. La valeur d'utilité est fondée sur une approche de marché. Elle est déterminée par l'utilisation de multiples pour chacun des groupes d'unités génératrices de trésorerie, constituées d'entités juridiques ou de regroupement d'entités juridiques dans un même pays.

Perte de valeur des participations dans les entreprises associées et coentreprises

Des tests de dépréciation sur la valeur des participations dans les entreprises associées et coentreprises sont conduits dès lors qu'il existe un indice de perte de valeur. Les changements significatifs et défavorables intervenus sur les marchés sur lesquels l'entreprise associée opère ou une baisse importante ou prolongée de la valeur boursière du titre constituent les indices essentiels de perte de valeur.

Présentation générale de Renault Group	Développement durable	Gouvernement d'entreprise	Risque et contrôle	Information financière et comptable	Information sur la société, le capital et l'actionariat	Assemblée Générale	Informations complémentaires
----------------------------------------	-----------------------	---------------------------	--------------------	-------------------------------------	---------------------------------------------------------	--------------------	------------------------------

Information financière et comptable

Les tests de dépréciation sont conduits conformément aux dispositions des normes IAS 28 et IAS 36, par comparaison entre la valeur comptable de la participation dans l'entreprise associée ou coentreprise et la valeur recouvrable, qui est la plus élevée entre la valeur d'utilité et la juste valeur diminuée des coûts de la vente. La valeur d'utilité est égale à la quote-part de la valeur actuelle des flux de trésorerie futurs estimés attendus par l'entreprise associée ou coentreprise. Si

l'entreprise associée ou coentreprise est cotée, la juste valeur correspond à sa valeur boursière.

Lorsque la valeur recouvrable est inférieure à la valeur comptable, la perte de valeur qui en résulte est comptabilisée en diminution de la valeur de la participation dans l'entreprise associée ou coentreprise à laquelle elle se rattache et intégrée au compte de résultat du Groupe via la part de résultat des entreprises associées et coentreprises.

05

2-N. Actifs non courants ou groupe d'actifs et de passifs destinés à être cédés et activités abandonnées

Sont considérés comme destinés à être cédés les actifs non courants ou les groupes d'actifs et des passifs associés qui sont disponibles à la vente en l'état et lorsqu'une cession dans les douze mois est hautement probable du fait de discussions avancées avec un acquéreur identifié.

Les actifs, groupes d'actifs et passifs destinés à être cédés sont présentés séparément au sein de la situation financière consolidée selon les modalités de la norme IFRS 5. Ils sont évalués au plus faible de la valeur nette comptable et de la valeur de cession nette des coûts de réalisation de la vente. Par ailleurs, les actifs non

courants classés comme destinés à être cédés (ou inclus au sein d'un groupe d'actifs et de passifs destinés à être cédés) cessent d'être amortis.

Est traitée en activité abandonnée, telle que définie par IFRS 5, une activité ou une zone géographique significative pour le Groupe faisant soit l'objet d'une cession, soit d'un classement en actif destiné à être cédé. Les éléments du résultat et du tableau de flux de trésorerie relatifs à ces activités abandonnées sont présentés sur des lignes spécifiques des états financiers consolidés pour toutes les périodes présentées

2-O. Stocks

Les stocks sont évalués au coût de revient ou à la valeur nette de réalisation si celle-ci est inférieure. Le coût de revient correspond au coût d'acquisition ou au coût de production. Ce dernier incorpore, sur la base d'un niveau d'activité prévu, les charges directes et indirectes de production ainsi qu'une quote-part des frais de structure liés à la fabrication et le résultat des couvertures afférentes le cas échéant. Afin de déterminer la part de

frais fixes à exclure en cas de sous-activité, le niveau d'activité prévu est apprécié site par site.

Les stocks de l'Automobile et du Financement des ventes sont valorisés selon la méthode du « premier entré, premier sorti ».

Lorsque la valeur nette réalisable est inférieure à la valeur au bilan, une dépréciation est constatée pour la différence.

2-P. Cessions de créances et affacturage inversé

Les créances cédées à des tiers (titrisation, escompte, affacturage) sont sorties de l'actif du Groupe lorsque l'essentiel des risques et avantages qui leur sont associés est également transféré à ces tiers. L'analyse des risques porte principalement sur le risque de crédit, le risque de retard de paiement et le risque de pays. La même règle s'applique entre l'Automobile et le Financement des ventes.

Par ailleurs, l'Automobile peut avoir recours à des programmes d'affacturage inversé. Ces programmes peuvent être utilisés dans le cadre de mesures d'accompagnement d'un fournisseur ou au bénéfice du Groupe en allongeant son délai de paiement. Dans ce second cas, et si le contrat présente un engagement

inconditionnel pour le Groupe de payer à l'établissement financier partie prenante au contrat le montant initialement dû au fournisseur et que la dette n'est plus considérée comme faisant partie du cycle d'exploitation, les montants concernés sont reclassés en dettes financières (sans effet sur le tableau de flux de trésorerie au moment du reclassement). Ils impactent les flux de trésorerie liés au financement dans le tableau de flux au moment du paiement à l'établissement financier.

Dans le cas contraire, les montants concernés sont conservés en dettes fournisseurs et impactent les flux de trésorerie des opérations d'exploitation au moment du règlement.

2-Q. Titres d'autocontrôle

Les actions d'autocontrôle correspondent aux actions affectées aux plans d'attribution d'actions de performance, aux autres accords de paiement fondés sur des actions ainsi qu'au contrat de liquidité.

Elles sont comptabilisées pour leur coût d'acquisition en déduction des capitaux propres du Groupe jusqu'à la date de leur cession.

05

Renault Group

Information financière et comptable

Le prix de cession est comptabilisé directement en augmentation des capitaux propres du Groupe. Aucun

profit ou perte n'est comptabilisé dans le résultat net de l'exercice.

2-R. Plans d'attribution d'actions de performance et autres accords de paiement fondés sur des actions

Des plans d'attribution d'actions de performance ainsi que d'autres paiements fondés sur des actions sont attribués par le Groupe et dénoués en actions Renault. La date d'attribution correspond à la date à laquelle les bénéficiaires sont informés de la décision et des modalités d'octroi du plan. Pour les plans soumis à des conditions de performance afin de déterminer le nombre d'actions distribuées, une estimation de leur atteinte est prise en compte. Cette estimation est révisée chaque année en fonction des évaluations de la probabilité de réalisation des conditions de performance. La juste valeur des services reçus en contrepartie de l'attribution de ces actions est évaluée, de manière définitive, par référence à la juste valeur desdites actions à la date de leur attribution. Les droits d'attribution d'actions de

performance sont évalués sur la base de la valeur de l'action à la date d'attribution diminuée des dividendes attendus pendant la période d'acquisition. La volatilité du prix des actions est une volatilité implicite à la date d'attribution. Les dividendes attendus sont déterminés sur la base du plan de versement de dividendes annoncé au moment de la valorisation de chaque plan.

La juste valeur totale ainsi déterminée est reconnue de manière linéaire sur toute la période d'acquisition des droits. Cette dépense est constatée en charges de personnel en contrepartie d'une augmentation des réserves consolidées. Lors de l'exercice des droits d'attribution, le montant de trésorerie perçu par le Groupe au titre du prix d'exercice est comptabilisé en trésorerie en contrepartie des réserves consolidées.

2-S. Engagements de retraite et autres avantages du personnel à long terme

Pour les régimes à cotisations définies, les paiements du Groupe sont constatés en charges de la période à laquelle ils sont liés.

Pour les régimes à prestations définies concernant les avantages postérieurs à l'emploi, la valeur actuelle de l'obligation est estimée en utilisant la méthode des unités de crédit projetées. Selon cette méthode, les droits à prestations sont affectés aux périodes de service en fonction de la formule d'acquisition des droits du régime et ceci principalement de manière linéaire sur les années de services ouvrant droit aux prestations.

Les montants des paiements futurs correspondant aux avantages accordés aux salariés sont évalués sur la base d'hypothèses d'évolution des salaires, d'âge de départ, de mortalité et de présence. Ils sont ensuite ramenés à leur

valeur actuelle sur la base des taux d'intérêt des obligations à long terme des émetteurs privés de première catégorie et d'une durée correspondant à la durée moyenne estimée du régime évalué.

Les écarts actuariels résultant de révisions des hypothèses de calcul et des ajustements liés à l'expérience sont enregistrés en autres éléments du résultat global.

La charge nette de l'exercice, correspondant au coût des services rendus éventuellement majorée du coût des services passés, est constatée en diminution du résultat d'exploitation (et de la marge opérationnelle présentée en information sectorielle). La charge d'intérêts sur le passif (l'actif) net au titre des régimes à prestations définies est constatée en résultat financier.

2-T. Mesures de restructuration des effectifs

Le coût estimé des mesures de restructuration des effectifs, traitées comptablement comme un avantage au personnel, est provisionné sur la durée estimée d'activité résiduelle des salariés concernés.

Le coût des indemnités de fin de contrat de travail est pris en charge dès l'annonce ou le début d'exécution d'un plan détaillé pour le montant de ces indemnités net des provisions pour engagements de retraite déjà constituées.

Présentation générale de Renault Group	Développement durable	Gouvernement d'entreprise	Risque et contrôle	Information financière et comptable	Information sur la société, le capital et l'actionariat	Assemblée Générale	Informations complémentaires
----------------------------------------	-----------------------	---------------------------	--------------------	-------------------------------------	---------------------------------------------------------	--------------------	------------------------------

Information financière et comptable

05

2-U. Actifs financiers et créances de Financement des Ventes

Le Groupe enregistre un actif financier lorsqu'il devient partie aux dispositions contractuelles de cet instrument.

Les actifs financiers comprennent les titres de sociétés ni contrôlées ni sous influence notable, les valeurs mobilières, les titres de créances négociables, les prêts et les instruments dérivés actifs relatifs à des opérations financières (voir Note 2-X).

Ces instruments sont présentés en actifs non courants, excepté ceux présentant une échéance inférieure à 12 mois à la date de clôture, qui sont classés en actifs courants.

Titres de sociétés ni contrôlées ni sous influence notable

Les titres de sociétés ni contrôlées ni sous influence notable sont qualifiés d'instruments de capitaux propres évalués à la juste valeur par résultat. La juste valeur de ces actifs financiers est déterminée en priorité par référence au prix de marché, ou, à défaut, sur la base de méthodes de valorisation non basées sur des données de marché.

Valeurs mobilières et titres de créances négociables

Les placements sous forme de valeurs mobilières et de titres de créances négociables sont réalisés dans le cadre

de la gestion des excédents de trésorerie, mais ne respectent pas les critères de qualification en équivalents de trésorerie. Ce sont des instruments de dette évalués à la juste valeur par le biais des autres éléments du résultat global à l'exception des placements de type OPCVM et FCP qui sont évalués à la juste valeur par résultat.

Des pertes de valeur sont comptabilisées en résultat sur la base du modèle des pertes attendues dès la comptabilisation initiale de l'actif financier pour les instruments de dette évalués à la juste valeur par le biais des autres éléments du résultat global.

Prêts

Ce poste comprend essentiellement les prêts réalisés dans le cadre de placements de trésorerie et les prêts consentis aux entreprises associées.

Les prêts sont évalués selon la méthode du coût amorti. Des pertes de valeur sont comptabilisées en résultat sur la base du modèle des pertes attendues dès la comptabilisation initiale de l'actif financier et lorsqu'il existe une indication objective de dépréciation du fait d'un événement intervenu après la comptabilisation initiale de l'actif.

2-V. Trésorerie et équivalents de trésorerie

La trésorerie comprend les fonds en caisse, les comptes courants bancaires et les autres dépôts à vue, à l'exclusion des découverts bancaires qui figurent dans les passifs financiers.

Les équivalents de trésorerie sont constitués de placements détenus dans le but de faire face aux engagements de trésorerie à court terme. Pour qu'un instrument soit considéré comme un équivalent de trésorerie, il doit être liquide, facilement convertible en un

montant connu de trésorerie et être soumis à un risque négligeable de changement de valeur.

Ces instruments sont évalués au coût amorti sauf pour les placements dans les fonds monétaires (FCP et OPCVM) qui sont évalués à la juste valeur par résultat.

Les comptes bancaires faisant l'objet de restrictions liées à des réglementations propres à certains secteurs d'activité (secteurs bancaire ou assurance) ou au rehaussement de crédit des créances titrisées sont inclus dans le poste « Trésorerie et équivalents de trésorerie ».

2-W. Passifs financiers de l'Automobile et dettes de Financement des ventes

Le Groupe enregistre un passif financier (pour l'Automobile) ou une dette de Financement des ventes lorsqu'il devient partie aux dispositions contractuelles de cet instrument.

Les passifs financiers et les dettes de Financement des ventes comprennent les titres participatifs, les dettes subordonnées, les emprunts obligataires, les autres dettes représentées par un titre, les emprunts auprès des établissements de crédit, les dettes locatives (voir Note 2-L), les autres dettes porteuses d'intérêts et les instruments dérivés passifs relatifs à des opérations financières (voir Note 2-X).

Les titres participatifs de l'Automobile sont des titres de dettes subordonnées cotés et rémunérés selon une clause de rémunération variable indexée sur le chiffre d'affaires. Ils sont évalués au coût amorti, lequel est obtenu en actualisant les coupons d'intérêts provisionnels des titres participatifs

au taux d'intérêt effectif des emprunts. L'indexation est intégrée dans l'estimation du taux d'intérêt effectif avec une réestimation du coût amorti comptabilisée en résultat financier lors des changements significatifs des perspectives de chiffre d'affaires futurs, notamment à l'occasion de la publication de plans moyen terme.

En dehors des modalités spécifiques liées à la comptabilité de couverture (voir Note 2-X), les autres passifs financiers sont généralement évalués à leur coût amorti selon la méthode du taux d'intérêt effectif. Les charges financières ainsi calculées prennent en compte les frais d'émission et les primes d'émission ou de remboursement ainsi que l'effet des renégociations de dettes si les conditions de la nouvelle dette ne sont pas substantiellement différentes.

05

Renault Group

Information financière et comptable

2-X. Dérivés et comptabilité de couverture

Évaluation et présentation

Les dérivés sont évalués à leur juste valeur lors de leur comptabilisation initiale. Par la suite, à chaque clôture, la juste valeur des dérivés est réestimée.

- La juste valeur des contrats de change à terme et des swaps de devises est déterminée par actualisation des flux financiers, en utilisant les taux (change et intérêt) du marché à la date de clôture.
- La juste valeur des dérivés de taux représente ce que le Groupe recevrait (ou paierait) pour dénouer à la date de clôture les contrats en cours, en prenant en compte les plus ou moins-values latentes déterminées à partir des conditions de taux d'intérêts de marché et de la qualité de la contrepartie de chaque contrat à la date de clôture. La juste valeur de ces dérivés de taux inclut les intérêts courus.
- La juste valeur des dérivés de matières premières est estimée à partir des conditions du marché.

Les dérivés de l'Automobile sont présentés dans la situation financière en non-courant ou courant suivant que leur échéance se situe à plus ou moins de 12 mois. Les dérivés du Financement des ventes sont présentés dans la situation financière en courant.

Comptabilisation des opérations de couverture

Lorsque les dérivés remplissent les conditions d'une relation de couverture, leur traitement varie selon qu'ils sont qualifiés :

- de couverture de juste valeur ;
- de couverture de flux de trésorerie ;
- de couverture d'un investissement net réalisé à l'étranger.

Le Groupe identifie l'instrument de couverture et l'élément couvert dès la mise en place de la couverture et documente cette relation de couverture en identifiant la stratégie de couverture, le risque couvert et la méthode d'évaluation de l'efficacité de la relation de couverture. Le Financement des ventes documente des relations de couverture d'un élément ou de plusieurs éléments homogènes pour couvrir ses risques. Par la suite, cette documentation est actualisée, permettant ainsi de démontrer l'efficacité de la couverture désignée.

La comptabilité de couverture se traduit par des méthodes spécifiques d'évaluation et de comptabilisation selon la catégorie de couverture concernée.

- Couverture de juste valeur : l'élément couvert est réévalué au titre du risque couvert et l'instrument de couverture est évalué et comptabilisé pour sa juste valeur. Dans la mesure où les variations de ces deux éléments sont enregistrées simultanément dans le compte de résultat, seule l'inefficacité de la couverture impacte ce dernier. Elle est comptabilisée dans la même rubrique du compte de résultat que les variations de juste valeur de l'instrument couvert et de l'instrument de couverture.
- Couverture de flux de trésorerie : l'élément couvert ne fait l'objet d'aucune revalorisation et seul l'instrument de couverture est réévalué à sa juste valeur. En contrepartie de cette réévaluation, la part efficace de la variation de juste valeur attribuable au risque couvert est comptabilisée nette d'impôt en autres éléments du résultat global alors que la part inefficace est comptabilisée en résultat net. Les montants accumulés en capitaux propres sont recyclés au compte de résultat lorsque l'élément couvert impacte ce dernier.
- Couverture d'investissement net réalisé à l'étranger : l'instrument de couverture est réévalué à sa juste valeur. En contrepartie de cette réévaluation, la part efficace de la variation de juste valeur attribuable au risque de change couvert est comptabilisée nette d'impôt en autres éléments du résultat global alors que la part inefficace est comptabilisée en résultat net. Les montants accumulés en capitaux propres sont repris au compte de résultat à la date de liquidation ou de cession de l'investissement. La composante taux des emprunts en yens utilisée pour la couverture de l'investissement dans Nissan est assimilée à de la part inefficace et est par conséquent enregistrée directement en résultat financier.

Comptabilisation des dérivés non qualifiés de couverture

Lorsque les dérivés ne sont pas qualifiés de couverture, les variations de juste valeur sont portées immédiatement en résultat financier, à l'exception des dérivés initiés uniquement pour des raisons étroitement liées à l'exploitation. Dans ce dernier cas, les variations de juste valeur sont comptabilisées en résultat d'exploitation (en marge opérationnelle présentée en information sectorielle).

Présentation générale de Renault Group	Développement durable	Gouvernement d'entreprise	Risque et contrôle	Information financière et comptable	Information sur la société, le capital et l'actionariat	Assemblée Générale	Informations complémentaires
----------------------------------------	-----------------------	---------------------------	--------------------	-------------------------------------	---------------------------------------------------------	--------------------	------------------------------

Information financière et comptable

05

Note 3

Evolution du périmètre de consolidation et actifs (passifs) destinés à être cédés

	Automobile	Financement des ventes	Services de Mobilité	Total
Nombre de sociétés consolidées au 31 décembre 2021	178	45	10	237
Entrées de périmètre (acquisitions, créations, etc.)	5	0	1	12
Sorties de périmètre (cessions, fusions, liquidations, etc.) ⁽¹⁾	40	-	1	41
Nombre de sociétés consolidées au 31 décembre 2022	118	51	10	188

(1) Incluant les entités Avtovoz créées en mai 2022.

3-A. Evolution du périmètre de consolidation

Automobile

- A compter du 1^{er} semestre 2022, le Groupe consolide par intégration globale la société Renault Group Otomotiv A.S., entité basée en Turquie, créée fin 2021 pour de nouveaux projets industriels et commerciaux et dont il détient l'intégralité du capital.
- En mars 2022, le Groupe a pris une participation de 13,7% dans la société Beyonca HK Limited dans laquelle il exerce une influence notable pour un prix de 18 millions d'euros suivi d'une augmentation de capital de 29 millions d'euros. Cette société est mise en équivalence.
- Le 15 mai 2022, le Groupe a cédé sa filiale Renault Russia à la ville de Moscou et sa participation de 67,69% dans Avtovoz à NAMI (Institut central de recherche et de développement des automobiles et des moteurs) pour un prix de cession d'un rouble pour chacune de ces transactions. L'accord prévoit une option de rachat par Renault Group de sa participation dans Avtovoz, exerçable à certaines périodes au cours des six prochaines années. La contribution de ces entités aux états financiers est présentée conformément aux dispositions de la norme IFRS 5 en activités abandonnées. Les effets comptables sont décrits en Note 3-B ci-après.
- En mai 2022, le Groupe a cédé la société de distribution Renault Nordic AB opérant sur les marchés suédois et danois. Le prix de cession s'est élevé à 37 millions d'euros dont 14 millions seront réglés de façon étalée au cours des cinq prochaines années.
- En septembre 2022, le Groupe a cédé les sociétés commerciales Renault Nissan Slovenija et Renault Nissan Hrvatska (Croatie). Le prix de cession s'est élevé individuellement à 9 millions d'euros et 7 millions d'euros.

- En octobre 2022, le Groupe a cédé la société de distribution Renault Hungaria Kft opérant sur le marché hongrois. Le prix de cession s'est élevé à 16 millions d'euros dont 3 millions seront réglés de façon étalée au cours des cinq prochaines années.
- En novembre 2022, le Groupe a cédé l'intégralité de sa participation dans la société Fonderie de Bretagne au groupe allemand Callista GmbH. Cette cession à l'euro symbolique s'accompagne de l'engagement de Renault Group de sécuriser le plan de redressement pour un total de 57 millions d'euros.
- En novembre 2022, RKM, filiale coréenne dans laquelle le Groupe détenait 80 %, a procédé à une augmentation de capital réservée au Groupe Geely à hauteur de 34% en échange de l'acquisition concomitante d'une licence technologique auprès de Geely pour le même montant de 263 milliards de wons (soit environ 194 millions d'euros). La participation de Renault Group dans RKM s'élève à 53% au 31 décembre 2022.

Financement des Ventes

- Le Groupe a finalisé la détermination des justes valeurs des actifs acquis et des passifs repris de la société BI-PI Mobility SL et ses filiales qu'il a acquise en juillet 2021 à 100% pour un prix de 67 millions d'euros. Cette société évalue dans l'offre de location flexible de véhicules. Les principaux ajustements portent sur la marque reconnue pour 8 millions d'euros et la technologie reconnue pour 5 millions d'euros. Le goodwill définitif calculé est de 59 millions d'euros. BI-PI Mobility SL a par ailleurs créé en 2022 deux nouvelles filiales au Royaume-Uni, BI-PI Mobility UK Ltd, et aux Pays-Bas, BI-PI Mobility Netherlands, consolidées par intégration globale et détenues à 100%.

3-B. Activités abandonnées

Le 23 mars 2022, Renault Group a annoncé la suspension des activités de Renault Russia et l'évaluation des options possibles concernant sa participation dans Avtovoz et a indiqué qu'une dépréciation des immobilisations corporelles, incorporelles et du goodwill du Groupe en Russie, qui représentaient une valeur de 2195 millions d'euros au 31 décembre 2021, serait comptabilisée au cours du 1^{er} semestre 2022. La comptabilisation de cette dépréciation au 31 mars 2022 a été confirmée dans le

Communiqué de presse du 12 mai 2022. La signature d'accords pour céder 100% des titres de Renault Russia à la ville de Moscou et des 67,69% détenus dans Lada Auto Holding (société mère d'Avtovoz) à NAMI (Institut central de recherche et de développement des automobiles et des moteurs) a ensuite été annoncée le 16 mai 2022 conduisant à la déconsolidation de Renault Russia et du Groupe Avtovoz au cours du 1^{er} semestre 2022.

05

Renault Group

Information financière et comptable

Le tableau ci-dessous donne le détail du compte de résultat des activités abandonnées du 1^{er} janvier au 30 avril 2022 ainsi que le résultat de cession des titres Renault Russia et Lada Auto Holding et les effets induits par cette cession (abandon de créances, dépréciations de stocks dédiés, remboursement d'une partie des dettes financières de Renault Russia etc.).

(en millions d'euros)

	2022	2021
Chiffre d'affaires externe au Groupe	1 076	4 054
Marge opérationnelle	146	510
Autres Produits et charges d'exploitation ⁽¹⁾	(2 443)	(12)
Résultat d'exploitation	(2 207)	498
Résultat financier	(23)	(55)
Part dans le résultat des entreprises associées et coentreprises	-	-
Résultat avant impôts	(2 320)	443
Impôts courant et différés	-	(25)
RÉSULTAT NET DES ACTIVITÉS ABANDONNÉES	(2 320)	418

(1) Dont pour 2022 (221) millions d'euros au titre des dépréciations de goodwill, et immobilisations incorporelles (pour 159 millions d'euros) et des immobilisations corporelles (pour 1032 millions d'euros) de Renault Russia et AvtoVAZ comptabilisées préalablement à la cession et d'autres sociétés du Groupe détenant des actifs éligibles à l'activité en Fédération de Russie, 10 millions d'euros au titre du résultat de cession des titres Renault Russia et AvtoVAZ y compris recyclage des réserves de conversion et (234) millions d'euros au titre d'abandons de créances.

En application de la norme IFRS 5, les éléments des flux de trésorerie consolidés des entités Renault Russia, AvtoVAZ et ses filiales, ainsi que les ventes faites par des sociétés du Groupe aux entités russes et les dépréciations d'actifs situés hors de la Fédération de Russie mais dont la perte de valeur est la conséquence directe de la sortie du

Le chiffre d'affaires et la marge opérationnelle de Renault Russia et AvtoVAZ du 1^{er} mai au 15 mai 2022, date de cession, étant non significatifs, il a été considéré que la perte de contrôle était intervenue par simplification le 30 avril 2022. La cession de ces deux entités a été comptabilisée, conformément aux prescriptions d'IFRS 5, en activités abandonnées.

Groupe de la Fédération de Russie, ont également été classés en activités abandonnées. L'état du résultat net et des autres éléments du résultat global et le tableau de flux de trésorerie de l'exercice 2021 ont été retraités selon les mêmes modalités.

3-C. Actifs (passifs) destinés à être cédés

Lors du Capital Market Day du 08 novembre 2022, Renault Group a annoncé la signature d'un accord-cadre avec le groupe Geely prévoyant la création d'une nouvelle entreprise mondiale pour développer, produire et fournir des moteurs et des transmissions hybrides et à faible émission. L'accord-cadre prévoit que Renault Group et Geely détiendront chacun 50% des parts dans cette nouvelle entreprise. La déconsolidation des actifs et passifs destinés à être cédés, regroupés sous l'intitulé Horse ci-après, interviendra au second semestre 2023.

Dans le cadre de l'exécution de son plan stratégique Renault, le Groupe s'est également engagé dans la cession de certains actifs immobiliers (terrains, sites industriels), de succursales (France) ou de filiales de distribution de véhicules (étranger).

Au 31 décembre 2022, le groupe d'actifs destinés à être cédés se compose d'actifs pour 3 861 millions d'euros et de

dettes et autres passifs pour (873) millions d'euros. Les variations de ces montants entre le 31 décembre 2021 et le 31 décembre 2022, soit une augmentation des actifs destinés à être cédés de 3 732 millions d'euros et une augmentation des passifs destinés à être cédés de (691) millions d'euros, s'expliquent principalement par le reclassement des actifs et passifs du périmètre « Horse » dans le cadre du projet de création d'une co-entreprise dédiée à l'activité de groupes motopropulseurs hybrides et thermiques (Note 2-B). Ces immobilisations corporelles et incorporelles ont cessé d'être amorties à compter de leur date de reclassement en Actifs destinés à être cédés, soit le 08 novembre 2022.

Le reclassement de ces actifs destinés à être cédés et passifs liés apparaît en autres variations dans les annexes concernées.

(en millions d'euros)	31 décembre	Augmentation		Diminution	31 décembre
	2021	Dont Horse			2022
Immobilisations incorporelles et goodwill	8	795	795	(8)	795
Immobilisations corporelles	42	2 522	2 166	(27)	2 587
Stocks	21	418	338	(21)	418
Trésorerie et équivalents de trésorerie	15	23	8	(15)	23
Autres	43	88	71	(43)	88
TOTAL ACTIFS DESTINÉS À ÊTRE CÉDÉS	129	3 846	3 378	(114)	3 861
TOTAL DES PASSIFS LIÉS AUX ACTIFS DESTINÉS À ÊTRE CÉDÉS	(182)	(872)	(841)	181	(873)

Présentation générale de Renault Group	Développement durable	Gouvernement d'entreprise	Risque et contrôle	Information financière et comptable	Information sur la société, le capital et l'actionariat	Assemblée Générale	Informations complémentaires
----------------------------------------	-----------------------	---------------------------	--------------------	-------------------------------------	---------------------------------------------------------	--------------------	------------------------------

Information financière et comptable

05

5.2.2.6.3. Compte de résultat et résultat global

Note 4

Chiffre d'affaires

4-A. Décomposition du chiffre d'affaires

(en millions d'euros)	2022	2021 ⁽¹⁾
Ventes de biens de l'Automobile	37 684	32 422
Ventes aux partenaires de l'Automobile	3 130	3 089
Produits de location des actifs ⁽²⁾	842	1 198
Autres prestations de services	1 405	1 391
Prestations de services de l'Automobile	2 907	2 589
Ventes de biens du Financement des ventes	23	39
Produits de location des actifs ⁽²⁾	141	113
Produits d'intérêts sur opérations de Financement des ventes	1 083	1 757
Autres prestations de services ⁽³⁾	1 088	1 026
Prestations de services du Financement des ventes	3 212	2 896
Prestations des Services de Mobilité	35	24
TOTAL CHIFFRE D'AFFAIRES	46 301	41 659

(1) Les états financiers 2021 ont été retravaillés en application de la norme IFRS 5 sur les activités abandonnées en Fédération de Russie (voir Note 3-E).

(2) Il s'agit des produits locatifs enregistrés par le Groupe dans le cadre des contrats de vente de véhicules avec engagement de reprise ou de location simple d'actifs immobiliers.

(3) Il s'agit principalement de produits de prestations d'assurance, d'entretien, de véhicules de remplacement associés ou non à un contrat de financement.

4-B. Chiffre d'affaires 2021 aux périmètre et méthodes 2022

(en millions d'euros)	Automobile	Financement des ventes	Services de Mobilité	Total
Chiffre d'affaires 2021 ⁽¹⁾	38 700	2 095	24	41 659
Changements de périmètre	(108)	82	10	(156)
Chiffre d'affaires 2021 aux périmètre et méthodes 2022	38 592	2 967	34	41 593
Chiffre d'affaires 2022	43 121	3 295	35	46 301

(1) Les états financiers 2021 ont été retravaillés en application de la norme IFRS 5 sur les activités abandonnées en Fédération de Russie (voir Note 3-E).

Note 5

Produits et charges opérationnels par nature hors autres produits et charges d'exploitation

5-A. Charges de personnel

Les charges de personnel s'élevaient à 5 661 millions d'euros en 2022 (5 504 millions d'euros en 2021, après application de la norme IFRS 5 sur les activités abandonnées en Fédération de Russie).

Le détail des charges au titre des engagements de retraite et autres avantages long terme est présenté en Note 19.

Les paiements fondés sur des actions concernent des attributions d'actions de performance et des autres accords de paiement fondés sur des actions consentis au personnel. Ils représentent une charge de personnel de 65 millions d'euros en 2022 (81 millions d'euros en 2021).

Les éléments de valorisation des plans sont explicités en Note 18-G.

5-B. Gains et pertes de change

Les écarts de change enregistrés en résultat d'exploitation représentent une charge de 36 millions d'euros en 2022, principalement liée à l'évolution du peso

argentin et de la livre turque (en 2021, une charge de 68 millions d'euros, principalement liée à l'évolution du peso argentin, du real brésilien et de la livre turque).

05

Renault Group

Information financière et comptable

5-C. Loyers

Au 31 décembre 2022, les loyers liés aux contrats de location non retraités selon IFRS 16 dans l'état de situation

financière en raison de leur non-matérialité ou de leur courte durée s'analysent comme suit :

(en millions d'euros)	31 décembre 2022	31 décembre 2021 ⁽¹⁾
Loyers liés aux contrats de location de courte durée	(8)	(18)
Loyers liés aux contrats de location d'actifs de faible valeur	(2)	(26)
Autres loyers incluant les loyers variables	(64)	(56)

(1) Les états financiers 2021 ont été retravaillés en application de la norme IFRS 5 sur les activités abandonnées en Fédération de Russie (voir Note 3-5).

Note 6

Autres produits et charges d'exploitation

(en millions d'euros)	2022	2021 ⁽¹⁾
Coûts des restructurations et des mesures d'adaptation des effectifs	(354)	(426)
Résultat de cession d'activités ou de participations opérationnelles, totales ou partielles et autres résultats liés aux variations de périmètre	(14)	33
Résultat de cession d'immobilisations incorporelles ou corporelles (hors cessions d'actifs donnés en location)	178	448
Pertes de valeur des immobilisations incorporelles et corporelles et des goodwill (hors goodwill des entreprises associées et des coentreprises)	(257)	(139)
Autres produits et charges d'exploitation inhabituels	68	(169)
TOTAL	(379)	(253)

(1) Les états financiers 2021 ont été retravaillés en application de la norme IFRS 5 sur les activités abandonnées en Fédération de Russie (voir Note 3-5).

6-A. Coûts des restructurations et des mesures d'adaptation des effectifs

Les coûts de restructurations et des mesures d'adaptation des effectifs concernent principalement la France pour (174) millions d'euros, l'Allemagne pour (81) millions d'euros, la Roumanie pour (36) millions d'euros et l'Espagne pour (10) millions d'euros. Ces coûts s'inscrivent dans le cadre du plan de réduction des coûts fixes annoncé le 29 mai 2020 et comprennent des plans de départ ainsi que des honoraires et autres dépenses sur les projets Horse, Ampere et la transformation digitale du Groupe.

Les coûts de 2021 comprenaient (65) millions d'euros au titre d'un plan de dispense d'activité en France auquel les salariés éligibles pouvaient souscrire du 1^{er} février 2022 au 1^{er} janvier 2023 ainsi que des provisions pour un montant de (120) millions d'euros au titre d'un nouveau plan de Rupture Conventionnelle Collective pour un maximum de 1 153 personnes. Ces plans s'inscrivaient dans le cadre de l'accord social triennal Re-Nouveau France 2025 signé le 14 décembre 2021. Les coûts 2021 concernaient également des plans de restructuration à l'étranger (Corée du Sud, Espagne et Roumanie notamment) dans le cadre du plan de réduction des coûts fixes annoncé le 29 mai 2020.

6-B. Résultat de cession d'activités ou de participations opérationnelles

En mai 2022, le Groupe a enregistré un résultat de cession de 26 millions d'euros sur la vente à un importateur local de la société de distribution Renault Nordic AB opérant sur les marchés suédois et danois.

En novembre 2022, les coûts associés à la cession de la société Fonderie de Bretagne ont été comptabilisés pour un total de (57) ME.

En 2021, Renault S.A.S. avait cédé sa participation de 98% dans la société Carizy et enregistré une plus-value de 18 millions d'euros. Le Groupe avait également enregistré une plus-value de 15 millions d'euros sur la cession de sa participation de 40% dans la société Renault South Africa.

Présentation générale de Renault Group	Développement durable	Gouvernement d'entreprise	Risque et contrôle	Information financière et comptable	Information sur la société, le capital et l'actionariat	Assemblée Générale	Informations complémentaires
----------------------------------------	-----------------------	---------------------------	--------------------	-------------------------------------	---------------------------------------------------------	--------------------	------------------------------

Information financière et comptable

05

6-C. Résultat de cession d'immobilisations incorporelles et corporelles

Le Groupe a réalisé des opérations immobilières générant un résultat de cession de 178 millions d'euros en 2022 avec, principalement en France, la cession d'un entrepôt logistique et d'un bien immobilier dégageant des plus-values de 97 millions d'euros, et au sein du réseau de distribution en France et en Europe la cession en 2022 de divers ensembles immobiliers dégageant des plus-values de 98 millions d'euros.

En 2021, le Groupe avait dégagé une plus-value de 59 millions d'euros sur la cession d'un magasin de stockage en France, une plus-value de 170 millions d'euros sur la cession de divers ensembles immobiliers du réseau de distribution RRG en France et en Allemagne et une plus-value de 115 millions d'euros sur la cession d'un bien immobilier au Luxembourg.

6-D. Pertes de valeur des immobilisations incorporelles et corporelles et des goodwill (hors goodwill des entreprises associées et des coentreprises)

En 2022, des pertes de valeur ont été enregistrées pour un montant net de (257) millions d'euros ((149) millions d'euros en 2021), principalement sur des actifs de production excédentaires en Chine.

Aucune reprise de perte de valeur n'a été comptabilisée en 2022 et 2021.

Les pertes de valeur constatées sur des immobilisations relatives aux entités Renault Russia et Avtovaz cédées au

1^{er} semestre 2022 ou induites par ces cessions sont présentées en « Activités abandonnées ».

En 2022, les pertes de valeur concernant des actifs incorporels pour une dotation de (41) millions d'euros ((80) millions d'euros en 2021) et des actifs corporels pour une dotation de (216) millions d'euros ((69) millions d'euros en 2021) (Notes 10 et 11).

6-E. Autres produits et charges d'exploitation inhabituels

La reprise partielle de l'activité en Algérie, arrêtée en 2020 par suite de décisions gouvernementales, a donné lieu à des reprises de dépréciation (créances, stocks...) pour 19 millions d'euros.

En 2021, des provisions pour dépollution et démolition avaient été comptabilisées pour un montant de (54) millions d'euros au titre de sites cédés et dans le cadre de l'application de réglementations liées à l'environnement.

Des provisions au titre des coûts induits par des décisions d'arrêt d'activités, de production et de développements avaient été comptabilisées pour un montant de (65) millions d'euros. Des dépréciations de créances et autres provisions concernant notamment la société Renault Brilliance Jinbei Automotive Company (RBJAC) entrée en redressement judiciaire le 12 janvier 2022, avaient été constatées pour un montant de (25) millions en 2021.

05

Renault Group

Information financière et comptable

Note 7

Résultat financier

(en millions d'euros)	2022	2021 ⁽¹⁾
Coût de l'endettement financier brut	(349)	(301)
Produits relatifs à la trésorerie et aux placements	168	40
Coût de l'endettement financier net	(181)	(255)
Dividendes reçus de sociétés ni contrôlées, ni sous influence notable	2	4
Ecart de change afférents aux opérations financières	74	40
Résultat sur exposition hyperinflation ⁽²⁾	(292)	(60)
Charge nette d'intérêt sur les passifs et actifs au titre des engagements de retraite et autres avantages à long terme du personnel à prestations définies	(21)	(11)
Autres éléments ⁽³⁾	(68)	(10)
Autres produits et charges financiers	(305)	(40)
RÉSULTAT FINANCIER	(485)	(295)

(1) Les écarts financiers 2021 ont été retrabés en application de la norme IFRS 5 sur les activités abandonnées en Fédération de Russie (voir Note 3-6).

(2) Le résultat sur exposition d'hyperinflation provient des entités du Groupe en Argentine.

(3) Les autres éléments sont principalement composés de charges sur cessions de créances, de variations de juste-valeur (participations FAA et Porsche Growth), de commissions bancaires, escomptes et intérêts de retard. Au 31 décembre 2022, ce montant inclut également les effets d'ajustement du coût amorti de la ligne de crédit garantie par l'Etat pour 29 millions d'euros (23 millions d'euros en 2021). Voir Note 35-D.

L'endettement financier net de l'Automobile est présenté dans l'information sectorielle (voir section 6.1.A4).

Note 8

Impôts courants et différés

Renault SA ayant opté pour le régime de l'intégration fiscale dès son origine, celui-ci constitue le régime fiscal de groupe sous lequel elle est imposée en France.

Par ailleurs, le Groupe applique les régimes nationaux optionnels d'intégration ou de consolidation fiscale en Allemagne, en Italie, en Espagne, en Roumanie, aux Pays-Bas et en Grande-Bretagne.

8-A. Charge d'impôts courants et différés

(en millions d'euros)	2022	2021 ⁽¹⁾
Charge d'impôts courants	(501)	(437)
Produit (charge) d'impôts différés	28	(134)
Impôts courants et différés	(533)	(571)

(1) Les écarts financiers 2021 ont été retrabés en application de la norme IFRS 5 sur les activités abandonnées en Fédération de Russie (voir Note 3-6).

La charge d'impôts courants provient des entités étrangères pour (500) millions d'euros en 2022 ((345) millions d'euros pour l'année 2021). Elle est en hausse en 2022 du fait de meilleurs résultats taxables en raison du contexte économique.

En France, la charge d'impôts courants des entités de l'intégration fiscale s'élève à (61) millions d'euros en 2022 ((92) millions d'euros pour l'année 2021).

La variation des impôts différés est positive et s'établit à 28 millions d'euros en forte amélioration en 2022 du fait notamment du retournement de positions d'impôts différés passif à l'étranger.

La charge d'impôts différés 2021 tenait compte notamment de la consommation de crédits d'impôt en Turquie.

Présentation générale de Renault Group	Développement durable	Gouvernement d'entreprise	Risque et contrôle	Information financière et comptable	Information sur la société, le capital et l'actionariat	Assemblée Générale	Informations complémentaires
----------------------------------------	-----------------------	---------------------------	--------------------	-------------------------------------	---------------------------------------------------------	--------------------	------------------------------

Information financière et comptable

8-B. Analyse de la charge d'impôt

(en millions d'euros)	2022	2021 ⁽¹⁾
Résultat avant impôt et part dans le résultat des entreprises associées et coentreprises	1730	805
Taux d'impôt sur les bénéfices	25,83 %	28,41 %
Produit (charge) d'impôt théorique	(447)	(172)
Effet des différences entre les taux locaux et le taux en vigueur en France ⁽²⁾	11	30
Crédits d'impôts	26	(37)
Impôts de distribution	(36)	(29)
Variation des impôts différés actifs non reconnus	(391)	111
Autres impacts ⁽³⁾	344	(428)
Produit (charge) d'impôts courants et différés, hors impôts assis sur un résultat intermédiaire net	(403)	(525)
Impôts calculés sur un résultat intermédiaire net (CVAE, IRAP, ...)	(40)	(46)
Produit (charge) d'impôts courants et différés	(583)	(571)

(1) Les états financiers 2021 ont été rétablis en application de la norme IFRS 5 sur les activités abandonnées en Fédération de Russie (voir Note 3-8).

(2) Les principaux contributeurs au différentiel de taux d'imposition sont Malte, l'Argentine, la Roumanie, la Colombie et la Suisse.

(3) Les autres impacts incluent principalement en 2022 les effets des déductions permanentes ainsi que la neutralisation des impôts différés actifs issus de la sortie de Fédération de Russie sur le périmètre de l'intégration fiscale France et dont le résultat est présenté en activités abandonnées (Note 8-D2).

Périmètre de l'intégration fiscale France

Sur le périmètre de l'intégration fiscale France, la charge d'impôts courants s'élève à (61) millions d'euros correspondant notamment à la Cotisation sur la valeur ajoutée des entreprises (CVAE) et aux retenues à la source. La charge d'impôts différés s'élève à (130) millions d'euros.

Etranger et hors intégration fiscale France

A l'étranger, le taux effectif d'impôt s'établit à 17% en 2022 (24% pour l'année 2021) du fait de meilleurs résultats taxables en raison du contexte économique et dans un contexte de non-reconnaissance des impôts différés sur déficits fiscaux.

8-C. Variations des dettes d'impôts courants, des créances d'impôts courants et des provisions d'impôts sur les résultats relatives à des positions fiscales incertaines

(en millions d'euros)	31 décembre 2021	Impôts courants au compte de résultat	Impôts payés nets	Ecart de conversion et autres mouvements	31 décembre 2022
Impôts courants hors positions fiscales incertaines		(509)	509		
Provisions d'impôts sur les résultats relatives à des positions fiscales incertaines - part à moins d'un an	(6)	(21)	6	-	(21)
Provisions d'impôts sur les résultats relatives à des positions fiscales incertaines - part à plus d'un an	(217)	(31)	17	(3)	(234)
Créances d'impôts - part à moins d'un an	128		72	(46)	154
Créances d'impôts - part à plus d'un an	19		10	(6)	23
Dettes d'impôts courants - part à moins d'un an	(266)		(136)	89	(313)
Dettes d'impôts courants - part à plus d'un an	-		-	-	-
TOTAL	(342)	(501)	470	34	(300)

05

Renault Group

Information financière et comptable

8-D. Ventilation du solde net des impôts différés

8-D1. Variation des impôts différés actifs et passifs

(en millions d'euros)	31 décembre 2021	Compte de résultat	Autres éléments du résultat global	Ecart de conversion	Autres	31 décembre 2022
Impôts différés actifs	550	60	17	(8)	(81)	598
Impôts différés passifs	(1 009)	(82)	(59)	(26)	105	(1 021)
Impôts différés nets	(459)	28	(42)	(29)	74	(428)
Dont intégration fiscale France	(728)	(108)	(68)	-	78	(816)
Dont autres entités	264	186	21	(29)	(4)	388

8-D2. Analyse des actifs (passifs) nets d'impôts différés par nature

(en millions d'euros)	2022	2021
Impôts différés sur :		
Participations dans les entreprises associées et les coentreprises ⁽¹⁾	(147)	(121)
Immobilisations	(1 837)	(2 108)
Provisions et autres charges ou dépréciations déductibles lors de leur paiement	477	729
Déficits reportables ⁽²⁾	5 365	5 281
Autres	296	419
TOTAL DES IMPÔTS DIFFÉRÉS ACTIFS ET (PASSIFS)	4 184	4 155
Actifs d'impôts différés non reconnus au titre des déficits fiscaux (Note 8-D3)	(4 448)	(4 476)
Autres impôts différés actifs non reconnus	(114)	(188)
SOLDE NET ACTIF (PASSIF) DES IMPÔTS DIFFÉRÉS COMPTABILISÉS	(428)	(459)

(1) Y compris l'impôt sur les distributions futures de dividendes.

(2) Dont 4 802 millions d'euros relatifs aux entités membres de l'intégration fiscale France et 563 millions d'euros relatifs aux autres entités au 31 décembre 2022 (respectivement 4 464 millions d'euros et 757 millions d'euros au 31 décembre 2021).

Sur le périmètre de l'intégration fiscale France, le solde des impôts différés actifs non reconnus s'élève à 3 000 millions d'euros (3 741 millions d'euros fin 2021). Ils correspondent à des pertes fiscales reportables indéfiniment qui peuvent être utilisées dans la limite de 50 % des profits taxables futurs. Ces actifs non reconnus ont été générés à hauteur de 209 millions d'euros par des éléments figurant en capitaux propres (effets de la couverture partielle de l'investissement dans Nissan), et à hauteur de 3 700 millions d'euros par des éléments ayant impacté le résultat (respectivement 321 millions d'euros et 3 420 millions d'euros fin 2021). En 2022, les déficits fiscaux reportables de l'intégration fiscale France ont notamment

augmenté du fait de la moins-value court terme de 1,3 milliard d'euros sur la cession des titres de la société Lada Auto Holding en mai 2022 au prix de un rouble (Note 3-B), partiellement compensée par une plus-value fiscale court terme de 0,6 milliard d'euros sur le transfert de certains actifs.

Hors intégration fiscale France, les impôts différés actifs non reconnus s'élèvent à 653 millions d'euros au 31 décembre 2022 (873 millions d'euros au 31 décembre 2021) qui correspondent principalement à des déficits reportables générés par le Groupe au Brésil et en Inde.

Présentation générale de Renault Group	Développement durable	Gouvernement d'entreprise	Risque et contrôle	Information financière et comptable	Information sur la société, le capital et l'actionariat	Assemblée Générale	Informations complémentaires
----------------------------------------	-----------------------	---------------------------	--------------------	-------------------------------------	---------------------------------------------------------	--------------------	------------------------------

Information financière et comptable

8-D3. Analyse des impôts différés sur déficits fiscaux par date d'expiration

Les déficits fiscaux reportables non reconnus représentent une économie potentielle d'impôt de 4 448 millions d'euros au 31 décembre 2022

(en millions d'euros)	31 décembre 2022			31 décembre 2021		
	Reconnus	Non reconnus	Total	Reconnus	Non reconnus	Total
Impôts différés sur :						
Déficits fiscaux reportables indéfiniment ⁽¹⁾	899	4 388	5 287	740	4 309	5 049
Déficits fiscaux ayant une date d'expiration supérieure à 5 ans	-	54	54	-	49	49
Déficits fiscaux ayant une date d'expiration entre 1 et 5 ans	14	51	65	14	54	68
Déficits fiscaux ayant une date d'expiration à moins d'un an	4	10	14	1	4	5
TOTAL DES IMPÔTS DIFFÉRÉS SUR DÉFICITS FISCAUX	917	4 448	5 365	755	4 416	5 171

(1) Dont reconnaissance et non-reconnaissance des impôts différés sur déficits fiscaux reportables des entités membres de l'intégration fiscale France, pour respectivement 893 millions d'euros et 3 909 millions d'euros au 31 décembre 2022 (723 millions d'euros et 3 741 millions d'euros au 31 décembre 2021) (Note 8-C2).

Les déficits fiscaux sont présentés ci-dessus sans prise en compte des conséquences des litiges fiscaux en cours non comptabilisés. Les passifs éventuels résultant des

notifications de redressements fiscaux sont présentés en Note 28-A.

8-E. Imposition Minimum Mondiale

Le 15 décembre 2022, les États membres de l'UE ont avalisé la proposition de directive du Conseil visant à mettre en œuvre au niveau européen le volet imposition minimum, dit Pilier 2, de la réforme de la fiscalité internationale de l'OCDE. Celle-ci doit encore faire l'objet d'une publication au Journal officiel de l'Union Européenne. Les États membres devront par la suite décliner cette réglementation au sein de leurs systèmes fiscaux.

Cette directive vise à assurer un niveau minimum d'imposition mondiale de 15% sous forme d'un impôt

complémentaire (« Top-up tax ») pour les multinationales et les groupes nationaux de grande envergure de l'Union, mettant ainsi en œuvre au niveau de l'UE l'accord mondial conclu par le Cadre inclusif de l'OCDE le 8 octobre 2021 pour répondre aux préoccupations concernant la répartition inégale des bénéfices et des contributions fiscales des grandes sociétés multinationales.

À la date d'autorisation de publication des états financiers, le Groupe étudie la mise en œuvre de ces dispositions.

Note 9**Résultat net de base et résultat net dilué par action**

(en milliers d'actions)	2022	2021
Actions en circulation	295 722	295 722
Actions d'autocontrôle	(4 253)	(4 241)
Actions détenues par Nissan x part de Renault dans Nissan	(19 372)	(19 379)
Nombre d'actions retenu pour le résultat net de base par action	272 097	272 102

Le nombre d'actions retenu pour le résultat net de base par action est le nombre moyen pondéré d'actions ordinaires en circulation au cours de la période, ce dernier

prenant en compte la neutralisation des actions d'autocontrôle ainsi que la quote-part des actions Renault détenues par Nissan.

(en milliers d'actions)	2022	2021
Nombre d'actions retenu pour le résultat net de base par action	272 097	272 102
Effet dilutif des options d'achat d'actions, des droits d'attribution d'actions de performance et des autres accords de paiements fondés sur des actions	2 154	1 766
Nombre d'actions retenu pour le résultat net dilué par action	274 251	273 868

Le nombre d'actions retenu pour le résultat net dilué par action est le nombre moyen pondéré d'actions potentiellement en circulation au cours de la période. Il prend en compte le nombre d'actions retenu pour le résultat net de base par action, complété du nombre de

droits d'attribution d'actions de performance au titre des plans ayant un effet dilutif potentiel et remplissant les critères de performance à la date d'arrêté des comptes lorsque l'émission est conditionnelle (Note 18-G).

05

Renault Group

Information financière et comptable

5.2.2.6.4. Actifs et passifs d'exploitation, capitaux propres

Note 10

Immobilisations incorporelles et corporelles

10-A. Immobilisations incorporelles et goodwill

10-A.1. Évolution des immobilisations incorporelles et goodwill

Au cours de l'exercice 2022, les variations sont les suivantes :

(en millions d'euros)	31 décembre 2021	Acquisitions / (dotations et dépréciations) ⁽¹⁾	(Cessions) / reprises sur cessions	Écart de conversion	Variation de périmètre et autres	31 décembre 2022
Frais de développement immobilisés	14 092	1 137	(1 072)	102	(2 312)	11 947
Goodwill	1 051	-	-	(8)	(740)	303
Autres immobilisations incorporelles	1 290	300	(5)	277	(380)	1 473
Valeurs brutes	16 433	1 437	(1 077)	376	(3 440)	13 723
Frais de développement immobilisés	(9 035)	(1 404)	1 070	(122)	1 519	(7 972)
Goodwill	(30)	(730)	-	-	730	(30)
Autres immobilisations incorporelles	(970)	(141)	3	(333)	440	(1 021)
Amortissements et dépréciations	(10 035)	(2 275)	1 073	(475)	2 689	(9 023)
Frais de développement immobilisés	5 057	(267)	(2)	(20)	(703)	3 975
Goodwill	1 021	(730)	-	(3)	(10)	273
Autres immobilisations incorporelles	820	159	(2)	(76)	51	452
VALEURS NETTES	6 398	(838)	(4)	(90)	(757)	4 700

(1) Les flux de trésorerie réciproques et interdépendants traduisant l'augmentation de capital souscrite par l'associé mineur Geely au sein de la société cédente RKM en échange de l'acquisition concertée par RKM d'une licence technologique auprès de Geely pour le même montant de 264 milliards de yens (voir Note 3-A), soit environ 194 millions d'euros, ont été présentés nets dans le tableau de flux de trésorerie afin de refléter la substance de la transaction.

Les goodwill sont localisés principalement dans la région Europe.

Les acquisitions d'immobilisations incorporelles de 2022 se décomposent en 1 137 millions d'euros d'immobilisations produites et 300 millions d'euros d'immobilisations achetées (respectivement 1 084 et 93 millions d'euros en 2021).

Les amortissements et dépréciations d'immobilisations incorporelles de l'exercice 2022 comprennent une perte

Les variations au cours de l'exercice 2021 sont les suivantes.

de valeur à hauteur de 41 millions d'euros, relative à des véhicules (y compris organes), contre 80 millions constatés en 2021 (Note 6-D). Ils comprennent également la dépréciation des actifs incorporels d'AvtoVAZ et Renault Russia (voir Note 3-B).

Les cessions concernent principalement des désinvestissements de développements qui ne sont plus utilisés.

(en millions d'euros)	Valeur brute	Amortissements et dépréciations	Valeur nette
Valeur au 31 décembre 2020	15 152	(8 805)	6 347
Acquisitions (Note 26-C) / (dotations nettes) ⁽¹⁾	1 177	(1 253)	(76)
(Cessions) / reprises sur cessions	(15)	6	(9)
Écart de conversion	80	(7)	73
Variation de périmètre et autres	33	24	57
Valeur au 31 décembre 2021	16 433	(10 035)	6 398

(1) Dont dotations nettes pour pertes de valeur des immobilisations incorporelles : (50) millions d'euros.

10-A2. Frais de recherche et développement constatés en résultat

(en millions d'euros)	2022	2021 ⁽¹⁾
Frais de recherche et développement	(2 256)	(2 265)
Frais de développement immobilisés	110	102
Amortissement des frais de développement immobilisés	(976)	(1 070)
TOTAL CONSTATÉ EN RÉSULTAT	(2 125)	(2 313)

(1) Les états financiers 2021 ont été retravaillés en application de la norme IFRS 5 sur les activités abandonnées en Fédération de Russie (voir Note 3-4).

Les frais de recherche et développement sont présentés nets des crédits d'impôt recherche dont bénéficie l'activité de développement de véhicules.

Dans un contexte de renouvellement de la gamme, notamment électrique, sur le segment C et sur le véhicule utilitaire, la baisse modérée des frais de recherche et développement en 2022 s'explique par les actions de réduction de coûts fixes. Le niveau de capitalisation des

frais de développement progresse par rapport à 2021 en lien avec le cycle de renouvellement de la gamme.

Les amortissements des frais de développement immobilisés baissent par rapport à 2021 et sont inférieurs à la capitalisation des frais de développement en 2022, en lien principalement avec la baisse de la capitalisation sur les exercices précédents et l'allongement de la durée de vie de certains programmes.

05

Renault Group

Information financière et comptable

10-B. Immobilisations corporelles

Au cours de l'exercice 2022, les variations sont les suivantes :

(en millions d'euros)	31 décembre 2021	Acquisitions/ (dotations et dépréciations)	(Cessions)/ reprises sur cessions	Écart de conversion	Variation de périmètre et autres	31 décembre 2022
Terrains	587	10	(30)	1	(108)	454
Constructions	6 086	63	(280)	97	(1 435)	5 126
Outils spécifiques	19 025	690	(460)	180	(3 700)	15 685
Matériels et autres outillages	14 518	608	(524)	156	(3 447)	11 961
Actifs immobilisés donnés en location	5 950	1 199	(1 293)	(23)	(23)	5 220
Autres immobilisations corporelles	913	157	(66)	3	(50)	948
Droits d'utilisation	894	304	(106)	8	(54)	896
- dont Terrains	11	2	(4)	1	(5)	5
- dont Constructions	825	198	(89)	6	(41)	899
- dont Autres actifs	58	14	(13)	1	(8)	52
Immobilisations en cours ⁽¹⁾	1 864	(137)	-	180	(805)	1 052
Valeurs brutes	49 847	2 794	(2 770)	502	(9 631)	40 742
Terrains						
Constructions	(4 610)	(445)	221	(132)	1 074	(3 892)
Outils spécifiques	(16 119)	(898)	454	(147)	3 114	(13 596)
Matériels et autres outillages	(10 301)	(929)	493	(164)	2 305	(8 596)
Actifs immobilisés donnés en location	(1 475)	(448)	310	3	4	(1 607)
Autres immobilisations corporelles	(845)	(237)	64	(1)	168	(872)
Droits d'utilisation	(332)	(148)	63	(4)	26	(395)
- dont Terrains	(3)	(4)	-	(2)	6	(3)
- dont Constructions	(295)	(133)	54	(1)	14	(361)
- dont Autres actifs	(34)	(11)	9	(1)	6	(31)
Immobilisations en cours	4	(397)	-	(133)	447	(79)
Amortissements et dépréciations⁽²⁾	(33 080)	(3 522)	1 005	(578)	7 138	(20 037)
Terrains	587	10	(30)	1	(108)	454
Constructions	2 076	(382)	(64)	(30)	(361)	1 294
Outils spécifiques	2 906	(208)	(6)	(17)	(586)	2 089
Matériels et autres outillages	4 217	(271)	(31)	(8)	(1 142)	2 765
Actifs immobilisés donnés en location	3 884	751	(983)	(20)	(10)	3 613
Autres immobilisations corporelles	67	(100)	(2)	2	109	76
Droits d'utilisation	562	6	(43)	4	(28)	501
- dont Terrains	3	(2)	(4)	(1)	1	2
- dont Constructions	530	5	(30)	5	(27)	478
- dont Autres actifs	24	3	(4)	-	(2)	21
Immobilisations en cours ⁽¹⁾	1 868	(634)	-	(3)	(358)	973
VALEURS NETTES	16 167	(728)	(1 165)	(76)	(2 493)	11 705

(1) Les affectations des immobilisations en cours par catégorie d'immobilisations sont faites sur le flux d'acquisition (dotations et dépréciations).

(2) Les amortissements et dépréciations de l'exercice 2022 comprennent une perte de valeur de 26 millions d'euros essentiellement liée à des capacités de production excédentaires en Chine (Note 6-D).

Présentation générale de Renault Group	Développement durable	Gouvernement d'entreprise	Risque et contrôle	Information financière et comptable	Information sur la société, le capital et l'actionariat	Assemblée Générale	Informations complémentaires
----------------------------------------	-----------------------	---------------------------	--------------------	-------------------------------------	---------------------------------------------------------	--------------------	------------------------------

Information financière et comptable

Les variations au titre de l'exercice 2021 s'analysent comme suit :

(en millions d'euros)	Valeur brute	Amortissements et dépréciations	Valeur nette
Valeur au 31 décembre 2020	40 310	(82 184)	17 135
Acquisitions / (dotations nettes) ⁽¹⁾	3 045	(2 792)	253
(Cessions) / reprises sur cessions	(2 752)	1 443	(1 309)
Ecart de conversion	84	10	94
Variation de périmètre et autres	151	(157)	(6)
Valeur au 31 décembre 2021	40 847	(33 080)	16 167

⁽¹⁾ Dont dotations nettes pour pertes de valeur des immobilisations corporelles : (59) millions d'euros.

05

Note 11**Tests de dépréciation des actifs immobilisés**

Le Groupe a procédé à des tests de dépréciation de ses actifs immobilisés conformément à l'approche décrite dans les règles et méthodes comptables (Note 2-M).

11-A. Tests de dépréciation au niveau des actifs spécifiques aux véhicules (y compris organes) ou au niveau des actifs de certaines entités

La réalisation des tests de dépréciation sur les actifs spécifiques dédiés à des véhicules (y compris organes) ou sur les actifs de certaines entités a conduit à la comptabilisation de pertes de valeur d'actif pour 246 millions d'euros en 2022 (78 millions d'euros en 2021). En 2022, elles concernent des actifs incorporels pour 41 millions d'euros (48 millions d'euros en 2021) et des

actifs corporels pour 205 millions d'euros (30 millions d'euros en 2021).

D'autres dépréciations avaient été comptabilisées en 2021 pour un montant de 71 millions d'euros du fait de décisions d'arrêt de production ou de rupture de baux qui ont été résiliés.

11-B. Tests de dépréciation au niveau de l'unité génératrice de trésorerie de l'Automobile

La valeur recouvrable retenue pour les tests de dépréciation relative au secteur de l'Automobile correspond à la valeur d'utilité, déterminée à partir de la

valeur actualisée des flux de trésorerie futurs. Le calcul de la valeur d'utilité est effectué sur la base des hypothèses suivantes :

	31 décembre 2022	31 décembre 2021
Taux de croissance à l'infini	1,0 %	1,0 %
Taux d'actualisation après impôts	11,6 %	8,9 %

Les hypothèses utilisées dans le cadre du test de dépréciation au 31 décembre 2022 sont issues du plan à moyen terme 2021-2025 annoncé en janvier 2021 et mises à jour fin 2022. Ces prévisions intègrent notamment des hypothèses prenant en considération les effets négatifs liés à la crise d'approvisionnement en composants électroniques, à l'inflation et à l'aggravation des risques climatiques.

Les taux de croissance à l'infini retenus dans les tests au 31 décembre 2022 et 2021 tiennent compte des impacts des engagements pris par les Etats signataires des accords de Paris sur les changements climatiques.

Au 31 décembre 2022, le test réalisé n'a pas conduit à la constatation de pertes de valeur des actifs rattachés à l'Automobile et il a été considéré qu'un changement raisonnablement possible des principales hypothèses utilisées ne devrait pas conduire à avoir une valeur recouvrable inférieure à la valeur comptable des actifs testés.

La valeur recouvrable reste supérieure à la valeur des actifs testés notamment dans le cas des changements suivants de ces hypothèses :

- Taux de croissance à l'infini de 0%.
- Taux d'actualisation après impôts de 12,5%.

05

Renault Group

Information financière et comptable

Note 12

Participation dans Nissan

Participation dans Nissan au compte de résultat et dans la situation financière :

(en millions d'euros)	2022	2021
Compte de résultat consolidé		
Part dans le résultat des entreprises associées mises en équivalence	520	380
Situation financière consolidée		
Entreprises associées mises en équivalence	17 487	16 234

12-A. Méthode de consolidation de Nissan

Renault Group et les deux constructeurs automobiles japonais Nissan et Mitsubishi ont édifié ensemble une alliance composée de trois entreprises distinctes liées par une communauté d'intérêts et unies pour la performance. Les mécanismes de l'Alliance ont été conçus pour veiller au maintien des identités de marque et au respect de la culture de chacune des entreprises.

De cette volonté résultent notamment les dispositions de fonctionnement suivantes :

- Renault Group n'a pas l'assurance de disposer de la majorité des droits de vote à l'Assemblée générale des actionnaires de Nissan.
- Les termes des accords entre Renault Group et Nissan ne permettent à Renault Group, ni de nommer la majorité des membres du Conseil d'administration de Nissan, ni de réunir la majorité des droits de vote dans les réunions du Conseil d'administration de Nissan. Renault Group n'a pas le pouvoir de désigner unilatéralement le Président de Nissan.
- En mars 2019, Renault Group, Nissan et Mitsubishi ont annoncé la création du nouveau Conseil opérationnel de l'Alliance (Alliance Operating Board - AOB), qui supervise les opérations et exerce les fonctions de gouvernance de

l'Alliance. L'AOB est constitué de quatre membres : le Président du Conseil d'administration de Renault Group, le Directeur général de Renault Group, le CEO de Nissan ainsi que le CEO de Mitsubishi Motors. Les orientations sont adoptées sur la base du consensus. En novembre 2019, l'AOB s'est doté d'un Secrétaire Général de l'Alliance qui rend compte à l'AOB et aux Directeurs généraux des trois entreprises.

- Au 31 décembre 2022, Renault Group dispose de deux sièges au Conseil d'administration de Nissan et est représenté par Monsieur Jean-Dominique Senard, Président du Conseil d'administration et Monsieur Pierre Fleuriot, administrateur référent de Renault Group.
- Renault Group ne peut ni utiliser ni orienter l'utilisation des actifs de Nissan comme il le fait pour ses propres actifs.
- Renault Group n'accorde aucune garantie sur la dette de Nissan.

Au regard de ces éléments, Renault Group dispose d'une influence notable sur Nissan et de ce fait, comptabilise sa participation dans Nissan selon la méthode de mise en équivalence.

12-B. Comptes consolidés de Nissan retenus pour la mise en équivalence dans les comptes de Renault Group

Les comptes de Nissan retenus pour la mise en équivalence dans les comptes de Renault Group sont les comptes consolidés publiés en normes comptables japonaises - Nissan est cotée à la Bourse de Tokyo - après retraitements pour les besoins de la consolidation de Renault Group.

Nissan publie trimestriellement ses comptes et clôt son exercice annuel au 31 mars. Pour les besoins de la consolidation de Renault Group, les résultats de Nissan

sont pris en compte sur une base calendaire (résultats de janvier à décembre consolidés dans les comptes annuels de Renault Group).

Au 31 décembre 2022, Nissan détient 0,6 % de ses propres titres (0,6 % au 31 décembre 2021). En conséquence, le pourcentage d'intérêt de Renault SA dans Nissan s'établit à 43,7 % (43,7 % au 31 décembre 2021). Les droits de vote de Renault SA dans Nissan représentent 43,7 % au 30 septembre 2022 (43,7 % au 30 septembre 2021).

12-C. Évolution de la valeur de la participation dans Nissan à l'actif de la situation financière de Renault Group

(en millions d'euros)	Quote-part d'actif net				
	Avant neutralisation	Neutralisation à hauteur de la participation de Nissan dans Renault ⁽¹⁾	Net	Goodwill	Total
Au 31 décembre 2021	10 498	(974)	15 524	710	16 234
Résultat 2022	526	-	526	-	526
Dividende versé	(64)	-	(64)	-	(64)
Écart de conversion	792	-	792	(52)	680
Autres mouvements ⁽²⁾	111	-	111	-	111
Au 31 décembre 2022	17 808	(974)	16 829	658	17 487

(1) Nissan détient 44 356 milliers d'actions Renault SA depuis 2002, soit une participation d'environ 15 %. La neutralisation est faite sur la base de la déduction de Renault SA dans Nissan.

(2) Les autres mouvements incluent la variation des écarts actuariels sur engagements de retraite, la variation de la réserve de réévaluation des instruments financiers, l'évolution des titres d'autocarbone de Nissan.

12-D. Évolution des capitaux propres de Nissan retraités pour les besoins de la consolidation de Renault Group

(en milliards de yens)	31 décembre 2021	Résultat 2022	Dividendes	Écart de conversion	Autres mouvements ⁽¹⁾	31 décembre 2022
Capitaux propres - part des actionnaires de la société mère en normes japonaises	4 271	129	(20)	647	45	5 072
Retraitements pour les besoins du passage en normes IFRS :						
Provision pour engagements de retraite et autres avantages à long terme du personnel	8	(46)	-	(4)	90	(12)
Immobilisation des frais de développement	595	68	-	3	(2)	599
Impôts différés et autres retraitements	(77)	(5)	-	22	(22)	(82)
Actif net retraité en normes IFRS	4 787	141	(20)	668	51	5 577
Retraitements pour les besoins de Renault Group ⁽²⁾	188	27	(1)	(41)	(14)	159
Actif net retraité pour les besoins de Renault Group	4 925	168	(21)	627	37	5 736

(en millions d'euros)	31 décembre 2021	Résultat 2022	Dividendes	Écart de conversion	Autres mouvements ⁽¹⁾	31 décembre 2022
Actif net retraité pour les besoins de Renault Group	37 768	1 205	(147)	1 677	272	40 775
Pourcentage d'intérêt de Renault SA	43,7%					43,7%
Part de Renault Group (avant neutralisation ci-dessous)	16 498	526	(64)	792	111	17 808
Neutralisation de la participation de Nissan dans Renault Group ⁽³⁾	(974)					(974)
PART DE RENAULT GROUP DANS L'ACTIF NET DE NISSAN	15 524	526	(64)	792	111	16 829

(1) Les autres mouvements incluent la variation des écarts actuariels sur engagements de retraite, la variation de la réserve de réévaluation des instruments financiers, l'évolution des titres d'autocarbone de Nissan.

(2) Les retraitements opérés pour les besoins de Renault Group correspondent à l'élimination de la mise en équivalence de Renault par Nissan et incluent notamment l'imputation de la prise en compte dans les écarts financiers de Nissan des impacts de la perte de contrôle des sociétés du Groupe en Fédération de Russie et, historiquement, la réévaluation de l'actif immobilisé pratiquée par Renault Group lors des acquisitions intervenues en 1999 et 2002.

(3) Nissan détient 44 356 milliers d'actions Renault SA depuis 2002, soit une participation d'environ 15 %. La neutralisation est faite sur la base de la déduction de Renault SA dans Nissan.

05

Renault Group

Information financière et comptable

12-E. Résultat net de Nissan en normes comptables japonaises

Nissan clôturant son exercice annuel au 31 mars, le résultat net de Nissan retenu en 2022 correspond à la somme du résultat net du dernier trimestre de l'exercice

annual 2021 et des trois premiers trimestres de l'exercice annual 2022.

	De janvier à mars 2022		D'avril à juin 2022		De juillet à septembre 2022		D'octobre à décembre 2022		De janvier à décembre 2022	
	Dernier trimestre de l'exercice annuel 2021 de Nissan		1 ^{er} trimestre de l'exercice annuel 2022 de Nissan		2 ^{ème} trimestre de l'exercice annuel 2022 de Nissan		3 ^{ème} trimestre de l'exercice annuel 2022 de Nissan		Période retenue pour la consolidation de Renault	
	En milliards de yens	En millions d'euros	En milliards de yens	En millions d'euros	En milliards de yens	En millions d'euros	En milliards de yens	En millions d'euros	En milliards de yens	En millions d'euros
Résultat net - part des actionnaires de la société mère	14	109	47	341	17	125	51	351	129	926

12-F. Éléments financiers de Nissan en normes IFRS

Les éléments financiers présentés ci-après correspondent aux données de Nissan retraitées aux normes IFRS pour les périodes du 1^{er} janvier au 31 décembre de chaque année. Les retraitements opérés

n'intègrent ni les ajustements de juste valeur des actifs et passifs pratiqués par Renault Group lors des acquisitions intervenues en 1999 et 2002, ni l'élimination de la mise en équivalence de Renault Group par Nissan.

	2022		2021	
	(en milliards de yens)	(en millions d'euros) ⁽¹⁾	(en milliards de yens)	(en millions d'euros) ⁽²⁾
Chiffre d'affaires	10 220	74 047	8 937	68 820
Résultat net				
Part des actionnaires de la société mère	166	1 205	134	1 032
Part des participations ne donnant pas le contrôle	(25)	(180)	(22)	(169)
Autres éléments du résultat global				
Part des actionnaires de la société mère	704	5 099	411	3 165
Part des participations ne donnant pas le contrôle	88	638	70	539
Résultat global				
Part des actionnaires de la société mère	870	6 303	545	4 197
Part des participations ne donnant pas le contrôle	63	458	48	370
Dividendes reçus de Nissan	9	64	-	-

	31 décembre 2022		31 décembre 2021	
	(en milliards de yens)	(en millions d'euros) ⁽¹⁾	(en milliards de yens)	(en millions d'euros) ⁽²⁾
Actifs non courants	5 775	48 109	6 564	50 345
Actifs courants	11 133	79 145	10 359	77 918
TOTAL ACTIFS	17 908	127 314	16 923	128 264
Capitaux propres				
Part des actionnaires de la société mère	5 596	39 781	4 756	36 478
Part des participations ne donnant pas le contrôle	491	3 490	434	3 175
Passifs non courants	5 339	37 954	5 480	41 647
Passifs courants	6 482	46 089	6 123	46 963
TOTAL CAPITAUX PROPRES ET PASSIFS	17 908	127 314	16 923	128 264

(1) Conversion au taux de change moyen 2021, soit 136,01 yens pour 1 euro pour les données de résultat et au taux de change du 31 décembre 2022, soit 140,66 yens pour 1 euro pour les données de la situation financière.

(2) Conversion au taux de change moyen 2021, soit 129,85 yens pour 1 euro pour les données de résultat et au taux de change du 31 décembre 2021, soit 130,35 yens pour 1 euro pour les données de la situation financière.

12-G. Couverture de l'investissement dans Nissan

Depuis 1990, le Groupe couvre partiellement le risque de change yen/euro lié à son investissement dans Nissan. Les modalités de cette couverture sont décrites en Note 25-B2.

Au 31 décembre 2022, ces opérations de couverture s'élevaient à 199,9 milliards de yens (1421 millions d'euros).

Elles sont composées d'emprunts obligataires émis en yens sur le marché japonais du Samourai.

Elles ont dégagé des écarts de change défavorables pour 25 millions d'euros en 2022 (4 millions d'euros favorables en 2021).

12-H. Valorisation de la participation de Renault Group dans Nissan sur la base du cours de Bourse

Sur la base du cours de Bourse de l'action Nissan au 31 décembre 2022, soit 418 yens par action, la participation de Renault Group dans Nissan est valorisée à

5444 millions d'euros (7812 millions d'euros au 31 décembre 2021 sur la base d'un cours à 556 yens par action).

12-I. Test de perte de valeur de la participation dans Nissan

Au 31 décembre 2022, la valorisation boursière est inférieure de 68,9 % à la valeur de Nissan à l'actif de la situation financière de Renault Group (51,9 % au 31 décembre 2021).

Conformément à l'approche décrite dans les règles et méthodes comptables, un test de dépréciation a été réalisé au 31 décembre 2022. Un taux d'actualisation après impôts de 7,73 % et un taux de croissance à l'infini (y compris effet de l'inflation) de 1,42 % ont été retenus pour calculer la valeur d'utilité. La valeur terminale a été calculée sur la base d'hypothèses de profitabilité en cohérence avec les données historiques de Nissan et avec des perspectives à moyen et long terme prudentes tenant

compte des nouvelles prévisions de volume et de taux de change à moyen terme.

Le test réalisé n'a pas conduit à la constatation d'une perte de valeur de la participation dans Nissan au 31 décembre 2022. Aucun changement raisonnablement possible des principales hypothèses utilisées ne devrait conduire à avoir une valeur recouvrable inférieure à la valeur comptable de la participation dans Nissan.

Il en était de même pour le test réalisé au 31 décembre 2021 avec un taux d'actualisation après impôts de 6,53 % et un taux de croissance à l'infini (y compris effet de l'inflation) de 1,47 %.

12-J. Opérations entre Renault Group et le groupe Nissan

Renault Group et Nissan conduisent des actions communes dans le domaine du développement des véhicules et organes, des achats, des moyens de production et de distribution. Ces coopérations se traduisent par des synergies permettant des réductions de coûts.

Le secteur Automobile intervient à deux niveaux dans ses opérations avec Nissan :

- Sur le plan industriel, les partenaires réalisent ensemble des productions croisées de véhicules et organes dans les usines de l'Alliance :

- Renault Group a réalisé en 2022 un chiffre d'affaires d'environ 2 015 millions d'euros avec le groupe Nissan (1 703 millions d'euros en 2021) dont environ 1 443 millions d'euros de véhicules (1 065 millions d'euros 2021), 427 millions d'euros d'organes (579 millions d'euros en 2021) et 145 millions d'euros de prestations diverses (110 millions d'euros en 2021).

- Renault Group a effectué des achats auprès de Nissan en 2022 à hauteur de 1 564 millions d'euros (1 559 millions d'euros en 2021) dont environ 1 200 millions d'euros de véhicules (1 206 millions d'euros en 2021), 249 millions d'euros d'organes (226 millions d'euros en 2021) et 115 millions d'euros de prestations diverses (127 millions d'euros en 2021).

- Au bilan, le solde des créances de Renault Group sur le groupe Nissan s'élève à 504 millions d'euros au 31 décembre 2022 (424 millions d'euros au 31 décembre 2021) et le solde des dettes de Renault Group sur le groupe Nissan s'élève à 500 millions d'euros au 31 décembre 2022 (607 millions d'euros au 31 décembre 2021).

- Sur le plan financier, Renault Finance intervient, en complément de son activité pour Renault Group, comme contrepartie du groupe Nissan en ce qui concerne la négociation d'instruments financiers à des fins de couverture des risques de change et de taux. Sur le marché du change, Renault Finance a réalisé en 2022 pour environ 14,9 milliards d'euros d'opérations de change liées aux besoins de Nissan (12,4 milliards d'euros en 2021). Les opérations de dérivés de change et taux réalisées avec Nissan sont enregistrées au prix de marché et viennent s'inscrire dans les positions gérées par Renault Finance. Au bilan, les dérivés actifs sur le groupe Nissan s'élevaient à 188 millions d'euros au 31 décembre 2022 (11 millions d'euros au 31 décembre 2021) et les dérivés passifs à 54 millions d'euros au 31 décembre 2022 (34 millions d'euros au 31 décembre 2021).

Le secteur Financement des ventes de Renault Group contribue à conquérir et fidéliser les clients des marques de Nissan en apportant une offre de financement et de

05 Renault Group

Information financière et comptable

services intégrée à leur politique commerciale, principalement en Europe. En 2022, RCI Banque a comptabilisé 89 millions d'euros de prestations de services au titre des produits de commissions et d'intérêts en provenance de Nissan (75 millions d'euros en 2021). Le solde des créances du Financement des ventes sur le groupe Nissan s'élève à 34 millions d'euros au 31 décembre 2022 (32 millions d'euros au 31 décembre 2021) et le solde des

dettes s'élève à 115 millions d'euros au 31 décembre 2022 (121 millions d'euros au 31 décembre 2021).

Par ailleurs, les partenaires de l'Alliance disposent de participations dans des entreprises associées et coentreprises pour gérer des coopérations. L'information concernant l'activité, la localisation et l'influence de Renault Group sur ces entités est présentée en Note 13.

Note 13

Participations dans les autres entreprises associées et coentreprises

Les participations dans les autres entreprises associées et coentreprises s'analysent comme suit :

(en millions d'euros)	2022	2021
Compte de résultat consolidé		
Part dans le résultat des autres entreprises associées et des coentreprises		135
Entreprises associées mises en équivalence ⁽¹⁾	(103)	93
Coentreprises mises en équivalence ⁽²⁾	(33)	42
Situation financière consolidée		
Participations dans les autres entreprises associées et coentreprises	723	721
Entreprises associées mises en équivalence	527	512
Coentreprises mises en équivalence	196	209

(1) Le résultat des entreprises associées inclut la dépréciation des actifs de la société RN Bank, société du secteur Financement des véhicules exerçant son activité en Fédération de Russie pour 119 millions d'euros.

(2) Dont une dépréciation d'actifs de production de Renault Nissan India Private Limited (RNAIPL) comptabilisée pour 51 millions d'euros.

Présentation générale de Renault Group	Développement durable	Gouvernement d'entreprise	Risque et contrôle	Information financière et comptable	Information sur la société, le capital et l'actionariat	Assemblée Générale	Informations complémentaires
----------------------------------------	-----------------------	---------------------------	--------------------	-------------------------------------	---------------------------------------------------------	--------------------	------------------------------

Information financière et comptable

13-A. Informations relatives aux principales autres entreprises associées et coentreprises mises en équivalence

05

Nom de l'entité	Pays d'implantation	Principale activité	Pourcentages de capital et de droits de vote du Groupe		Participations dans les principales autres entreprises associées et coentreprises	
			31 décembre 2022	31 décembre 2021	31 décembre 2022	31 décembre 2021
Entreprises associées						
Automobile						
Motofu Araclar Imal ve Sabit A.Ş (MAİS)	Turquie	Distribution automobile	49%	49%	151	64
Renault Nissan Automotive India Private Limited	Inde	Production automobile	30%	30%	150	135
Boone Comenar	France	Gestion de déchets	33%	33%	81	80
EoT	Chine	Production automobile	25%	25%	0	5
Verkor	France	Véhicules électriques	24%	24%	25	25
Mobility Trader Holding ⁽¹⁾	Allemagne	Distribution automobile	3%	3%	0	20
Beyonca	Chine	Véhicules électriques	14%	-	38	-
Financement des ventes						
Mobility Trader Holding ⁽¹⁾	Allemagne	Distribution automobile	5%	5%	14	30
RN Bank	Russie	Financement	30%	30%	-	64
Nissan Renault Financial Services India Private Limited	Inde	Financement	30%	30%	37	35
Coentreprises						
Automobile						
Renault Algérie Production	Algérie	Production automobile	49%	49%	-	-
Renault Brilliance Jinbei Automotive Company	Chine	Construction automobile	49%	49%	-	-
Alliance Ventures B.V.	Pays-Bas	Fonds d'investissement	40%	40%	154	159
Whylot	France	Véhicules électriques	21%	21%	10	10
Hyvia	France	Véhicules à hydrogène	50%	50%	-	4
JSC OAT	Russie	Production automobile	0%	40%	-	10
Financement des ventes						
ORFIN Finansman Anonim şirketi	Turquie	Financement	50%	50%	15	15
services de Mobilité						
Car sharing Mobility Services SL	Espagne	services à la mobilité	50%	50%	4	5
Autres entreprises associées et coentreprises non significatives						
TOTAL					723	721

(1) Les titres Mobility Trader Holding sont co-détenus par les secteurs Automobile et Financement des Ventes.

05

Renault Group

Information financière et comptable

Les tableaux ci-dessous présentent le montant total des ventes et achats réalisés entre Renault Group et les principales autres entreprises associées et coentreprises mises en équivalence ainsi que les positions au bilan de Renault Group avec ces mêmes entités.

(en millions d'euros)	2022		2021	
	Ventes aux sociétés mises en équivalence	Achats	Ventes aux sociétés mises en équivalence	Achats
Au compte de résultat consolidé				
Motorlu Araçlar İmal ve Satış A.Ş (MAIS)	1 693	(2)	1 354	(2)
Renault Nissan Automotive India Private Limited (RNAIPL)	10	(545)	7	(40)
Baone Camenar	18	(1)	18	(1)
EQT	17	(719)	7	(208)
Renault Algérie Production	2	(30)	-	(89)

(en millions d'euros)	31 décembre 2022				
	Actifs financiers	Créances clients de l'Automobile	Autres actifs	Fournisseurs	Autres passifs
A la situation financière consolidée					
Motorlu Araçlar İmal ve Satış A.Ş (MAIS)	-	52	-	4	-
Renault Nissan Automotive India Private Limited (RNAIPL)	10	85	108	64	-
Baone Camenar	-	9	-	-	3
EQT	-	7	15	120	-
Renault Algérie Production	-	18	-	3	-

(en millions d'euros)	31 décembre 2021				
	Actifs financiers	Créances clients de l'Automobile	Autres actifs	Fournisseurs	Autres passifs
A la situation financière consolidée					
Motorlu Araçlar İmal ve Satış A.Ş (MAIS)	-	17	-	2	-
Renault Nissan Automotive India Private Limited (RNAIPL)	-	25	200	59	-
Baone Camenar	-	11	-	-	7
EQT	27	2	1	57	-
Renault Algérie Production	-	4	-	-	-

13-B. Informations financières cumulées relatives aux autres entreprises associées mises en équivalence

(en millions d'euros)	31 décembre 2022	31 décembre 2021
Participations dans les entreprises associées	527	512
Part dans le résultat des entreprises associées	(70)	93
Part des entreprises associées dans les autres éléments du résultat global	(212)	(238)
Part des entreprises associées dans le résultat global	(252)	(125)

13-C. Informations financières cumulées relatives aux coentreprises mises en équivalence

(en millions d'euros)	31 décembre 2022	31 décembre 2021
Participations dans les coentreprises	195	209
Part dans le résultat des coentreprises	(33)	42
Part des coentreprises dans les autres éléments du résultat global	(17)	(38)
Part des coentreprises dans le résultat global	(50)	4

La société Renault-Nissan B.V. codétenue avec Nissan n'est pas consolidée du fait de son manque de matérialité.

Présentation générale de Renault Group	Développement durable	Gouvernement d'entreprise	Risque et contrôle	Information financière et comptable	Information sur la société, le capital et l'actionariat	Assemblée Générale	Informations complémentaires
----------------------------------------	-----------------------	---------------------------	--------------------	-------------------------------------	---------------------------------------------------------	--------------------	------------------------------

Information financière et comptable

05

Note 14

Stocks

(en millions d'euros)	31 décembre 2022			31 décembre 2021		
	Valeur brute	Dépréciation	Valeur nette	Valeur brute	Dépréciation	Valeur nette
Matières premières et fournitures	1 701	(210)	1 485	1 811	(208)	1 543
Encours de production	252	(7)	245	800	(8)	857
Véhicules d'occasion	946	(93)	853	1 055	(114)	951
Produits finis et pièces de rechange	2 751	(121)	2 630	2 080	(189)	1 941
TOTAL	5 650	(437)	5 213	5 310	(524)	4 792

Note 15

Créances de Financement des ventes

15-A. Créances de financement des ventes par nature

(en millions d'euros)	31 décembre 2022	31 décembre 2021
Créances sur le réseau de distribution	10 009	6 343
Crédits à la clientèle finale	29 819	23 109
Opérations de crédit-bail et assimilées	11 836	11 024
Valeur brute	45 358	40 526
Dépréciation	(1 111)	(1 028)
Valeur nette	44 247	39 498

Les informations relatives à la juste valeur figurent en Note 24-A.

15-B. Opérations de transferts d'actifs

(en millions d'euros)	31 décembre 2022		31 décembre 2021	
	Valeur au bilan	Juste valeur	Valeur au bilan	Juste valeur
Créances cédées maintenues au bilan	13 650	13 530	12 589	12 541
Passifs associés	3 319	3 377	3 098	3 113

Le Financement des ventes a procédé à plusieurs opérations de titrisation publique (Allemagne, Espagne, France, Italie et Royaume-Uni) et de financements privés (France, Royaume-Uni et Allemagne) portant sur des crédits à la clientèle finale et des créances sur le réseau de distribution, par l'intermédiaire de véhicules ad hoc. Certaines opérations publiques ont été souscrites par RCI Banque et permettent ainsi d'obtenir des titres mobilisables auprès de la Banque centrale européenne.

En 2022, le Financement des ventes a placé sur le marché de la titrisation une opération pour environ 700 millions d'euros adossée à des prêts automobiles accordés par sa filiale française DIAC (dont 650 millions d'euros de titres senior et environ 50 millions d'euros de titres subordonnés).

Le Financement des ventes a également émis sa première titrisation en Espagne, permettant la création de 1,1 milliard d'euros de titres senior entièrement retenus par le Groupe. Ce nouveau programme renforce la réserve de liquidité du groupe à travers l'augmentation et la diversification des

actifs éligibles aux opérations de politique monétaire de la Banque Centrale Européenne (BCE).

Les créances cédées dans le cadre de ces opérations de transfert d'actifs sont maintenues au bilan, l'ensemble des risques étant conservé par le Groupe. Les passifs associés correspondent aux titres émis lors des opérations de titrisation. Ils sont comptabilisés en autres dettes représentées par un titre.

La différence entre le montant des créances cédées et le montant des passifs associés correspond au rehaussement de crédit nécessaire à ces opérations, ainsi qu'à la quote-part de titres conservée par RCI Banque constituant une réserve de liquidité.

Les actifs titrisés ne peuvent plus être cédés, ni nantis. Le recours des souscripteurs de titres de dettes est limité aux actifs cédés.

Les actifs donnés en garantie dans le cadre de la gestion de la réserve de liquidité sont présentés en Note 28-A4.

05

Renault Group

Information financière et comptable

15-C. Échéancier des créances de financement des ventes

(en millions d'euros)	31 décembre 2022	31 décembre 2021
-1 an	22 280	18 499
1 à 5 ans	21 598	20 044
+ 5 ans	869	855
TOTAL DES CRÉANCES DE FINANCEMENT DES VENTES - VALEUR NETTE	44 247	39 408

15-D. Répartition des créances de financement des ventes par niveau de risque

Le Financement des ventes a finalisé en 2021 son projet de mise en conformité à la nouvelle définition du défaut concernant les pays en méthode avancée (France, Italie, Espagne, Allemagne, Royaume Uni et Corée du Sud) et concernant les pays en méthode standard (Brésil et pays hors G7).

Les paramètres de provisionnement (probabilité de défaut, évaluation de la perte encourue en cas de défaut

d'une contrepartie) sont établis aujourd'hui selon les modalités applicables au nouveau défaut (reconstitution des historiques de calcul, compteur de « days past due » adapté etc). Le paramètre de la perte encourue en cas de défaut d'une contrepartie est mis à jour en rythme mensuel pour tous les pays depuis juin 2022.

(en millions d'euros)	Crédit à la clientèle finale	Crédit au réseau de distribution	31 décembre 2022
Valeurs brutes	35 355	10 003	45 358
Créances saines	31 283	9 787	41 070
Créances dont le risque s'est dégradé depuis la comptabilisation initiale	3 093	167	3 260
Créances en défaut	979	40	1 028
% des créances en défaut sur le total des créances	2,8 %	0,5 %	2,3 %
Dépréciations	(1 003)	(48)	(1 051)
Dépréciation des créances saines	(323)	(20)	(343)
Dépréciation des créances dont le risque s'est dégradé depuis la comptabilisation initiale	(179)	(6)	(185)
Dépréciation des créances en défaut	(501)	(22)	(523)
VALEURS NETTES	34 292	9 955	44 247

(en millions d'euros)	Crédit à la clientèle finale	Crédit au réseau de distribution	31 décembre 2021
Valeurs brutes	34 183	6 343	40 526
Créances saines	30 067	6 118	36 185
Créances dont le risque s'est dégradé depuis la comptabilisation initiale	3 126	165	3 291
Créances en défaut	990	60	1 050
% des créances en défaut sur le total des créances	2,9 %	0,9 %	2,6 %
Dépréciations	(953)	(75)	(1 028)
Dépréciation des créances saines	(254)	(37)	(291)
Dépréciation des créances dont le risque s'est dégradé depuis la comptabilisation initiale	(161)	(9)	(170)
Dépréciation des créances en défaut	(538)	(29)	(567)
VALEURS NETTES	33 230	6 268	39 498

15-E. Exposition au risque de crédit de l'activité financement des ventes

L'exposition maximale au risque de crédit de l'activité de financement des ventes est représentée par la valeur nette comptable des créances de financement des ventes augmentée du montant des engagements de financement irrévocables en faveur de la clientèle qui figurent dans les engagements hors bilan donnés (Note 28-A) et diminuée du montant des garanties sur la clientèle (Note 28-B). Le montant de ces garanties détenues sur des créances douteuses est de 784 millions d'euros au 31 décembre 2022 contre 805 millions d'euros au 31 décembre 2021.

Les risques sur la qualité des crédits de la clientèle font l'objet d'une évaluation (par système de notation) et d'un suivi par type d'activité (Clientèle et Réseau). A la date de clôture des comptes, aucun élément ne remet en cause la qualité de crédit des créances de financement des ventes non échues non dépréciées et il n'existe pas de concentration significative de risques au sein de la clientèle du Financement des ventes au regard des dispositions réglementaires.

Note 16

Créances clients

Valeur nette des créances clients

(en millions d'euros)	31 décembre 2022	31 décembre 2021
Valeurs brutes	1799	1593
Dépréciation pour pertes de crédit avérées ⁽¹⁾	(795)	(797)
Dépréciation pour pertes de crédit attendues	(6)	(8)
VALEURS NETTES	998	788

(1) Dont (676) millions d'euros relatifs à l'Iran au 31 décembre 2022.

Ce poste exclut les créances qui font l'objet d'une cession aux sociétés de financement des ventes du Groupe ou à un tiers externe au Groupe, lorsque la quasi-totalité des risques et avantages inhérents à la propriété des créances leur est transférée. Le risque de dilution (essentiellement risque de non-paiement suite à un litige commercial) est conservé par le Groupe, mais ce risque est jugé négligeable. Les créances cédées dans ces conditions aux sociétés de financement des ventes du Groupe sont alors incluses dans les créances de financement des ventes, principalement parmi les créances sur le réseau de distribution.

Par ailleurs, il n'existe pas de concentration significative de risques au sein de la clientèle des secteurs Automobile

et Services de Mobilité et le chiffre d'affaires réalisé avec un client externe donné n'excède pas 10% du chiffre d'affaires total de ces secteurs.

La gestion de risque du crédit est décrite dans la Note 25-B6.

L'exposition maximale au risque de crédit des créances clients est représentée par la valeur nette comptable des créances.

Le modèle de dépréciation des créances clients de l'Automobile est présenté en Note 2-G.

Les informations relatives à la juste valeur figurent en Note 24-A.

05

Renault Group

Information financière et comptable

Note 17

Autres actifs courants et non courants

(en millions d'euros)	31 décembre 2022			31 décembre 2021		
	Non courant	Courant	Total	Non courant	Courant	Total
Charges diverses constatées d'avance	130	410	555	133	301	484
Créances fiscales (hors impôts exigibles courants)	230	1 825	1 501	230	1 987	1 617
Créances d'impôts	23	154	177	19	128	147
Autres créances	441	1 830	2 271	488	1 753	2 241
Titres et avances capitalisables de sociétés contrôlées et non consolidées ⁽¹⁾	102	-	102	90	-	90
Dérivés sur opérations initiées à des fins d'exploitation de l'Automobile	-	89	89	-	50	50
Dérivés sur opérations de financement du Financement des ventes	-	434	434	-	147	147
Actifs destinés à être cédés ⁽²⁾	-	3 801	3 801	-	129	129
TOTAL	938	8 112	9 050	950	3 045	4 011
dont valeur brute	1 031	14 380	15 417	1 080	4 075	5 155
dont dépréciation	(93)	(5 274)	(5 367)	(114)	(130)	(244)

(1) Les titres de sociétés contrôlées et non consolidées dont la valeur nette est supérieure à 10 millions d'euros concernent les sociétés Renault Nissan EV, Kadence et Mobilize Pay S.A.S.

(2) Les Actifs destinés à être cédés sont détaillés en Note 3-C.

Note 18

Capitaux propres

18-A. Capital social

Le nombre total d'actions ordinaires émises et intégralement libérées au 31 décembre 2022 est de 295 722 milliers d'actions avec une valeur nominale de 3,81 euros par action (inchangé par rapport au 31 décembre 2021).

Les actions d'autocontrôle ne donnent pas droit à dividende. Elles représentent 1,80 % du capital de Renault SA au 31 décembre 2022 (1,55 % au 31 décembre 2021).

Le groupe Nissan, via sa filiale détenue à 100% Nissan Finance Co. Ltd., détient environ 15 % du capital de Renault SA (actions sans droit de vote).

18-B. Gestion des capitaux propres

Dans le cadre de la gestion de ses capitaux propres, le Groupe a pour objectif de préserver sa continuité d'exploitation afin de servir un rendement aux actionnaires, de procurer des avantages aux autres partenaires et de maintenir une structure de capital destinée à en optimiser le coût. Le Groupe peut ajuster le paiement de dividendes aux actionnaires, rembourser une partie du capital ou émettre de nouvelles actions.

Le suivi des objectifs du Groupe est réalisé différemment selon les secteurs opérationnels.

Le Financement des ventes est soumis au respect de ratios réglementaires propres à l'activité bancaire. Dans ce cadre, ce secteur respecte en permanence un ratio de solvabilité d'au moins 8 % (rapport entre les fonds propres y compris les emprunts subordonnés et le total des risques pondérés). Le ratio de solvabilité Core Tier 1 de RCI Banque se situe à 14,47 % au 31 décembre 2022 (14,70 % au 31 décembre 2021).

Enfin, le Groupe couvre partiellement son investissement dans Nissan (Notes 12-G et 25-B2).

18-C. Titres d'autocontrôle

En application des dispositions adoptées lors des Assemblées générales, les titres d'autocontrôle sont constitués d'actions affectées aux plans d'actions de performance et autres accords de paiement fondés sur des actions, consentis aux cadres et dirigeants du Groupe, ainsi qu'aux actions acquises dans le cadre du contrat de liquidité conclu en mai 2022 avec la société Exane. Ce contrat de liquidité prévoit le dépôt progressif d'une

somme de 25 millions d'euros maximum par Renault SA auprès de BNP. La rémunération annuelle pour le suivi de ces opérations s'élève à 80 mille euros pour Exane. Dans le cadre de ce contrat, Renault SA a acquis 4 124 709 actions au cours moyen de 30,63€ et a vendu 4 013 309 actions au cours moyen de 30,73€.

05

(en millions d'euros)	Couverture de plan	Contrat de liquidité	31 décembre 2022	31 décembre 2021
Montant des titres d'autocontrôle	205	3	208	237
Nombre de titres d'autocontrôle	5 100 461	111 500	5 310 061	4 582 464

18-D. Distributions

L'Assemblée générale mixte des actionnaires du 25 mai 2022 a décidé de ne pas distribuer de dividendes (inchangé par rapport à 2021).

18-E. Écart de conversion

La variation de l'écart de conversion constatée sur la période s'analyse comme suit :

(en millions d'euros)	2022	2021
Écart de conversion constaté sur la valeur de la participation dans Nissan	680	504
Effet net d'impôts des opérations de couverture partielle de l'investissement dans Nissan (Note 12-G)	(25)	4
Total de l'écart de conversion relatif à Nissan	655	508
Variations liées aux économies hyperinflationnistes	(80)	21
Autres variations de l'écart de conversion	235	82
VARIATION TOTALE DE L'ÉCART DE CONVERSION	701	701

Les variations relatives aux économies en hyperinflation enregistrent les variations des écarts de conversion des filiales argentines depuis le 1^{er} janvier 2018. Les autres

variations de l'écart de conversion proviennent pour l'essentiel de l'évolution du yen japonais du peso argentin et du real brésilien.

18-F. Réserve de réévaluation des instruments financiers

18-F1. Variation de la réserve de réévaluation des instruments financiers

Les montants indiqués ci-dessous sont présentés nets des effets d'impôt.

(en millions d'euros)	Couvertures de flux de trésorerie	Instruments financiers de capitaux propres à la juste valeur	Instruments de dettes à la juste valeur	Total	Dont part des actionnaires de la société mère
Solde au 31 décembre 2021	(27)	40	(1)	12	5
Variations de juste valeur en capitaux propres	105	3	(5)	108	107
Transfert en résultat ⁽¹⁾	0	-	(8)	0	0
Solde au 31 décembre 2022	177	43	(9)	211	208

(1) La décomposition du transfert en résultat des montants relatifs aux couvertures de flux de trésorerie est détaillée en Note F2 ci-après et l'échelonner de transfert en résultat de la réserve de réévaluation des couvertures de flux de trésorerie est détaillé en Note F3 ci-après.

05

Renault Group

Information financière et comptable

18-F2. Décomposition du transfert en résultat de la partie de la réserve de réévaluation des instruments financiers relative aux couvertures de flux de trésorerie

(en millions d'euros)	2022	2021
Marge opérationnelle	0	15
Autres produits et charges d'exploitation	2	(1)
Impôts courants et différés	1	(5)
MONTANT TOTAL TRANSFÉRÉ EN RÉSULTAT NET POUR LES COUVERTURES DE FLUX DE TRÉSORERIE	0	9

18-F3. Échéancier de transfert en résultat de la réserve de réévaluation des couvertures de flux de trésorerie

(en millions d'euros)	31 décembre 2022	31 décembre 2021
Moins d'un an	29	-
Plus d'un an	243	21
Réserve de réévaluation des couvertures de flux de trésorerie hors entreprises associées et coentreprises	272	21
Réserve de réévaluation des couvertures de flux de trésorerie des entreprises associées et coentreprises	(95)	(48)
TOTAL DE LA RÉSERVE DE RÉÉVALUATION DES COUVERTURES DE FLUX DE TRÉSORERIE	177	(27)

Cet échéancier est construit sur la base des échéances contractuelles des flux de trésorerie faisant l'objet d'une couverture.

18-G. Plans d'actions de performance et autres accords de paiement fondés sur des actions

Le Conseil d'administration attribue périodiquement aux cadres et dirigeants du Groupe des actions de performance avec des périodes d'acquisition et d'inaccessibilité propres à chaque attribution. Les plans mis en place intègrent des conditions de performance qui déterminent le nombre d'actions accordées aux bénéficiaires. La perte du bénéfice des actions de performance est conforme aux dispositions réglementaires, avec perte totale en cas de démission ou

de licenciement et décision, au cas par cas, pour les départs à l'initiative de l'entreprise.

En 2022, le plan 29 d'attribution d'actions de performance a été mis en place portant sur 1 084 milliers d'actions représentant une valorisation initiale de 79 millions d'euros. La période d'acquisition des droits est de trois ans sans période d'inaccessibilité des actions.

Les paiements fondés sur des actions ont été valorisés selon les méthodes décrites dans les règles et méthodes comptables (Note 2-R). Les principales données sont les suivantes :

N° de plan	Valorisation initiale (en milliers d'euros)	Juste valeur unitaire	Charge 2022 (en millions d'euros)	Charge 2021 (en millions d'euros)	Prix de l'action à date d'attribution (en euros)	Taux d'intérêt	Durée	Dividende par action (en euros)
Plan 24 ^h	58 646	66,18	-	-	82,79	(0,56) %	3-4 ans	3,15 - 3,34
	22 167	66,36	-	(1)	-	(0,57) %	4 ans	3,15 - 3,34
	63 683	73,37	-	2	90,64	(0,57) %	3-4 ans	3,55 - 4,25
Plan 25 ^h	29 096	69,73	-	(3)	88,98	(0,57) %	4 ans	3,55 - 4,25
Plan 26 ^h	49 618	42,50	(7)	(15)	54,99	-	3 ans	3,55 - 3,50
Plan 27	11 062	10,31	(4)	(4)	14,55	(0,54) %	3 ans	1,05 - 1,35
Plan 28 ^h	1 756	33,07	(1)	(1)	33,73	(0,61) %	3 ans	0,65
	38 678	31,00	(8)	(9)	33,73	(0,61) %	3 ans	0,65
Plan 29 ^h	1 756	22,65	-	-	24,39	(0,02) %	3 ans	0,57 - 1,19
	77 957	21,64	(5)	-	24,39	(0,02) %	3 ans	0,57 - 1,19
TOTAL			(30)	(31)				

(1) Pour ces plans, les droits d'attribution d'actions de performance ont été accordés à différentes dates. Le cas échéant, les informations fournies correspondent à des moyennes pondérées selon les quantités allouées par date d'octroi.

18-G1. Variation de droits d'attribution d'actions détenus par les membres du personnel

La variation du nombre de droits d'attribution des actions détenues par les membres du personnel est la suivante :

05

	Droits en cours d'acquisition au 1 ^{er} janvier 2022	Attribués	Droits définitivement acquis	Perdus et autres ajustements	Droits en cours d'acquisition au 31 décembre 2022
Droits d'attribution d'actions	4 444 308	1 688 640	(1 279 258) ⁽¹⁾	(379 054)	4 473 701

⁽¹⁾ Les droits d'attribution d'actions de performance définitivement acquis correspondant au plan 25 en 2018 et au plan 26 résident attribué en 2019.**18-G2. Plans de performance et actions provenant de la part variable**

Pour le plan 25, les périodes d'acquisition et de conservation sont différentes pour les attributaires résidents fiscaux français et résidents fiscaux étrangers, afin de tenir compte des contraintes fiscales locales. L'attribution des actions à leurs bénéficiaires résidents fiscaux français devient définitive au terme d'une période d'acquisition de trois ans, suivie d'une période de conservation d'un an. Pour les résidents fiscaux étrangers,

la période d'acquisition est de quatre années et ils ne sont pas soumis à une période de conservation.

A partir du plan 26, la période d'acquisition est de trois années sans période de conservation pour les résidents fiscaux français et étrangers.

N° de plan	Date d'attribution	Droits d'attribution au 31 décembre 2022	Date d'acquisition définitive	Période de conservation
	15 février 2018	-	15 février 2021	15 février 2021- 15 février 2022
Plan 25	15 février 2018	-	15 février 2022	Néant
Plan 26	12 juin 2019	-	12 juin 2022	Néant
Plan 27	18 février 2020	1 805 690	18 février 2023	Néant
Plan 28	28 avril 2021	1 495 021	28 avril 2024	Néant
Plan 29	25 mai 2022	1 672 990	25 mai 2025	Néant
TOTAL		4 473 701		

05

Renault Group

Information financière et comptable

18-H. Part des participations ne donnant pas le contrôle

Nom de la filiale	Pays d'implantation	Pourcentage de capital et de droits de vote détenus par les participations ne donnant pas le contrôle		Résultat net - part des participations ne donnant pas le contrôle		Capitaux propres - part des participations ne donnant pas le contrôle		Dividendes versés aux participations ne donnant pas le contrôle (actionnaires minoritaires)	
				(en millions d'euros)		(en millions d'euros)		(en millions d'euros)	
		31 décembre 2022	31 décembre 2021	2022	2021	31 décembre 2022	31 décembre 2021	2022	2021
Automobile									
Renault Korea Motors	Corée	47%	20%	26	-	492	176	(2)	-
OYAK Renault OtomobilFabrikalari	Turquie	48%	48%	50	16	320	304	(21)	(56)
JMEV	Chine	50%	50%	(134)	(14)	(75)	20	-	-
Autres				3	8	13	14	(6)	(2)
Total Automobile				(46)	12	750	514	(29)	(60)
Financement des ventes									
Banco RCI Brasil	Brazil	40%	40%	12	10	-	-	(2)	(16)
Rombo Compania Financiera	Argentine	40%	40%	(2)	(1)	-	-	-	-
RCI Colombia S.A.	Colombie	40%	40%	8	8	-	-	(7)	(2)
Autres				1	3	-	13	(2)	(2)
Total Financement des ventes				10	20	-	13	(11)	(20)
Total AvtoVaz			32%	(335)	54	-	66	(1)	(1)
Total services de Mobilité				-	(7)	(18)	(10)	-	-
TOTAL				(302)	70	741	574	(41)	(81)

Le Groupe a consenti aux actionnaires minoritaires de Banco RCI Brazil, Rombo Compania Financiera, RCI Colombia S.A. et RCI Financial Services, S.r.o. des options de vente de leurs participations. Une dette est enregistrée au titre de ces options de vente parmi les autres dettes pour 117 millions d'euros pour la filiale brésilienne, 4 millions d'euros pour la filiale argentine, 16 millions d'euros pour la filiale tchèque et 40 millions d'euros pour la filiale colombienne au 31 décembre 2022 (respectivement 102 millions d'euros, 4 millions d'euros, 0 millions d'euros et 63 millions d'euros au 31 décembre 2021). La contrepartie de ces passifs est enregistrée en diminution des capitaux propres-part des participations ne donnant pas le contrôle et pour le solde en diminution des capitaux propres-part des actionnaires de la société mère. La dette est évaluée à la juste valeur. La juste valeur est déterminée en estimant le prix de rachat éventuel, qui tient compte notamment des résultats futurs du portefeuille de financement existant à la date de clôture

et des dispositions définies dans les contrats de partenariat. Elle relève du niveau 3, l'évaluation étant réalisée selon des modèles reconnus, mais pour lesquels les données significatives ne sont pas basées sur des données de marché observables.

Des accords de partenariat avec Oyak en Turquie ont été signés en 2018 qui incluent des options de vente et d'achat des titres (voir Note 28-A3). Le Groupe dispose également d'options d'achats de titres sur plusieurs entités du périmètre (Note 28-B)

Le Groupe n'a pas de restrictions importantes sur sa capacité à accéder ou utiliser ses actifs et régler ses passifs autres que celles résultant du cadre réglementaire dans lequel les filiales opèrent. Les autorités de supervision locales peuvent exiger des filiales bancaires de garder un certain niveau de capital et de liquidités, de limiter leur exposition à d'autres parties du Groupe et de se conformer à d'autres ratios.

Note 19

Provisions pour engagements de retraite et assimilés

05

19-A. Définition des régimes

Les engagements de retraite et autres avantages du personnel à long terme concernent essentiellement des salariés en activité. Les régimes dont ils bénéficient sont soit des régimes à cotisations définies, soit des régimes à prestations définies.

Régimes à cotisations définies

Le Groupe verse, selon les lois et usages de chaque pays, des cotisations assises sur les salaires à des organismes nationaux chargés des régimes de retraite et de prévoyance. Il n'existe aucun passif actuariel à ce titre.

Les régimes à cotisations définies représentent une charge de 516 millions d'euros en 2022 (393 millions d'euros en 2021).

Régimes à prestations définies

Les régimes à prestations définies sont comptabilisés conformément aux principes comptables définis en Note 2-5 et donnent lieu à la constitution de provisions. Ils concernent :

- les indemnités de fin de carrière ou de départ prévues par la législation ou un accord conventionnel dans certains pays, tels que la France, la Turquie, etc ;
- des compléments de retraite garantissant des ressources contractuelles aux salariés ; les pays ayant recours à ce type de régime sont situés en Europe (Royaume-Uni, Allemagne, France, Pays-Bas, Suisse, etc) ;
- les autres avantages long terme, principalement les médailles du travail et le capital temps.

Les régimes de complément de retraite à prestations définies sont en général couverts pour tout ou partie par des contrats souscrits auprès de fonds de pension ou de compagnies d'assurance. Dans ce cas, les engagements et les actifs sont évalués de manière indépendante. La différence entre l'engagement et la juste valeur des actifs en couverture peut faire ressortir une insuffisance ou un excédent de financement. En cas d'insuffisance, une provision est enregistrée. En cas d'excédent, un actif est constaté (sous réserve de conditions particulières).

Principaux régimes à prestations définies du Groupe

En France, les indemnités de fin de carrière du Groupe résultent d'accords conventionnels conclus par chacune des entités françaises et les représentants du personnel. Elles sont déterminées en fonction de la rémunération et de l'ancienneté des salariés ; leur versement est conditionné à la présence dans les effectifs au moment du départ en retraite. Les engagements au titre des indemnités de fin de carrière français font intégralement l'objet de provisions. Ils représentent l'essentiel des passifs du Groupe en matière d'indemnités de fin de carrière.

Le régime de complément de retraite le plus significatif du Groupe se situe au Royaume-Uni, où il existe un fonds de pension dédié constitué de deux compartiments relatifs aux filiales de l'Automobile et à RCI Financial Services Ltd, soit 1 712 personnes. Ce régime est fermé aux nouveaux entrants depuis 2004. L'acquisition de droits est stoppée depuis le 31 décembre 2019, tous les salariés bénéficiant, à partir du 1^{er} janvier 2020, d'un régime de retraite à cotisations définies. Au 31 décembre 2022, le déficit déterminé selon le référentiel IFRS est évalué à 98 millions de livres pour le compartiment dédié de l'Automobile et à 5 millions de livres pour le compartiment dédié à RCI Financial Services Ltd.

Ce fonds de pension (Trust) a une personnalité juridique propre. Il est administré par des Trustees, un organe paritaire regroupant des représentants des entreprises participantes, des salariés et d'anciens salariés. Le fonds relève de la réglementation locale, qui définit des exigences de financement minimal pouvant conduire à des contributions additionnelles de la part du Groupe. Sur la base de la dernière valorisation triennale de 2018, le Groupe s'est engagé à couvrir d'ici 2027 le déficit du fonds par des versements d'un montant annuel maximum de 5 millions de livres. La politique d'investissement des actifs est définie dans chaque section du fonds par un organe de pilotage, qui réalise un examen trimestriel de la performance des investissements. Les risques associés à ces régimes sont les risques usuels (baisse de la rentabilité future des actifs investis, baisse des marchés des actions, augmentation de l'espérance de vie des bénéficiaires, augmentation de l'inflation...).

05

Renault Group

Information financière et comptable

19-B. Principales hypothèses actuarielles utilisées pour l'évaluation des provisions et autres données relatives aux régimes les plus significatifs

Principales hypothèses actuarielles et données pour les Indemnités de fin de carrière du Groupe en France	31 décembre 2022		31 décembre 2021	
	Renault S.A.S.	Autres	Renault S.A.S.	Autres
Âge de départ à la retraite	60 à 65 ans	60 à 67 ans	60 à 65 ans	60 à 67 ans
Taux d'actualisation ⁽¹⁾	3,74 %	2 % à 3,3 %	0,62 %	0,6 % à 2 %
Taux d'augmentation des salaires	2,4 %	1 % à 4,7 %	2,2 %	1 % à 2,8 %
Duration des régimes	13 ans	5 à 20 ans	13 ans	5 à 20 ans
Engagement brut	678 millions d'euros	154 millions d'euros	1 050 millions d'euros	168 millions d'euros

(1) Le taux utilisé pour valoriser les engagements du Groupe en France varie d'une société à l'autre en fonction de l'échéance des engagements. Les références retenues pour la détermination du taux d'actualisation sont la courbe de taux zero-coupon complétée de la courbe moyenne des spreads des émetteurs de rating AA publiées par Reuters.

Principales hypothèses actuarielles et données pour les régimes de compléments de retraite du Groupe au Royaume-Uni	31 décembre 2022		31 décembre 2021	
	Automobile	Financement des ventes	Automobile	Financement des ventes
Taux d'actualisation financière ⁽¹⁾	4,90 %	4,90 %	1,90 %	1,90 %
Taux d'augmentation des salaires	NA	NA	NA	NA
Duration des régimes	10 ans	10,5 ans	18 ans	20 ans
Taux de rendement réel des actifs de couverture ⁽²⁾	-37,7 %	-36,1 %	-2,3 % à 22,2 %	9,3 %
Engagement brut	255 millions d'euros	28 millions d'euros	410 millions d'euros	40 millions d'euros
Juste valeur des fonds investis via des fonds de pension	218 millions d'euros	22 millions d'euros	373 millions d'euros	38 millions d'euros

(1) La référence retenue pour la détermination du taux d'actualisation est la courbe de taux déterminée par Deloitte à partir de l'indice iBoxx E des obligations corporate notées AA (DTRB E AA corporate bond yield curve).

(2) Dans un contexte de hausse des taux, la politique d'investissement s'est traduite par une diminution concomitante de la valeur des actifs de couverture et de l'engagement brut au Royaume-Uni.

19-C. Charge nette de l'exercice

(en millions d'euros)	2022	2021
Coût des services rendus de la période	68	85
Coût des services passés et pertes (profits) sur liquidation	(7)	-
Intérêt net sur le passif (actif) net	21	11
Effets des mesures d'adaptation des effectifs	(6)	(5)
Charge (produit) net de l'exercice au compte de résultat	77	91

19-D. Analyse de la provision au bilan

19-D1. Décomposition de la provision

05

(en millions d'euros)	31 décembre 2022			
	Valeur actualisée de l'obligation	Juste valeur des actifs du régime	Plafonnement de l'actif	Passif (actif) net au titre de prestations définies
Indemnités de fin de carrière et indemnités de départ				
France	835	(0)	-	834
Europe (hors France)	30	-	-	30
Afrique Moyen-Orient	1	-	-	1
Amériques	1	-	-	1
Asie Pacifique	60	-	-	60
Eurasie ⁽¹⁾	4	-	-	4
Total indemnités de fin de carrière et indemnités de départ	931	(0)	-	930
Retraites complémentaires				
France	70	(75)	-	4
Royaume-Uni	282	(235)	-	47
Europe (hors France et Royaume-Uni) ⁽²⁾	281	(238)	2	45
Amériques	-	-	-	-
Asie Pacifique	3	-	-	3
Afrique Moyen-Orient	3	-	-	3
Total Retraites complémentaires	640	(548)	2	102
Autres avantages à long terme				
France ⁽³⁾	34	-	-	34
Europe (hors France)	2	-	-	2
Amériques	6	-	-	6
Total autres avantages à long terme	42	-	-	42
TOTAL⁽⁴⁾	1 621	(549)	2	1 074

(1) Essentiellement Roumanie et Turquie.

(2) Pour l'essentiel Allemagne et Suisse.

(3) Capital temps et médailles du travail.

(4) Part à moins d'un an du passif net total 48 millions d'euros et part à plus d'un an 1 029 millions d'euros.

19-D2. Échéancier du passif net au titre des prestations définies

(en millions d'euros)	31 décembre 2022				Total
	- 1 an	1 à 5 ans	5 à 10 ans	+ 10 ans	
Valeur actualisée de l'obligation	66	278	374	908	1 621
Juste valeur des actifs du régime	(18)	(66)	(80)	(388)	(549)
Plafonnement de l'actif	-	-	-	2	2
Passif (actif) net au titre de prestations définies	48	212	294	520	1 074

La durée moyenne pondérée des régimes s'élève à 14 années au 31 décembre 2022 (15 années au 31 décembre 2021).

05

Renault Group

Information financière et comptable

19-E. Évolution des engagements, des fonds investis et de la provision

(en millions d'euros)	Valeur actualisée de l'obligation (A)	Juste valeur des actifs du régime (B)	Plafonnement de l'actif (C)	Passif (actif) net au titre de prestations définies (A) + (B) + (C)
Solde au 31 décembre 2021	2176	(736)	-	1440
Coût des services rendus de la période	68	-	-	68
Coût des services passés et profits et pertes sur liquidation	(7)	-	-	(7)
Intérêt net sur le passif (actif) net	31	(10)	-	21
Effets des mesures d'adaptation des effectifs	(5)	-	-	(5)
Charge (produit) de l'exercice 2022 au compte de résultat (Note 10-C)	87	(30)	-	77
Pertes et gains actuariels sur l'obligation découlant des changements d'hypothèses démographiques	18	-	-	18
Pertes et gains actuariels sur l'obligation découlant des changements d'hypothèses financières	(524)	-	-	(524)
Pertes et gains actuariels sur l'obligation découlant des effets d'expérience	20	-	-	20
Rendement net des actifs du régime (hors partie en intérêts nets)	-	109	-	109
Variation du plafonnement de l'actif (hors partie en intérêt net)	-	-	2	2
Charge (produit) de l'exercice 2022 en autres éléments du résultat global	(497)	109	2	(320)
Contributions versées aux fonds par l'employeur	-	(13)	-	(13)
Contributions versées aux fonds par les salariés	-	(3)	-	(3)
Prestations payées au titre du régime	(150)	31	-	(119)
Effet des variations de cours de change	(16)	13	-	(3)
Effet des variations de périmètre et autres	16	(1)	-	15
Solde au 31 décembre 2022	1621	(549)	2	1074

Le cumul des écarts actuariels net d'impôts (hors part des entreprises associées) enregistrés en autres éléments du résultat global est une charge de 394 millions d'euros au 31 décembre 2022 (charge de 758 millions d'euros au 31 décembre 2021).

Une baisse de 100 points de base des taux d'actualisation utilisés pour chacun des régimes entraînerait une

augmentation des engagements de 272 millions d'euros au 31 décembre 2022 (537 millions d'euros au 31 décembre 2021). De même, une hausse de 100 points de base des taux d'actualisation utilisés pour chacun des régimes entraînerait une diminution des engagements de 222 millions d'euros au 31 décembre 2022 (472 millions d'euros au 31 décembre 2021).

19-F. Détail de la juste valeur des actifs investis

Les actifs investis via des fonds de pension et des compagnies d'assurance s'analysent comme suit :

(en millions d'euros)	31 décembre 2022		
	Actifs cotés sur des marchés actifs	Actifs non cotés	Total
Fonds de pension			
Trésorerie et équivalents de trésorerie	1	-	1
Actions	62	-	62
Obligations	144	-	144
Parts dans des fonds communs de placement et autres	30	-	30
TOTAL FONDS DE PENSION	237	-	237
Compagnies d'assurance			
Trésorerie et équivalents de trésorerie	2	7	9
Actions	9	1	10
Obligations	197	6	203
Biens immobiliers	24	1	25
Parts dans des fonds communs de placement et autres	33	32	65
TOTAL COMPAGNIES D'ASSURANCE	265	47	312
TOTAL	502	47	549

Présentation générale de Renault Group	Développement durable	Gouvernement d'entreprise	Risque et contrôle	Information financière et comptable	Information sur la société, le capital et l'actionariat	Assemblée Générale	Informations complémentaires
----------------------------------------	-----------------------	---------------------------	--------------------	-------------------------------------	---------------------------------------------------------	--------------------	------------------------------

Information financière et comptable

Les actifs des fonds de pension en obligations se rapportent principalement aux régimes localisés au Royaume-Uni (46,9%). Les contrats d'assurance en obligations concernent principalement les Pays-Bas (21,5%), la France (15%), la Suisse (10,8%) et l'Allemagne (4,3%). Les taux de rendements réels des fonds investis au Royaume-Uni sont présentés en Note 10-B.

La moyenne pondérée des taux de rendement réels des principaux fonds investis par le Groupe est de -15,7% en 2022 (5,4% en 2021).

À ce jour, la meilleure estimation des contributions à verser aux fonds en 2022 est de l'ordre de 13 millions d'euros.

Les actifs de pension du Groupe ne comportent pas d'instruments financiers de Renault Group. Les investissements immobiliers ne comportent pas de biens immobiliers occupés par le Groupe.

05

Note 20

Evolution des provisions pour risques et charges **DPEF7c**

(en millions d'euros)	Coûts de restructuration	Litiges et risques fiscaux hors impôts sur les sociétés		Activités d'assurance ⁽¹⁾	Engagements donnés et autres	Total
		Garantie	les sociétés			
Au 31 décembre 2021	652	1 003	143	408	590	2 841
Dotations aux provisions	157	469	47	48	210	931
Reprises de provisions pour consommation	(318)	(546)	(23)	(52)	(120)	(1 028)
Reprises reliquats de provisions non consommées	(88)	(3)	(8)	-	(75)	(174)
Mouvements de périmètre	(10)	(68)	(10)	-	(40)	(128)
Ecart de conversion et autres mouvements	(24)	14	22	-	9	21
Au 31 décembre 2022 ⁽²⁾	369	874	171	450	555	2 428

(1) Il s'agit des provisions techniques des compagnies d'assurance de l'activité Financement des ventes.

(2) Part à moins d'un an du total des provisions 1 067 millions d'euros et part à plus d'un an 1341 millions d'euros.

Chacun des litiges connus dans lesquels Renault ou des sociétés du Groupe sont impliqués fait l'objet d'un examen à la date d'arrêt des comptes. Après avis des conseils juridiques, les provisions jugées nécessaires sont, le cas échéant, constituées pour couvrir les risques estimés. En 2022, aucun nouveau litige significatif n'a donné lieu à la comptabilisation d'une provision pour risques et charges. Les passifs éventuels sont par ailleurs présentés en Note 28-A2.

Les dotations aux provisions pour coûts de restructuration concernent principalement la Région Europe (Note 6-A).

Au 31 décembre 2022, les autres provisions comprennent 107 millions d'euros de provisions constituées dans le cadre de l'application de réglementations liées à l'environnement (98 millions d'euros au 31 décembre 2021). Ces provisions incluent les frais liés aux véhicules et batteries hors d'usage et les frais de dépollution de terrains industriels en région Europe et de sites industriels dans les Régions Amériques et Eurasie.

05

Renault Group

Information financière et comptable

Note 21

Autres passifs courants et non courants

(en millions d'euros)	31 décembre 2022			31 décembre 2021		
	Non courant	Courant	Total	Non courant	Courant	Total
Impôts exigibles courants	-	312	312	-	266	266
Provisions d'impôts sur les résultats relatives à des positions fiscales incertaines	234	21	255	217	6	223
Dettes fiscales (hors impôts exigibles courants)	13	1 219	1 232	17	1 201	1 218
Dettes sociales	24	1 245	1 269	26	1 324	1 350
Dettes diverses	202	4 855	5 057	202	4 426	4 628
Produits différés	1 133	1 302	2 435	1 212	1 456	2 668
Dérivés sur opérations initiées à des fins d'exploitation de l'Automobile	-	77	77	-	86	86
Passifs liés aux actifs destinés à être cédés	-	873	873	-	182	182
Total des autres passifs	1 372	9 571	10 943	1 457	8 675	10 132
TOTAL	1 606	9 904	11 510	1 674	8 947	10 621

Les dettes diverses courantes correspondent notamment aux dettes sur fournisseurs d'immobilisations pour 499 millions d'euros (597 millions d'euros au 31 décembre 2021), aux charges à payer au titre de programmes d'incitation à la vente pour 2 304 millions d'euros (1 731 millions d'euros au 31 décembre 2021) et aux produits constatés d'avance dans le cadre des contrats de ventes de véhicules avec engagement de reprise pour 293 millions d'euros (370 millions d'euros au 31 décembre 2021).

Les produits différés comprennent notamment les produits différés sur les contrats de services de l'Automobile, tels que

des contrats d'entretien ou d'extension de garantie, ainsi que des avances reçues dans le cadre de contrats de coopération avec des partenaires. Ils correspondent à des paiements reçus dans le cadre de contrats qui prévoient un rythme de règlements par les clients indépendant de l'exécution de l'obligation de performance par le Groupe (paiements d'avance en totalité ou paiements périodiques à terme à échoir). Les produits différés sont reconnus en chiffre d'affaires sur la durée de vie des contrats. Ils s'analysent de la manière suivante :

(en millions d'euros)	Contrats de services automobiles		Contrats de Coopérations	
	2022	2021	2022	2021
Produits différés au 1 ^{er} Janvier	915	1 011	1 119	1 301
Produits différés encaissés au cours de la période	402	367	273	114
Produits différés reconnus en chiffre d'affaires au cours de la période	(438)	(463)	(356)	(209)
Variations de périmètre	-	-	-	-
Écarts de conversion et autres mouvements	1	-	1	3
Produits différés au 31 décembre	880	915	1 037	1 119
Dont part à moins d'un an	757	790	1 012	1 092
Dont part à plus d'un an et moins de 3 ans	110	113	7	8
Dont part à plus de 3 ans et moins de 5 ans	13	12	18	19

Présentation générale de Renault Group	Développement durable	Gouvernement d'entreprise	Risque et contrôle	Information financière et comptable	Information sur la société, le capital et l'actionariat	Assemblée Générale	Informations complémentaires
----------------------------------------	-----------------------	---------------------------	--------------------	-------------------------------------	---------------------------------------------------------	--------------------	------------------------------

Information financière et comptable

5.2.2.6.5. Actifs et passifs financiers, juste valeur et gestion des risques financiers

05

Note 22

Actifs financiers - Trésorerie et équivalents de trésorerie

22-A. Ventilation courant / non courant

(en millions d'euros)	31 décembre 2022			31 décembre 2021		
	Non courant	Courant	Total	Non courant	Courant	Total
Titres de sociétés non contrôlées	68	-	68	72	-	72
Valeurs mobilières et titres de créances négociables	-	587	587	-	893	893
Dérivés actifs sur opérations de financement de l'Automobile	85	490	495	56	181	237
Prêts et autres	265	419	684	245	306	551
TOTAL ACTIFS FINANCIERS	418	1 416	1 820	373	1 380	1 753
Dont valeur brute	487	1 420	1 887	378	1 888	1 756
Dont dépréciation	(24)	(4)	(28)	-	(8)	(8)
Équivalents de trésorerie ⁽¹⁾	-	10 718	10 718	-	10 209	10 209
Trésorerie	-	11 061	11 061	-	11 719	11 719
TOTAL TRÉSORERIE ET ÉQUIVALENTS DE TRÉSORERIE	-	21 774	21 774	-	21 028	21 028

(1) Les équivalents de trésorerie sont principalement composés de dépôts bancaires à terme sur des maturités inférieures ou égales à 3 mois pour 6 577 millions d'euros (6 125 millions d'euros au 31 décembre 2021) avec un risque faible de changement de la rémunération, et d'OPCVM ayant l'agrément « Fonds monétaires » et répondant favorablement aux critères de classement en équivalents de trésorerie pour 3 629 millions d'euros (3 894 millions d'euros au 31 décembre 2021).

L'information relative aux risques de contrepartie sur les actifs financiers ainsi que sur la trésorerie et les équivalents de trésorerie est fournie en Notes 25-B6.

22-B. Titres de sociétés non contrôlées

Les titres des sociétés non contrôlées incluent au 31 décembre 2022 un montant de 33 millions d'euros (37 millions d'euros au 31 décembre 2021) relatif aux Fonds Avenir Automobile dans le cadre du plan de soutien aux équipementiers mis en œuvre par les pouvoirs publics

et les constructeurs automobiles. Le montant restant à appeler auprès de Renault au 31 décembre 2022 s'élève à 84 millions d'euros (88 millions d'euros au 31 décembre 2021).

22-C. Trésorerie non disponible pour le Groupe

Le Groupe dispose de liquidités dans des pays où les conditions de rapatriement des fonds peuvent s'avérer complexes pour des raisons réglementaires ou politiques. Dans la majorité des pays concernés, ces fonds font l'objet d'un emploi local pour des besoins industriels ou de financement des ventes.

Une partie des comptes courants bancaires détenus par les Fonds Communs de Titrisation du Financement des ventes est affectée au rehaussement de crédit des créances titrisées et sert en conséquence de collatéral en cas de défaut de paiement des créances (Notes 15-B1 et 28-A4). Ces comptes courants bancaires s'élèvent à 1169 millions d'euros au 31 décembre 2022.

05

Renault Group

Information financière et comptable

Note 23

Passifs financiers et dettes de Financement des ventes

23-A. Ventilation courant / non courant

(en millions d'euros)	31 décembre 2022			31 décembre 2021		
	Non courant	Courant	Total	Non courant	Courant	Total
Titres participatifs Renault SA	258	-	258	247	-	247
Emprunts obligataires	8 074	1 218	9 292	7 874	254	8 128
Autres dettes représentées par un titre	-	990	990	-	997	997
Emprunts auprès des établissements de crédit	300	1 555	1 855	3 464	1 777	5 241
- Dont emprunts en France	300	1 182	1 482	2 325	1 080	3 405
- Dont emprunts en Russie	-	-	-	1 087	14	1 101
- Dont emprunts au Brésil	-	180	180	52	482	484
- Dont emprunts au Maroc	-	270	270	-	181	181
Dettes locatives	440	107	547	479	124	603
Autres passifs financiers ⁽¹⁾	78	873	951	215	252	467
Passifs financiers de l'Automobile hors dérivés	9 740	4 184	13 924	12 270	3 404	15 674
Dérivés passifs sur opérations de financement de l'Automobile	99	419	518	54	199	253
Passifs financiers de l'Automobile	9 845	4 603	14 448	12 323	3 603	15 926
Passifs financiers du secteur Mobilité ⁽²⁾	7	2	9	6	2	8
Dettes subordonnées et Titres participatifs Diao ⁽³⁾	880	-	880	898	-	898
Passifs financiers	10 738	4 605	15 343	13 232	3 605	16 837
Emprunts obligataires	-	13 570	13 570	-	13 810	13 810
Autres dettes représentées par un titre	-	4 539	4 539	-	4 161	4 161
Emprunts auprès des établissements de crédit	-	5 727	5 727	-	5 734	5 734
Autres dettes porteuses d'intérêts, y compris les dettes locatives ⁽⁴⁾	-	24 810	24 810	-	21 874	21 874
Dettes de Financement des ventes hors dérivés	-	48 046	48 046	-	45 079	45 079
Dérivés passifs sur opérations de financement du Financement des ventes	-	853	853	-	44	44
Dettes de Financement des ventes	-	48 900	48 900	-	45 123	45 123
TOTAL PASSIFS FINANCIERS ET DETTES DE FINANCEMENT DES VENTES	10 738	53 604	64 342	13 232	48 728	61 960

(1) La dette financière relative aux achats en substance des contrats locatifs comptabilisés en application d'IAS 16 représente 15 millions d'euros au 31 décembre 2022 (199 millions d'euros au 31 décembre 2021). La dette financière relative aux achats en substance des contrats locatifs et liée aux passifs destinés à être cédés (liste 3-C) a été reclassée pour un montant de 90 millions d'euros.

(2) Les passifs financiers du secteur des Mobilités y compris les financements internes s'élevaient à 44 millions d'euros (5,142).

(3) Comprend les titres subordonnés de RCI Banque pour un montant de 656 millions d'euros au 31 décembre 2022 (656 millions d'euros au 31 décembre 2021).

(4) Comprend les dettes locatives relatives au secteur Financement des ventes pour 69 millions d'euros au 31 décembre 2022 (56 millions d'euros au 31 décembre 2021).

23-B. Variation des passifs financiers de l'Automobile et des dérivés actifs sur opérations de financement

05

(en millions d'euros)	31 décembre 2021	Variation des flux de trésorerie	Variation découlant de l'obtention ou de la perte du contrôle de filiales et d'autres unités opérationnelles	Variations de change n'impactant pas les flux de trésorerie	Autres variations n'impactant pas les flux de trésorerie	31 décembre 2022
Titres participatifs Renault SA	247	-	-	-	0	258
Emprunts obligataires	8 128	1 822	-	(58)	-	9 892
Autres dettes représentées par un titre	997	(27)	-	(24)	(16)	980
Emprunts auprès des établissements de crédit	5 241	(2 111)	(1 746)	506	(34)	1 856
Dettes locatives	603	(126)	(42)	9	108	553
Autres passifs financiers	467	(384)	(71)	34	330	445
Passifs financiers de l'Automobile hors dérivés	15 083	(755)	(1 850)	467	304	13 930
Dérivés passifs sur opérations de financement de l'Automobile	253	195	-	78	(6)	518
Total passifs financiers de l'Automobile (a)	15 936	(560)	(1 850)	545	380	14 448
Dérivés actifs sur opérations de financement de l'Automobile (b)	237	208	-	1	54	405
Variation nette des passifs financiers de l'Automobile dans le tableau des flux de trésorerie sectoriel (section 2.2.5) (a) - (b)		(768)				
Passifs financiers des Services de Mobilité	8	10	(8)	(5)	(1)	9
VARIATION NETTE DES PASSIFS FINANCIERS DANS LE TABLEAU DES FLUX DE TRÉSORERIE CONSOLIDÉS		(753)				

23-C. Evolution des passifs financiers et dettes de Financement des ventes

Evolution des titres participatifs de l'Automobile

Les titres participatifs émis en octobre 1983 et en avril 1984 par Renault SA sont des titres perpétuels subordonnés cotés à la Bourse de Paris. Ils font l'objet d'une rémunération annuelle d'un minimum de 9%, composée d'une partie fixe égale à 0,75% et d'une partie variable, fonction de l'évolution du chiffre d'affaires consolidé, calculée à structure et méthodes de consolidation identiques. La cession de nos activités automobiles en Russie n'a donc pas eu d'impact sur le taux de rémunération.

Les titres participatifs sont comptabilisés selon la méthode du coût amorti, lequel est obtenu en actualisant les coupons d'intérêts provisionnels des titres participatifs au taux d'intérêt effectif des emprunts.

Le cours de Bourse des titres participatifs s'élève à 270,58 euros à la date du 31 décembre 2022 (442,00 euros au 31 décembre 2021). La dette financière évaluée sur la base du cours de bourse s'établit à 216 millions d'euros (353 millions d'euros au 31 décembre 2021).

Évolution des emprunts obligataires et autres dettes de l'Automobile

Dans le cadre de son programme Shelf Registration, Renault SA a lancé deux émissions obligataires sur le marché japonais pour un montant total de 200,7 milliards de yens (et une contrepartie de 2 milliards d'euros). La première a été encaissée le 1^{er} juillet 2022 pour un montant total de 80,7 milliards de yens (et une contrepartie de 561 millions d'euros) avec un taux de 3,5% et une maturité de 3 ans. La seconde a été encaissée le 22 décembre 2022 pour un montant total de 210 milliards de yens (et une contrepartie de 1,45 milliard d'euros) avec un taux de 2,8% et une maturité de 4 ans.

En 2022, les remboursements obligataires de Renault SA s'établissent à 207 millions d'euros.

Évolution du prêt garanti par l'Etat de l'Automobile

Renault Group a procédé en 2020 à l'ouverture auprès d'un pool bancaire composé de cinq banques d'une ligne de crédit d'un montant maximal de 5 milliards d'euros bénéficiant d'une garantie de l'État français à hauteur de 90% du montant emprunté. Cette ligne de crédit a été tirée au 31 décembre 2020 à hauteur de 4 milliards d'euros.

05 Renault Group

Information financière et comptable

Cette ligne de crédit prévoyait une maturité initiale pour chaque tirage de 12 mois, avec faculté pour Renault Group de proroger la maturité de trois années supplémentaires, avec un profil de remboursement par tiers. Le taux de chaque tirage était indexé sur l'Euribor 12 mois pour la première année, puis l'Euribor 6 mois pour les éventuelles prorogations. En cas de prorogation, les tirages étaient remboursables par tiers en 2022, 2023 et 2024 aux dates anniversaires des tirages avec une option de remboursement anticipé des échéances restantes à la main de Renault Group.

Le Groupe a exercé les options de prorogation de chacune des tranches, à l'exception de celle relative à l'échéance du mois d'août 2021 remboursée pour un montant de 1 milliard d'euros.

Conformément aux annonces réalisées le 18 février 2022, le Groupe a réalisé trois remboursements anticipés de 1020 millions d'euros correspondant aux dernières échéances (août, septembre et décembre 2024) des trois tranches. Ce changement d'intention a été traité comme une modification de dette conformément à IFRS 9 – paragraphe B5.4.6, conduisant à une diminution de la dette financière avec pour contrepartie un produit financier de 29 millions d'euros en résultat financier au 31 décembre 2022. Après les trois remboursements à l'échéance de 990 millions d'euros du deuxième semestre, le solde du prêt garanti par l'Etat s'élève à 990 millions d'euros au 31 décembre 2022. L'intégralité de solde sera remboursée sur l'exercice 2023.

Évolution des dettes de Financement des ventes

Le 27 juin 2022, le groupe RCI a émis un emprunt obligataire vert de 500 millions d'euros à 5 ans, portant un coupon de 4,75%. Cette émission a été encaissée le 6 juillet 2022. Les fonds reçus serviront à financer ou refinancer des véhicules électriques et des infrastructures de recharge afin de favoriser la transition vers la mobilité électrique et la lutte contre le changement climatique.

En 2022, le groupe RCI Banque a également émis de nouveaux emprunts obligataires dont les échéances se situent entre 2024 et 2028 pour un montant de 2 833 millions d'euros et a procédé au remboursement d'emprunts obligataires pour un montant total de 3 319 millions d'euros.

Le Groupe a bénéficié du programme TLTRO III émis par la Banque Centrale Européenne (BCE) avec trois tirages réalisés au cours de l'année 2020 pour un total de 1 750 millions d'euros venant à échéance en 2023 et deux autres réalisés au cours de l'année 2021 pour 1 500 millions d'euros venant à échéance en 2024.

La décision de l'IFRS IC visant à clarifier l'analyse et la comptabilisation des transactions TLTRO III a été rendue définitive en mars 2022. Cette décision s'applique aux tirages TLTRO III auxquels le Groupe a choisi d'appliquer IFRS 9.

Le taux d'intérêt applicable à ces financements est calculé sur la base de la moyenne du taux des facilités de

dépôt « DFR » (Deposit Facility Rate) de la Banque Centrale Européenne. Ce taux variable pouvait être bonifié selon des critères de croissance d'octroi de crédit. Le Groupe a reçu le 10 juin 2022 la confirmation que les objectifs d'octroi de crédit concernant la période spéciale de référence additionnelle (octobre 2020 – décembre 2021) étaient atteints et percevra en conséquence une bonification de taux sur la période spéciale de taux d'intérêts correspondantes (juin 2021 - juin 2022). En application des dispositions d'IFRS 9, cette bonification de taux a donné lieu à un ajustement de la valeur des lignes de dettes liées au TLTRO de 14 millions d'euros.

La collecte de dépôts a progressé de 3 422 millions d'euros (dont 1 938 millions d'euros de dépôts à vue et 1 484 millions d'euros de dépôts à terme) au cours de l'année 2022, pour atteindre 24 441 millions d'euros (dont 17 661 millions d'euros de dépôts à vue et 6 780 millions d'euros de dépôts à terme), classés en autres dettes porteuses d'intérêts. La collecte des dépôts est réalisée en Allemagne, Autriche, Brésil, Espagne, France, Royaume-Uni et Pays-Bas.

Dans le cadre de la couverture de certains passifs à taux variable (dépôts et TLTRO), RCI Banque a mis en place des dérivés de taux non qualifiés comptablement de dérivés de couverture selon les dispositions d'IFRS 9. Le résultat d'exploitation a été positivement impacté par un effet de valorisation de ces swaps de 80 millions d'euros dû à la hausse actuelle des taux d'intérêt.

Sorties de trésorerie relatives aux contrats de location

Les sorties de trésorerie relatives aux contrats de location retraités selon IFRS 16 s'élèvent à 170 millions d'euros en 2022 (145 millions d'euros en 2021). Ce montant inclut le remboursement du nominal des dettes locatives pour 148 millions d'euros en 2022 (126 millions d'euros en 2021) et des intérêts pour 22 millions d'euros en 2022 (19 millions d'euros en 2021).

Les sorties de trésorerie relatives aux contrats de location retraités en achats en substance selon IAS 16 s'élèvent à 12 millions d'euros en 2022 (11 millions d'euros en 2021). Ce montant n'inclut pas le remboursement des intérêts.

Les sorties de trésorerie relatives aux contrats de location bénéficiant de l'exemption court terme ou de faible valeur s'élèvent à 93 millions d'euros en 2022 (95 millions d'euros en 2021) (Note 5-C).

La sortie future possible de trésorerie due à l'exercice des options de prolongation et des contrats signés dont la date de prise d'effet intervient postérieurement à la fin de l'exercice est de 12 millions d'euros.

Évolution des passifs financiers des Services de Mobilité

Les passifs financiers des Services de Mobilité sont des financements internes au Groupe émis par Renault S.A.S. sous la forme de prêts rémunérés.

23-D. Ventilation par échéance

Pour les passifs financiers y compris les dérivés, les flux contractuels sont similaires aux flux attendus et correspondent aux montants à décaisser.

Pour les instruments financiers à taux variable, les intérêts ont été estimés sur la base du taux d'intérêt en vigueur au 31 décembre 2022.

Les titres participatifs Renault SA et Diao étant des titres dont la date de remboursement n'est pas fixée, il n'est pas fait mention de leurs flux contractuels.

05

Échéancier des passifs financiers de l'Automobile

(en millions d'euros)	31 décembre 2022											
	Valeur au bilan	Total des flux contractuels	-1an					2a	3a	4a	5a	+
			0 à 3 mois	3 à 12 mois	Total	2 ans	3 ans					
Emprunts obligataires Renault SA 2017	1500	1500	-	750	750	-	750	-	-	-	-	-
Emprunts obligataires Renault SA 2018	1580	1580	-	180	180	700	-	750	-	-	-	-
Emprunts obligataires Renault SA 2019	1550	1557	-	-	-	57	1000	-	500	-	-	-
Emprunts obligataires Renault SA 2020	1000	1000	-	-	-	-	-	1000	-	-	-	-
Emprunts obligataires Renault SA 2021	2166	2240	-	804	804	836	-	500	-	600	-	-
Emprunts obligataires Renault SA 2022	2067	2062	-	-	-	-	569	1493	-	-	-	-
Intérêts courus, frais et primes	29	29	10	48	58	(10)	(8)	(5)	(1)	-	-	-
Total emprunts obligataires	9892	9968	10	1227	1237	1583	2311	3738	400	600	-	-
Autres dettes représentées par un titre	930	930	890	40	930	-	-	-	-	-	-	-
Emprunts auprès des établissements de crédit	1856	1987	98	1594	1687	-	190	110	-	-	-	-
- Dont emprunts en France	1412	1412	10	1102	1112	-	190	110	-	-	-	-
- Dont emprunts au Brésil	180	180	24	106	130	-	-	-	-	-	-	-
- Dont emprunts au Maroc	270	270	16	264	270	-	-	-	-	-	-	-
Dettes locatives	558	592	36	76	112	85	66	59	39	231	-	-
Autres passifs financiers	446	508	271	178	449	19	11	21	6	2	-	-
Total autres passifs financiers	3785	4017	1290	1888	3178	104	267	100	45	233	-	-
Intérêts futurs sur emprunts obligataires et autres passifs financiers	-	46	4	18	22	10	8	5	1	-	-	-
Titres participatifs	258	251	-	-	-	-	-	-	-	251	-	-
Dérivés passifs sur opérations de financement	518	518	202	217	419	47	6	46	-	-	-	-
TOTAL DES PASSIFS FINANCIERS DEL'AUTOMOBILE	14448	14800	1506	3950	4856	1744	2592	3979	545	1084	-	-

05

Renault Group

Information financière et comptable

Échéancier des dettes et passifs financiers du Financement des ventes

(en millions d'euros)	31 décembre 2022									
	Valeur au bilan	Total des flux contractuels	-1 an							+
			0 à 3 mois	3 à 12 mois	Total	1 à 2 ans	2 à 3 ans	3 à 4 ans	4 à 5 ans	
Emprunts obligataires RCI Banque 2016	1346	1350	-	1350	1350	-	-	-	-	-
Emprunts obligataires RCI Banque 2017	1690	1700	-	-	-	1190	500	-	-	-
Emprunts obligataires RCI Banque 2018	2119	2177	760	127	877	-	550	750	-	-
Emprunts obligataires RCI Banque 2019	2089	3 039	623	807	1430	909	-	650	-	-
Emprunts obligataires RCI Banque 2020	1044	1139	156	165	323	51	15	-	750	-
Emprunts obligataires RCI Banque 2021	662	664	44	103	107	356	109	22	-	-
Emprunts obligataires RCI Banque 2022	3 550	3 567	-	52	52	407	1 871	107	500	650
Intérêts courus, frais et primas	170	169	46	85	131	21	15	4	(1)	(1)
Total emprunts obligataires	13 570	13 895	1 621	2 739	4 360	2 044	3 160	1 533	1 249	649
Autres dettes représentées par un titre	4 539	4 529	749	1 377	2 126	1 638	549	228	3	(10)
Emprunts auprès des établissements de crédit	5 727	5 728	450	2 344	2 794	2 044	277	605	8	-
Dettes locatives	69	68	5	15	20	20	19	4	1	4
Autres dettes porteuses d'intérêts	24 741	24 744	16 877	2 578	21 455	2 117	761	250	166	-
Total autres passifs financiers	35 076	35 069	20 081	6 309	26 390	5 819	1 606	1 087	178	(11)
Intérêts futurs sur emprunts obligataires et autres passifs financiers		1 672	69	501	570	475	342	249	116	120
Dettes subordonnées et titres participatifs Diac	886									
Dérivés passifs sur opérations de financement	353	(13)	17	(6)	11	(28)	(6)	9	1	-
TOTAL DETTES ET PASSIFS FINANCIERS DU FINANCEMENT DES VENTES	49 885	50 823	21 768	9 543	31 331	9 210	5 102	2 878	1 544	758

Échéancier des passifs financiers des Services de Mobilité

(en millions d'euros)	31 décembre 2022							
	Valeur au bilan	Total des flux contractuels	-1 an				3 à 4 ans	
			0 à 3 mois	3 à 12 mois	Total	1 à 2 ans		2 à 3 ans
Autres dettes porteuses d'intérêts	0	0	-	2	2	0	1	-
Total autres passifs financiers	0	0	-	2	2	0	1	-
Dérivés passifs sur opérations de financement	-	-	-	-	-	-	-	-
TOTAL DES PASSIFS FINANCIERS DU SECTEUR MOBILITÉS	0	0	-	2	2	0	1	-

23-E. Financement par cessions de créances

Financement de l'Automobile par cessions de créances

Le secteur Automobile assure une partie de son financement externe par des contrats de cessions de créances à des établissements financiers tiers.

Les financements par cessions de créances commerciales sont les suivants :

	31 décembre 2022		31 décembre 2021	
	Auprès d'organismes tiers	Auprès du Financement des ventes	Auprès d'organismes tiers	Auprès du Financement des ventes
(en millions d'euros)				
Cessions de créances Automobile	1 555	244	1 373	181
Financement du Réseau indépendant de l'Automobile	-	7 662	-	4 876
TOTAL CÉDÉ	1 555	7 906	1 373	5 057

Le total des créances fiscales cédées et décomptabilisées en 2022 représente 236 millions d'euros et correspond à des créances de CIR pour 136 millions d'euros, et de TVA pour 100 millions (139 millions d'euros de créances de CIR et 66 millions d'euros de TVA en 2021).

Les créances fiscales françaises qui font l'objet d'une cession hors Groupe (créances de crédit d'impôt recherche - CIR), et dont la quasi-totalité des risques et avantages inhérents à la propriété des créances est transférée au cessionnaire, ne donnent lieu à sortie du bilan que lorsque le risque de dilution est jugé inexistant.

C'est notamment le cas si les créances cédées ont déjà fait l'objet d'un contrôle fiscal ou d'un audit préalable. Il n'y a pas de créances fiscales cédées maintenues au bilan au 31 décembre 2022.

Le secteur Automobile cède au secteur Financement des ventes ses créances sur le réseau de distribution. Le total des créances sur le réseau de distribution porté par le secteur Financement des ventes concerne principalement Renault Group. Les montants sont présentés en Note 15-D.

Note 24

Instruments financiers par catégorie, juste valeur et effets en résultat

24-A. Ventilation des instruments financiers par catégorie et justes valeurs par niveau

La norme IFRS 9 applicable définit trois catégories d'instruments financiers :

- Les actifs ou passifs financiers à la juste valeur par le biais des autres éléments du résultat global ;
- Les actifs ou passifs financiers à la juste valeur par le biais du compte de résultat net ;
- Les prêts et créances évalués au coût amorti.

Les instruments financiers comptabilisés à la juste valeur au bilan sont ventilés selon les niveaux de juste valeur suivants :

- le niveau 1 qui comprend les évaluations basées sur un prix coté sur un marché actif ; en règle générale, la valeur de marché correspond au dernier cours coté ;

- le niveau 2 qui comprend les évaluations basées sur des données observables sur le marché, non incluses dans le niveau 1 ;
- le niveau 3 qui comprend les évaluations basées sur des données non observables sur le marché ; en règle générale, la valorisation des titres de sociétés non contrôlées est basée sur la quote-part de situation nette.

Les justes valeurs ont été déterminées sur la base des informations disponibles à la date de clôture de l'exercice et ne prennent donc pas en compte l'effet des variations ultérieures.

Il n'a été procédé à aucun transfert d'instrument financier entre le niveau 1 et le niveau 2 ni à aucun transfert vers ou en dehors du niveau 3 en 2022.

05

Renault Group

Information financière et comptable

31 décembre 2022

ACTIFS FINANCIERS ET AUTRES ACTIFS (en millions d'euros)	Notes	Valeur au bilan					Niveau de Juste Valeur des actifs financiers à la juste valeur
		Total	Juste	Juste	Instruments de capitaux propres - évalués selon leur norme de référence	Juste Valeur des actifs financiers au coût amorti	
			valeur par résultat net	valeur par capitaux propres			
Créances de Financement des ventes	15	44 247	-	-	44 247	43 920 ⁽¹⁾	3
Créances clients de l'Automobile	16	908	-	-	908	0	
Créances fiscales (y compris impôts exigibles)	17	1 738	-	-	1 738	0	
Autres créances et charges constatées d'avance	17	2 826	-	-	2 826	0	
Dérivés actifs s/ opérations d'exploitation de l'Automobile	17	89	15	74	-	-	2
Dérivés actifs s/ opérations de financement du Financement des ventes	17	434	83	351	-	-	2
Titres de sociétés contrôlées non consolidées	17	102	-	-	-	102	
Titres de sociétés non contrôlées	22	68	68	-	-	-	3
Valeurs mobilières et titres de créances négociables	22	587	141	446	-	-	1
Dérivés actifs s/ opérations de financement de l'Automobile	22	495	400	5	-	-	2
Prêts et autres	22	684	-	-	684	0	3
Trésorerie et Équivalents de trésorerie	22	21 774	3 912	104	17 698	0	1 & 3
TOTAL DES ACTIFS FINANCIERS ET AUTRES ACTIFS		74 037	4 704	1 040	68 191	102	43 920

(1) La juste valeur des créances de Financement des ventes est estimée en actualisant les flux futurs, au taux auquel des prêts similaires (conditions, échéance et qualité du débiteur) seraient accordés à la date de bilan. Les créances ayant une durée de vie inférieure à un an ne sont pas actualisées, leur juste valeur ne présentant pas d'écart significatif avec leur valeur nette comptable. La juste valeur ainsi déterminée relève du niveau 3, l'évaluation étant réalisée selon des modèles reconnus pour lesquels certaines données significatives, telles que le risque de crédit associé au portefeuille de créances, ne sont pas basées sur des données de marché observables.

(2) Le Groupe n'indique pas la juste valeur des actifs financiers tels que les créances clients de l'Automobile, les créances fiscales ou la trésorerie et les équivalents de trésorerie, car leur valeur comptable nette, après dépréciation est une approximation raisonnable de la juste valeur.

31 décembre 2022

PASSIFS FINANCIERS ET AUTRES PASSIFS (en millions d'euros)	Notes	Valeur au bilan					Niveau de Juste Valeur des passifs financiers au coût amorti
		Total	Juste	Juste	Coût amorti	Juste Valeur des passifs financiers à la juste valeur	
			valeur par résultat net	valeur par capitaux propres			
Dettes fiscales (y compris impôts exigibles)	21	1 544	-	-	1 544	0	
Dettes sociales	21	1 269	-	-	1 269	0	
Dettes diverses et produits différés	21	7 492	-	-	7 492	0	
Dettes fournisseurs	21	8 405	-	-	8 405	0	
Dérivés passifs s/ opérations d'exploitation de l'Automobile	21	77	16	61	-	-	2
Titres participatifs Renault	23	258	-	-	-	258	216 ⁽²⁾
Titres participatifs Diac	23	15	15	-	-	-	1
Dettes subordonnées	23	871	-	-	-	871	759 ⁽²⁾
Emprunts obligataires	23	23 462	-	-	23 462	23 436 ⁽²⁾	
Autres dettes représentées par un titre	23	5 469	-	-	5 469	5 469 ⁽²⁾	
Emprunts auprès des établissements de crédit	23	7 583	-	-	7 583	7 561 ⁽²⁾	
Dettes locatives en application d'IFRS 16	23	622	-	-	622	622 ⁽²⁾	
Autres dettes porteuses et non porteuses d'intérêts	23	25 196	-	-	25 196	25 196 ⁽²⁾	
Dérivés passifs s/ opérations de financement de l'Automobile	23	518	562	(44)	-	-	2
Dérivés passifs s/ opérations de financement du Financement des ventes	23	358	318	85	-	-	2
TOTAL DES PASSIFS FINANCIERS ET AUTRES PASSIFS		83 129	911	52	82 166	63 259	

(1) Le Groupe n'indique pas la juste valeur des passifs financiers tels que les dettes fournisseurs, fiscales ou sociales, car leur valeur comptable est une approximation raisonnable de la juste valeur.

(2) La juste valeur retenue pour les titres participatifs Renault et DIAC correspond au cours de bourse.

(3) Pour les passifs financiers de l'Automobile et les dettes de Financement des ventes évalués au coût amorti au bilan, la juste valeur a été déterminée essentiellement par l'actualisation des flux futurs aux taux proposés à Renault Group au 31 décembre 2022, pour des emprunts de conditions et échéances similaires. Les taux proposés à Renault Group sont obtenus par utilisation de données de marché observables, telles que les courbes de taux zéro-coupon et la cotation sur le marché secondaire des obligations émises par le Groupe, la juste valeur ainsi déterminée relève du niveau 2.

Présentation générale de Renault Group	Développement durable	Gouvernement d'entreprise	Risque et contrôle	Information financière et comptable	Information sur la société, le capital et l'actionariat	Assemblée Générale	Informations complémentaires
----------------------------------------	-----------------------	---------------------------	--------------------	-------------------------------------	---------------------------------------------------------	--------------------	------------------------------

Information financière et comptable

24-B. Variation des instruments financiers de niveau 3

Les instruments financiers de niveau 3 sont constitués des créances de Financement des ventes (44 247 millions d'euros au 31 décembre 2022, 39 200 millions d'euros au 31 décembre 2021), des prêts et autres (684 millions d'euros au 31 décembre 2022, 551 millions d'euros au 31 décembre 2021), de titres de sociétés non contrôlées (63 millions d'euros au 31 décembre 2022, 72 millions d'euros au 31 décembre 2021) ainsi que de certains équivalents de

trésorerie, essentiellement des dépôts à terme (voir Note 22-A). Ces actifs financiers sont maintenus au coût historique. S'agissant des titres de sociétés non contrôlées, ils sont maintenus au coût historique par exception ou, lorsque celui-ci n'est pas pertinent, sont évalués sur la base de la quote-part de situation nette ou selon une méthode basée sur des données non observables.

05

24-C. Effet en résultat des instruments financiers

(en millions d'euros)	Instruments financiers hors dérivés				Total Impact résultat
	Instruments évalués à la juste valeur par le résultat	Instruments évalués à la juste valeur par capitaux propres	Instruments évalués au coût amorti ⁽¹⁾	Instruments dérivés	
Marge opérationnelle	-	-	(90)	35	(75)
Résultat financier	18	(4)	(109)	(67)	(162)
Effet en résultat des instruments financiers dans l'Automobile	18	(4)	(109)	(52)	(237)
Marge opérationnelle	2	34	845	(100)	691
Effet en résultat du Financement des ventes	2	34	845	(100)	691
TOTAL GAINS ET PERTES EN RÉSULTAT	20	30	646	(242)	454

(1) Y compris les passifs financiers faisant l'objet d'une couverture de juste valeur.

Au niveau de l'Automobile, les effets en marge opérationnelle des instruments financiers correspondent essentiellement aux gains et pertes de change sur opérations d'exploitation.

24-D. Couvertures de juste valeur

(en millions d'euros)	31 décembre 2022	31 décembre 2021
Variation de juste valeur de l'instrument de couverture	(373)	(128)
Variation de juste valeur de l'élément couvert	383	122
Impact net en résultat des couvertures de juste valeur	10	(6)

Les modalités de comptabilisation des opérations de couverture sont décrites en Note 2-X.

05

Renault Group

Information financière et comptable

Note 25

Dérivés et gestion des risques financiers

25-A. Dérivés et accords de compensation

25-A1. Juste valeur des dérivés et notionnels couverts

La juste valeur des dérivés de l'Automobile correspond à leur valeur au bilan :

(en millions d'euros)	Valeur au bilan			Nominal par échéance		
	Actif	Passif	Nominal	- 1 an	1 à 5 ans	+ 5 ans
31 décembre 2022						
Couverture de flux de trésorerie	2	(2)	225	225	-	-
Couverture de juste valeur	-	-	-	-	-	-
Couverture d'investissement net	-	-	-	-	-	-
Dérivés non qualifiés de couverture	424	495	21 775	19 768	2 012	-
Total risque de change	426	493	22 000	19 988	2 012	-
Couverture de flux de trésorerie	5	(46)	-	-	-	-
Couverture de juste valeur	-	-	-	-	-	-
Dérivés non qualifiés de couverture	66	69	3 213	1 544	1 669	-
Total risque de taux	71	23	3 213	1 544	1 669	-
Couverture de flux de trésorerie	72	65	958	351	607	-
Couverture de juste valeur	-	-	-	-	-	-
Dérivés non qualifiés de couverture	15	14	305	305	-	-
Total risque matières premières	87	79	1 263	656	607	-
TOTAL AUTOMOBILE	584	595	26 470	22 188	4 288	-

La juste valeur des dérivés du Financement des ventes correspond à leur valeur au bilan :

(en millions d'euros)	Valeur au bilan			Nominal par échéance		
	Actif	Passif	Nominal	- 1 an	1 à 5 ans	+ 5 ans
31 décembre 2022						
Couverture de flux de trésorerie	-	-	-	-	-	-
Couverture de juste valeur	-	-	-	-	-	-
Couverture d'investissement net	-	-	26	26	-	-
Dérivés non qualifiés de couverture	14	24	233	96	137	-
Total risque de change	14	24	259	122	137	-
Couverture de flux de trésorerie	329	7	9 724	2 874	6 850	-
Couverture de juste valeur	-	317	5 176	565	4 361	250
Dérivés non qualifiés de couverture	91	5	9 350	7 793	1 417	-
Total risque de taux	420	329	24 050	11 172	12 628	250
TOTAL FINANCEMENT DES VENTES	434	353	24 309	11 204	12 765	250

25-A2. Accords de compensation et autres engagements similaires

Conventions cadre relatives aux opérations sur instruments financiers à terme et accords similaires

Le Groupe négocie ses contrats d'instruments dérivés à terme sous les conventions-cadres de l'International Swaps and Derivatives Association (ISDA) et de la FBF (Fédération Bancaire Française).

La survenance d'un cas de défaut donne à la partie non défaillante le droit de suspendre l'exécution de ses obligations de paiement et au paiement ou à la réception d'un solde de résiliation pour l'ensemble des transactions résiliées.

Les conventions-cadres ISDA et FBF ne répondent pas aux critères de compensation dans les états financiers. Le Groupe ne dispose actuellement d'un droit juridiquement exécutoire de compenser les montants comptabilisés qu'en cas de défaut ou d'événement de crédit.

Présentation générale de Renault Group	Développement durable	Gouvernement d'entreprise	Risque et contrôle	Information financière et comptable	Information sur la société, le capital et l'actionariat	Assemblée Générale	Informations complémentaires
----------------------------------------	-----------------------	---------------------------	--------------------	-------------------------------------	---------------------------------------------------------	--------------------	------------------------------

Information financière et comptable

05

Tableau de synthèse des compensations des actifs et passifs financiers

31 décembre 2022 (en millions d'euros)	Montants non compensés au bilan				
	Montants au bilan pouvant faire l'objet d'une compensation	Instruments financiers actifs / passifs	Garantie au passif	Garantie hors bilan	Montants nets
ACTIF					
Dérivés actifs sur opérations de financement de l'Automobile	495	(338)	-	-	157
Dérivés actifs sur opérations de financement du Financement des ventes	434	(334)	-	-	100
Créances de Financement des ventes sur le réseau ⁽¹⁾	374	-	(189)	-	185
TOTAL ACTIF	1303	(667)	(189)	-	447
PASSIF					
Dérivés passifs sur opérations de financement de l'Automobile	518	(338)	-	-	180
Dérivés passifs sur opérations de financement du Financement des ventes	358	(334)	-	-	24
TOTAL PASSIF	871	(667)	-	-	204

(1) Créances de Financement des ventes concédées par Banco RCI (Bras), dont les expositions sont couvertes par le nantissement des « lettres de cambio » souscrites par les concessionnaires et présentées parmi les autres dettes représentées par un titre.

25-B. Gestion des risques financiers

Le Groupe est exposé aux risques financiers suivants :

- Risque de liquidité ;
- Risques de marché (change, taux, actions et matières premières) ;
- Risque de crédit client et réseau et risque de contrepartie bancaire.

La gestion des risques financiers diffère selon les secteurs opérationnels. Les risques décrits ci-après concernent le secteur Automobile et Financement des ventes. Le secteur Services de Mobilité ne présente pas de risques financiers spécifiques, son financement étant assuré par le secteur Automobile.

25-B1. Risque de liquidité

Le Groupe doit disposer de ressources financières pour financer ses activités automobiles et de financement des ventes et les investissements nécessaires à leur développement. Pour cela, les secteurs Automobile et Financement des ventes empruntent régulièrement sur les marchés de capitaux et bancaires pour refinancer leur dette brute et assurer leur liquidité, ce qui les expose à un risque de liquidité en cas de fermeture prolongée des marchés ou de tension sur l'accès au crédit. Les secteurs Automobile et Financement des ventes font également l'objet de notations financières auprès de plusieurs agences. Toute révision de ces notations à la baisse pourrait limiter et/ou renchérir leur accès aux marchés des capitaux.

Risque de liquidité de l'Automobile

La gestion du risque de liquidité de l'Automobile est réalisée par la Direction Financement et Trésorerie. Elle s'appuie sur un modèle interne, lequel définit le niveau de réserve de liquidité à conserver par l'Automobile pour

financer son activité et son développement. Le niveau de réserve de liquidité fait l'objet d'une surveillance mensuelle étroite, grâce à une revue périodique et un reporting adressé au Directeur Financier.

Pour l'Automobile, Renault SA assure l'essentiel du refinancement par recours aux marchés de capitaux sous la forme de ressources à long terme (émissions obligataires et placements privés), par des financements à court terme tels que les NEU CP (Negotiable European Commercial Paper) ou par des financements bancaires. Renault SA dispose de plusieurs programmes de dettes au 31 décembre 2022 :

- Un programme obligataire EMTN ayant un plafond de 10 milliards d'euros. Ce programme est déposé auprès de l'AMF ;
- Un programme obligataire Shelf Registration sur le marché japonais ayant un plafond de 400 milliards de yens. Ce programme est déposé auprès des autorités boursières Japonaises (Kanto Local Finance Bureau) ;
- Un programme de NEU CP disposant d'un plafond de 2,5 milliards d'euros. Ce programme est déposé auprès de la Banque de France.

Renault SA ainsi que ses programmes de dettes font l'objet de notations financières auprès de plusieurs agences. S&P a affirmé, le 29 mars 2022, la notation BB+ avec perspective négative. Moody's a rehaussé le 18 novembre 2022 la perspective de négative à stable tout en maintenant sa notation à Ba2. Les agences japonaises R&I et JCR ont affirmé la notation de Renault SA (pour R&I, affirmation le 3 juin 2022 de la notation à A- avec perspective négative, pour JCR, affirmation le 22 novembre 2022 de la notation A- avec perspective stable).

05 Renault Group

Information financière et comptable

En 2022, Renault SA a maintenu son accès aux marchés de capitaux en émettant deux emprunts obligataires « Samourai ». Le premier a été encaissé en début juillet 2022 pour un nominal de 80,7 milliards de yens. Sa contrevaletur euros est de 561 millions d'euros moyennant un taux d'intérêt de 3,5 % avec une maturité de 3 ans. Le second a été encaissé en décembre 2022 pour un nominal de 210 milliards de yens avec une contrevaletur euros de 1,45 milliards d'euros, un taux d'intérêt de 2,8 % et une maturité de 4 ans. Renault SA a également maintenu son accès aux financements court terme grâce à l'utilisation de son programme de NEU CP.

Par ailleurs, en 2022, Renault SA a remboursé 2 010 millions d'euros (Note 23-C) dans le cadre de la convention de crédit bancaire bénéficiant d'une garantie de l'Etat Français. Pour mémoire, cette convention de crédit d'un montant initial de 5 milliards d'euros a été mise en place en 2020 afin de financer les besoins de liquidité générés par la pandémie liée à la Covid-19. Utilisable jusqu'au 31 décembre 2020, elle a été tirée trois fois sur le second semestre 2020 pour un montant total de 4 milliards d'euros. Au 31 décembre 2022, le nominal restant dû s'élève à 990 millions d'euros.

Renault SA dispose également d'accords de crédit confirmés auprès d'établissements bancaires pour un montant de 3 430 millions d'euros au 31 décembre 2022 (3 430 millions d'euros au 31 décembre 2021). Ces lignes de crédit ont une maturité supérieure à un an et ne sont pas utilisées au 31 décembre 2022 (comme au 31 décembre 2021). Elles constituent une réserve de liquidité pour l'Automobile. La maturité des passifs financiers de l'Automobile au 31 décembre 2022 est présentée en Note 23-D.

La documentation contractuelle des accords de crédit confirmés, des financements bancaires et de marché de Renault SA ne contient aucune clause pouvant remettre en cause la mobilisation ou le maintien du crédit en raison de l'évolution de la qualité de signature ou du respect de ratios financiers de Renault. Certains financements, notamment les financements de marché, contiennent des clauses standards de marché (pari passu, negative pledge, cross default).

Au 31 décembre 2022, l'Automobile dispose d'une réserve de liquidité de 17,7 milliards d'euros qui lui permet de faire face à ses engagements à 12 mois. Elle est constituée de 14,23 milliards d'euros de trésorerie et équivalents de trésorerie et de 3,43 milliards d'euros de lignes de crédit confirmées non utilisées.

Risque de liquidité du Financement des ventes

Le Financement des ventes porte une grande attention à la diversification de ses sources d'accès à la liquidité. Depuis plusieurs années, l'entreprise a largement diversifié ses sources de financement. Au-delà de la base historique d'investisseurs obligataires en euros, de nouvelles zones de distribution ont été exploitées avec succès.

La gestion du risque de liquidité de RCI Banque prend en compte les recommandations de l'Autorité Bancaire Européenne (European Banking Authority). Il repose sur plusieurs indicateurs ou analyses (liquidité statique, réserve de liquidité et divers scénarios de stress),

réactualisés et soumis au Comité Financier de RCI Banque mensuellement. Les scénarios de stress comprennent des hypothèses de fuite des dépôts, de perte d'accès à de nouveaux financements, d'indisponibilité partielle de certains éléments de la réserve de liquidité ainsi que des prévisions de production de nouveaux crédits.

L'alternance de maturités et de formats d'émission s'inscrit dans la stratégie de diversification des sources de financement poursuivie depuis plusieurs années par le Financement des ventes et permet de toucher le plus grand nombre d'investisseurs.

Le Groupe a profité d'un contexte favorable en début d'année pour émettre 750 millions d'euros à 3,5 ans dans le cadre du programme EMTN (Euro Medium Term Note Program). Cette opération a attiré un livre d'ordre de plus de 4,5 milliards d'euros en provenance de plus de 180 souscripteurs. Le Groupe a aussi fait son retour sur le marché suisse avec le placement d'un emprunt obligataire pour 110 millions de francs suisses à 3 ans. En juin, la banque a réalisé avec succès son premier emprunt obligataire vert pour 500 millions d'euros. Les fonds reçus serviront à financer ou refinancer des véhicules électriques et des infrastructures de recharge. Cette dernière transaction a démontré la volonté du Groupe de favoriser la transition vers la mobilité électrique et la lutte contre le changement climatique. En septembre, dans des conditions de marché encore volatiles, une opération pour 650 millions d'euros a été réalisée sur une maturité de 6 ans. En novembre et dans un environnement de marché particulièrement favorable, une opération de 750 millions d'euros a été réalisée sur une maturité de 3 ans.

Sur le marché de la titrisation, le Groupe a placé sur environ 700 millions d'euros de titres adossés à des prêts automobiles accordés par sa filiale française DIAC et a augmenté de 100 millions de livre sterling sa titrisation privée en Angleterre.

Dans ce contexte de forte volatilité des marchés, l'activité de collecte d'épargne s'est montrée particulièrement résiliente et compétitive en termes de coûts de la ressource collectée vis-à-vis des sources de financements de marché. Les encours de dépôts clients ont progressé de 2,1 milliards d'euros depuis le début d'année pour s'établir à 23,1 milliards d'euros.

Ces ressources, auxquelles s'ajoutent, sur le périmètre Europe, 4,4 milliards d'euros de lignes bancaires confirmées non tirées, 4,0 milliards d'euros de collatéral éligible aux opérations de politique monétaire des Banques Centrales, 5,8 milliards d'euros d'actifs hautement liquides (HQLA), permettent à RCI Banque d'assurer le maintien des financements accordés à ses clients pendant près de 11 mois sans accès à la liquidité extérieure. Au 31 décembre 2022, la réserve de liquidité de RCI Banque (périmètre Europe) s'établit à 14,9 milliards d'euros (14,4 milliards d'euros au 31 décembre 2021).

Les émissions et programmes du groupe RCI Banque font l'objet de notations financières auprès de plusieurs agences. En 2022, S&P a confirmé la notation de RCI Banque à BBB- avec perspective stable, Moody's a affirmé le 22 novembre 2022 la notation Baa2 et changé la perspective de négative à stable.

Présentation générale de Renault Group	Développement durable	Gouvernement d'entreprise	Risque et contrôle	Information financière et comptable	Information sur la société, le capital et l'actionariat	Assemblée Générale	Informations complémentaires
----------------------------------------	-----------------------	---------------------------	--------------------	-------------------------------------	---------------------------------------------------------	--------------------	------------------------------

Information financière et comptable

05

25-B2. Risque de change

Le Groupe n'a pas introduit de changement notable dans sa politique de gestion du risque de change en 2022.

Le Groupe est exposé au risque de change principalement sur le secteur Automobile.

Risque de change de l'Automobile

Sur l'Automobile, les fluctuations des parités de change peuvent impacter les agrégats financiers suivants : le résultat d'exploitation, le résultat financier, la part dans le résultat des entreprises associées, les capitaux propres et la position nette de liquidité.

La Direction Performance et Contrôle et la Direction Financement et Trésorerie assurent le déploiement de la politique de gestion du risque de change du secteur Automobile ainsi que son suivi.

Résultat d'exploitation

L'Automobile peut couvrir ponctuellement certaines de ses expositions. Les couvertures du risque de change en

L'exposition principale en 2022 portait sur le livre sterling pour un impact défavorable d'environ (15) millions d'euros et sur le yuan chinois pour un impact favorable d'environ 11 millions d'euros en cas de hausse de l'euro de 1 % contre ces devises, après couverture éventuelle. Les 10 principales expositions, en valeur absolue et leurs sensibilités après couverture éventuelle sont présentées ci-dessous, en millions d'euros :

(en millions d'euros)

Devise		Flux opérationnels annuels nets	Impact de l'appréciation de l'euro de 1%
Livre Sterling	GBP	1475	(15)
Zloty polonaise	PLN	735	(7)
Peso argentin	ARS	486	(5)
Franc suisse	CHF	477	(5)
Dirham marocain	MAD	464	(5)
Peso mexicain	MXN	462	(5)
Roupie indienne	INR	(355)	4
Leu roumain	RON	(716)	7
Won coréen	KRW	(994)	10
Renminbi Yuan	CNY	(1355)	11

Résultat financier

Afin d'éviter toute distorsion du résultat financier liée au change, la politique de l'Automobile est de minimiser le risque de change impactant les flux de financement et de placement en devises étrangères.

Toutes les expositions du résultat financier de l'Automobile au risque de change sont agrégées et contrôlées par la Direction Financement et Trésorerie. Elles font l'objet d'un reporting mensuel auprès du Directeur financier.

Par ailleurs, les flux de financement intra-groupe en devises étrangères font l'objet d'une couverture dans les mêmes devises. Si le recours à des financements externes en devises autres que la monnaie locale est nécessaire dans une filiale, la maison mère exerce également un

contrôle étroit sur les opérations. Les excédents de trésorerie constatés dans des pays non centralisés sur la maison mère sont généralement placés en monnaie locale sous contrôle de la Direction Financement et Trésorerie du Groupe. La filiale Renault Finance peut également effectuer pour son compte propre des opérations de change dans le cadre de limites de risques strictement définies. Ses positions de change sont suivies et valorisées en temps réel. Cette activité propre, destinée principalement à maintenir l'expertise du Groupe sur les marchés financiers, génère des expositions très courtes et ne dépasse pas quelques dizaines de millions d'euros, de telle sorte qu'elle ne puisse pas avoir d'impact significatif sur les résultats consolidés de Renault Group.

Le résultat d'exploitation constitue la principale exposition au risque de change. Sur la base de la structure de ses résultats et de ses flux d'exploitation de l'année 2022, une hausse de 1 % de l'euro contre toutes monnaies aurait un impact défavorable de 11 millions d'euros sur le résultat d'exploitation annuel de l'Automobile après couvertures éventuelles.

En 2022, afin de limiter l'exposition de sa marge opérationnelle au risque de change, le secteur Automobile a mis en place des couvertures de change sur le peso argentin, le yuan chinois et la livre turque.

05

Renault Group

Information financière et comptable

Part dans le résultat des entreprises associées

La part dans le résultat des entreprises associées est exposée au risque de change. Ainsi, sur la base de sa contribution au résultat net de l'exercice 2022, l'impact de 1 % d'une hausse de l'euro contre le yen aurait entraîné une diminution de 5 millions d'euros de la contribution de Nissan. Cet effet correspond uniquement à l'impact de la variation de l'euro sur la conversion de la contribution de Nissan aux comptes consolidés de Renault Group, il ne reflète pas l'impact inhérent à une variation de l'euro dans les comptes propres de Nissan qui exerce des activités plus ou moins importantes en zone euro que Renault Group ne contrôle pas.

Investissements en Fonds propres

L'exposition au risque de change des investissements en fonds propres (en monnaie autre que l'euro) ne fait généralement pas l'objet de couverture. Toutefois, compte-tenu de son importance, l'investissement dans Nissan fait partiellement l'objet d'une couverture de change pour un montant de 109,9 milliards de yens au 31 décembre 2022 (118,3 milliards de yens au 31 décembre 2021) (Note 12-G). Le Groupe a amendé en 2022 la règle de gestion selon laquelle la couverture de son investissement net dans Nissan se limite à sa meilleure estimation des trois prochaines années de dividendes en yens à recevoir de Nissan. Le Groupe peut désormais être amené à couvrir un montant de son exposition au risque de change sur la quote-part de fonds propres détenue dans Nissan supérieur à l'estimation mentionnée précédemment, dans la limite toutefois de la quote-part en yens des capitaux propres de Nissan et de son appréciation du risque de liquidité sur le yen. Cette couverture de change représente une part limitée de l'investissement dans Nissan.

Position nette de liquidité

Afin d'assurer en partie la couverture de l'investissement dans Nissan, une partie de l'endettement financier de Renault Group est libellée en yens. Au 31 décembre 2022, toute hausse de 1 % de l'euro contre le yen entraîne une augmentation de 14 millions d'euros de la position nette de liquidité de l'Automobile. Par ailleurs, la position nette de liquidité de l'Automobile peut être impactée par les variations de taux de change sur les actifs et passifs financiers de filiales libellés dans leur devise patrimoniale.

Analyse de sensibilité des instruments financiers au risque de change

L'analyse porte sur la sensibilité au risque de change des actifs et passifs monétaires (y compris les soldes intra-groupe) ainsi que des dérivés libellés dans une monnaie qui n'est pas celle de l'entité qui les détient. Toutefois elle ne prend pas en compte les éléments (actifs ou passifs couverts et dérivés) concernés par la couverture de juste valeur (la variation de juste valeur de l'élément couvert et celle de l'instrument de couverture se compensant en résultat).

L'impact sur les capitaux propres (avant impôt) d'une hausse de 1 % de l'euro par rapport aux autres devises s'apprécie par la conversion des actifs financiers, des

couvertures de flux de trésorerie et de la couverture partielle de l'investissement dans Nissan. Pour l'Automobile, cet impact serait favorable de 14 millions d'euros au 31 décembre 2022 (1 million d'euros au 31 décembre 2021). Il s'explique par les emprunts obligataires en yens qui composent la couverture partielle de l'investissement dans Nissan (Note 12-G).

Par ailleurs, l'incidence sur le résultat d'une hausse de 1 % de l'euro par rapport aux autres devises serait défavorable de 5 millions d'euros au 31 décembre 2022 (2 millions d'euros au 31 décembre 2021). Elle résulte principalement des actifs et passifs d'exploitation non couverts et libellés dans une devise autre que la monnaie fonctionnelle de l'entité qui les détient.

Risque de change du Financement des ventes

Le Financement des ventes présente une faible exposition au risque de change en raison des principes de gestion retenus. Aucune position n'est admise dans le cadre de la gestion centrale du refinancement ; la salle des marchés assure à cet égard la couverture systématique de la totalité des flux concernés. Des positions résiduelles et temporelles en devises liées aux décalages de flux inhérents à la gestion d'une trésorerie multidevises peuvent toutefois subsister. Elles font l'objet d'un suivi quotidien et obéissent au même souci de couverture. Les filiales de Financement des ventes, quant à elles, ont l'obligation de se refinancer dans leur propre devise et ne sont donc pas exposées. Par exception, des limites sont allouées aux filiales dans lesquelles les activités de financement des ventes ou le refinancement sont multidevises, ainsi qu'à celles étant autorisées à placer une partie de leurs excédents de trésorerie dans une devise autre que leur devise patrimoniale.

Au 31 décembre 2022, la position de change consolidée du Groupe RCI Banque atteint 12,7 millions d'euros.

25-B3. Risque de taux

Le Groupe n'a pas introduit de changement notable dans sa politique de gestion du risque de taux en 2022.

Le Groupe est exposé au risque de taux principalement sur le secteur Financement des ventes.

Risque de taux de l'Automobile

Le résultat financier du secteur Automobile est exposé à un risque de variation des taux d'intérêt de marché sur ses excédents de trésorerie et ses dettes financières, ainsi que dans une moindre mesure sur ses capitaux propres.

La politique de gestion du risque de taux s'appuie sur les principes suivants :

- la constitution des réserves de liquidité s'effectue généralement à taux variable. La trésorerie disponible de l'Automobile est centralisée, dans la mesure du possible, sur Renault SA, et placée à court terme par Renault Finance sous forme de dépôts bancaires et d'OPCVM ayant l'agrément « fonds monétaires » et répondant favorablement aux critères de classement en équivalents de trésorerie ;

Présentation générale de Renault Group	Développement durable	Gouvernement d'entreprise	Risque et contrôle	Information financière et comptable	Information sur la société, le capital et l'actionariat	Assemblée Générale	Informations complémentaires
----------------------------------------	-----------------------	---------------------------	--------------------	-------------------------------------	---------------------------------------------------------	--------------------	------------------------------

Information financière et comptable

05

- le financement des investissements à long terme du secteur Automobile s'effectue généralement à taux fixe.

Les instruments de gestion de risque de taux pour l'Automobile sont des swaps de taux classiques qui sont correctement adossés aux dettes couvertes ; de ce fait, aucune inefficacité n'est attendue.

Par ailleurs, Renault Finance effectue pour son compte propre des opérations de taux d'intérêts, dans le cadre de limites de risques strictement définies, les positions étant suivies et valorisées en temps réel. Cette activité d'arbitrage présente un risque très limité et n'a pas d'impact significatif sur les résultats consolidés du Groupe.

Risque de taux du Financement des ventes

Le risque global de taux d'intérêt représente l'impact d'une variation des taux sur leur marge brute financière future. Les résultats d'exploitation de RCI Banque peuvent être affectés par l'évolution des taux d'intérêt du marché ou des taux servis sur les dépôts de la clientèle. L'objectif du Financement des ventes est de limiter au maximum ce risque afin de protéger sa marge commerciale.

Pour tenir compte de la difficulté à ajuster exactement la structure des emprunts avec celle des prêts, une souplesse limitée est admise dans la couverture du risque de taux par chaque filiale. Cette souplesse se traduit par l'attribution d'une limite en sensibilité pour chaque filiale validée par le comité financier, déclinée individuellement d'une partie de la limite accordée par Renault Group au Financement des ventes.

Un calcul quotidien de sensibilité par devise, par entité de gestion, par portefeuille d'actifs permet de vérifier que chaque entité respecte les limites individuelles qui lui ont été accordées. Cette mesure de la sensibilité au risque de taux est réalisée selon une méthodologie commune à l'ensemble des entités de RCI Banque. La sensibilité consiste à mesurer l'impact d'une hausse de 100 points de base des taux d'intérêt sur la valeur des flux du bilan pour chaque entité. Le calcul de sensibilité est effectué quotidiennement par devise et par entité de gestion (centrale de refinancement, filiales de Financement des ventes françaises et étrangères) et permet une gestion globale du risque de taux sur le périmètre consolidé du Financement des ventes.

La situation de chaque entité au regard de sa limite est vérifiée chaque jour et des directives de couverture immédiates sont données aux filiales si la situation l'impose. Le résultat des contrôles fait l'objet d'un reporting mensuel au Comité Financier du Financement des ventes, qui vérifie la conformité des positions avec la stratégie financière du Groupe et les notes de procédure en vigueur.

L'analyse du risque structurel de taux du Financement des ventes fait ressortir les points suivants :

- La quasi-totalité des prêts accordés à la clientèle par les filiales de Financement des ventes est effectuée à taux fixe pour des durées comprises entre un et six-à-douze mois. Ces prêts sont couverts par des ressources à taux fixe de même structure. Ils sont adossés en macro-couverture et ne génèrent qu'un risque de taux

résiduel. Dans les filiales où la ressource est à taux variable, le risque de taux est couvert grâce à des swaps de taux d'intérêt de macro-couverture.

- L'activité principale de la centrale de refinancement du Financement des ventes est d'assurer le refinancement des filiales commerciales. Les encours des filiales de Financement des ventes sont adossés à des ressources à taux fixe, pour certaines micro-couvertes par des swaps de taux d'intérêt, et à des ressources à taux variables. Des opérations de macro-couverture, réalisées sous la forme de swaps de taux d'intérêt, permettent de maintenir la sensibilité de la holding de refinancement sous la limite définie par le Groupe (32 millions d'euros). Ces opérations de macro-couverture couvrent des ressources à taux variables et/ou des ressources à taux fixe variabilisées par la microcouverture de swaps.

Analyse de sensibilité des instruments financiers du Groupe au risque de taux

En matière de sensibilité au risque de taux, l'Automobile et le Financement des ventes sont exposés à :

- une variation des flux d'intérêts des instruments financiers à taux variable évalués au coût amorti (y compris les instruments à taux fixe swapés à taux variable et les produits structurés) ;
- une variation de la juste valeur de ses instruments financiers à taux fixe évalués en juste valeur ;
- une variation de la juste valeur de ses instruments dérivés.

L'estimation des impacts résulte de l'application sur une période d'un an d'une hausse de 100 points de base des taux d'intérêts sur les instruments financiers présents au bilan à la clôture.

L'impact sur les capitaux propres correspond à la variation de juste valeur des instruments de dettes à taux fixe classés en actifs financiers à la juste valeur par autres éléments du résultat global pour le Financement des ventes et des couvertures de flux de trésorerie avant recyclage en résultat (section 2) suite à une hausse de 100 points de base des taux d'intérêts, tous les autres impacts étant en résultat.

La sensibilité au risque de taux de chaque secteur est calculée aux bornes de chacun des secteurs, avant élimination des prêts et emprunts inter-secteurs.

Pour l'Automobile, l'incidence sur le résultat d'une hausse de 100 points de base des taux d'intérêts appliquée aux instruments financiers exposés au risque de taux serait favorable de 97,9 millions d'euros. Il n'y a pas d'incidence sur les capitaux propres.

Pour le Financement des ventes, la sensibilité globale au risque de taux s'est maintenue sur l'année 2022 en dessous de la limite fixée par le Groupe RCI Banque (70 millions au 31 décembre 2022). Au 31 décembre 2022, une hausse des taux de 100 points aurait un impact sur le résultat et les capitaux propres (avant impôt) de :

- +1,1 million d'euros pour les éléments libellés en dirham marocain,

05 Renault Group

Information financière et comptable

- (0,3) million d'euros pour les éléments libellés en francs suisses,
 - +1 million d'euros pour les éléments libellés en livres sterling,
 - (0,3) million d'euros pour les éléments libellés en rouble russe,
 - (1,6) million d'euros pour les éléments libellés en euros,
 - +0,3 million d'euros pour les éléments libellés en couronnetchèque,
- La somme des valeurs absolues des sensibilités dans chaque devise s'élève à 7 millions d'euros.

Ventilation taux fixe / taux variable après effet des dérivés des actifs financiers du Groupe

(en millions d'euros)	31 décembre 2022				31 décembre 2021			
	Total	Automobile	Services de Mobilités	Financement des ventes	Total	Automobile	Services de Mobilités	Financement des ventes
Actifs financiers avant couvertures à taux fixe (a)	594	105	1	487	1072	128	-	944
Actifs financiers avant couvertures à taux variable (a')	22 451	14 523	11	7 917	22 300	14 180	12	8 108
Actifs financiers avant couvertures	23 045	14 629	12	8 404	23 372	14 258	12	9 102
Couvertures taux variable / fixe (b)	-	-	-	-	-	-	-	-
Couvertures taux fixe / variable (b')	-	-	-	-	-	-	-	-
Couvertures	-	-	-	-	-	-	-	-
Actifs financiers après couvertures à taux fixe (a+b-b')	594	105	1	487	1072	128	-	944
Actifs financiers après couvertures à taux variable (a'+b'-b)	22 451	14 523	11	7 917	22 300	14 180	12	8 108
ACTIFS FINANCIERS APRÈS COUVERTURES	23 045	14 629	12	8 404	23 372	14 258	12	9 102

Ventilation taux fixe / taux variable après effet des dérivés des passifs financiers du Groupe

(en millions d'euros)	31 décembre 2022				31 décembre 2021			
	Total	Automobile	Services de Mobilités	Financement des ventes	Total	Automobile	Services de Mobilités	Financement des ventes
Passifs financiers avant couvertures à taux fixe (a)	32 563	12 045	7	20 510	31 157	12 503	5	18 649
Passifs financiers avant couvertures à taux variable (a')	29 737	1 019	2	28 715	29 358	2 025	3	26 430
Passifs financiers avant couvertures	62 320	13 065	9	49 225	60 515	14 528	8	45 079
Couvertures taux variable / fixe (b)	-	-	-	-	9 776	-	-	9 776
Couvertures taux fixe / variable (b')	188	188	-	-	6 537	256	-	6 281
Couvertures	188	188	-	-	16 313	256	-	16 057
Passifs financiers après couvertures à taux fixe (a+b-b')	32 375	11 856	7	20 510	34 305	12 247	5	22 144
Passifs financiers après couvertures à taux variable (a'+b'-b)	29 925	1 007	2	28 715	25 109	3 161	3	22 935
PASSIFS FINANCIERS APRÈS COUVERTURES	62 320	13 065	9	49 225	60 515	14 528	8	45 079

25-B4. Risque actions

Depuis la cession de sa participation dans Daimler en mars 2021, le Groupe n'est plus exposé qu'à la marge au risque actions.

25-B5. Risque matières premières

Gestion du risque matières premières

Les variations des prix d'achats des matières premières peuvent être importantes et soudaines, sans garantie de pouvoir être répercutées dans les prix de vente des véhicules. La Direction des Achats de Renault Group peut donc être amenée à couvrir en partie son risque matières premières à l'aide d'instruments financiers. Ces couvertures sont encadrées par des limitations en volume, durée et seuils de prix. La filiale Renault Finance

peut également effectuer pour son compte propre des opérations sur métaux dans le cadre de limites de risques strictement définies. Ces positions sont suivies et valorisées en temps réel et ne sont pas qualifiées en comptabilité de couverture. Cette activité propre n'a pas d'impact significatif sur les résultats consolidés de Renault Group.

En 2022, Renault Group a réalisé des opérations de couverture sur les métaux de base et les métaux précieux dans la limite des seuils validés par le Directeur général de Renault SA.

Les opérations en cours au 31 décembre 2022 sont qualifiées comptablement de couverture de flux de trésorerie et la variation de leur juste valeur est par conséquent reconnue en capitaux propres pour la part efficace des couvertures.

Présentation générale de Renault Group	Développement durable	Gouvernement d'entreprise	Risque et contrôle	Information financière et comptable	Information sur la société, le capital et l'actionariat	Assemblée Générale	Informations complémentaires
----------------------------------------	-----------------------	---------------------------	--------------------	-------------------------------------	---------------------------------------------------------	--------------------	------------------------------

Information financière et comptable

05

Analyse de sensibilité des instruments financiers au risque matières premières

La sensibilité comptable au risque matières premières des instruments financiers résulte des dérivés utilisés pour couvrir l'exposition économique du Groupe à ce risque.

L'incidence d'une évolution à la hausse de 10% du cours des matières premières sur les dérivés qualifiés de couverture se traduirait par un impact positif sur les capitaux propres de 96 millions d'euros au 31 décembre 2022.

25-B6. Risque de crédit client et réseau et risque de contrepartie bancaire

Risque de crédit client de l'Automobile

L'exposition de l'Automobile au risque de crédit est limitée du fait d'un recours important au transfert des risques par des cessions de créances déconsolidantes et la couverture systématique des risques des créances export. Les créances commerciales non cédées ou couvertes par une garantie font l'objet d'un suivi régulier.

Risque de crédit client, réseau et sur engagements donnés du Financement des ventes

Le Financement des ventes est exposé au risque de crédit client et concessionnaire si ses techniques de gestion des risques sont insuffisantes pour le protéger du défaut de paiement de ses contreparties.

Le risque de crédit est le risque de perte résultant de l'incapacité des clients de RCI Banque et réseaux à respecter les termes d'un contrat conclu avec l'entreprise. Le risque de crédit est fortement tributaire de facteurs macroéconomiques qui couvrent entre autres, le taux de chômage, les faillites d'entreprises, le poids du service de la dette, la croissance des revenus, le revenu disponible des ménages, la rentabilité des concessionnaires et le prix des véhicules d'occasion. Il a un impact significatif sur son activité.

Le niveau de risque de crédit sur les réseaux de concessionnaires est influencé, entre autres, par leur solidité financière, la qualité des garanties et la demande globale véhicules.

RCI Banque utilise des systèmes avancés de score de crédit et interroge des bases de données externes pour évaluer la qualité des prêts consentis aux particuliers et aux entreprises. Le Groupe utilise également un système de notation interne pour évaluer les prêts aux concessionnaires. Bien que RCI Banque ajuste en permanence sa politique d'acceptation pour tenir compte des conditions de marché, une augmentation du risque de crédit augmenterait son coût du risque et ses provisions pour créances irrécouvrables. RCI Banque met en œuvre des procédures détaillées pour assurer le recouvrement des créances incidentées ou en défaut, organise la reprise des véhicules impayés et la vente des véhicules repris. Cependant, rien ne garantit que la politique d'octroi, la

surveillance du risque de crédit, les activités de recouvrement ou la reprise des véhicules sont ou seront suffisantes pour éviter un effet défavorable sur ses résultats et sa situation financière.

L'augmentation du risque de crédit augmenterait le coût du risque et les provisions sur créances irrécouvrables et aurait un impact direct sur les résultats financiers de RCI Banque et potentiellement son capital interne.

Risque de contrepartie bancaire

Du fait de ses opérations sur les marchés financiers et bancaires pour le placement de ses excédents de trésorerie, pour la gestion de son risque de change, de taux d'intérêt ainsi que pour la gestion de ses flux de règlement, le Groupe est exposé au risque de contrepartie bancaire.

La gestion du risque de contrepartie bancaire des différentes entités du Groupe est assurée de façon totalement coordonnée entre les secteurs Automobile et Financement des ventes. Il s'appuie sur un système de notation interne qui prend principalement en compte le rating à long terme des contreparties ainsi que le niveau de leurs fonds propres. Ce système est en vigueur pour l'ensemble des sociétés du Groupe exposées au risque de contrepartie bancaire.

Les sociétés du Groupe qui, par la nature de leur activité, ont une exposition significative au risque de contrepartie bancaire sont soumises à un suivi quotidien du respect des limites par contreparties selon des procédures précises. Le Groupe dispose également d'un reporting mensuel consolidé regroupant l'ensemble des contreparties bancaires par rating. Celui-ci permet une analyse détaillée du respect des limites en montant, durée, nature, et précise les principales expositions.

Afin de minorer le risque de contrepartie bancaire, les dépôts sont essentiellement réalisés sur de grandes banques de réseau et réalisés généralement sur des durées inférieures à 90 jours, permettant une bonne dispersion du risque et une réduction du risque systémique. En fonction des situations macroéconomiques volatiles susceptibles de survenir parfois dans les pays émergents et qui peuvent affecter leurs systèmes bancaires, le Groupe met en place un plan d'action pour renforcer la surveillance du risque de contrepartie avec d'éventuels ajustements des limites de contrepartie. Le niveau d'exposition sur chaque groupe bancaire est suivi mensuellement de façon consolidée avec les entités de l'Automobile et du Financement des ventes. Le Groupe n'est soumis à aucune concentration significative de risque dans ses opérations sur les marchés financiers et bancaires.

Aucune perte n'a été enregistrée du fait de la défaillance d'une contrepartie bancaire en 2022. Le risque de contrepartie bancaire supporté par le Groupe au travers de ses investissements en OPCVM est intégré dans le risque de variation de valeur de ces produits. Ce risque est suivi par ailleurs à l'aide de règles spécifiques.

05

Renault Group

Information financière et comptable

Dépréciations et provisions constituées en couverture de risques de contrepartie

(en millions d'euros)	Notes	31 décembre 2021	Dotations ou dotations nettes	Reprises		Autres variations et reclassements	31 décembre 2022
				Utilisées	Non utilisées		
Dépréciations des créances de Financement des ventes	15	(1 026)	(364)	169	102	10	(1 111)
- Dont dépréciations des crédits à la clientèle	15	(993)	(300)	155	63	12	(1 063)
- Dont dépréciations des crédits au réseau de distribution	15	(75)	(24)	34	19	(2)	(46)
Dépréciations des créances clients de l'Automobile ⁽¹⁾	16	(605)	(7)	7	59	9	(601)
Dépréciations des autres créances	17	(244)	4	-	-	(6 127)	(6 367)
Dépréciations des autres actifs financiers	22	(3)	(3)	-	-	(22)	(28)
Provision pour risques et charges (couvrant engagements donnés)	20	12	13	(1)	(10)	(2)	12
TOTAL COUVERTURE DES RISQUES DE CONTREPARTIE		(2 008)	(441)	105	151	(6 132)	(8 205)

(1) Dont dépréciation des créances commerciales sur l'Iran pour 478 millions d'euros au 31 décembre 2022 (478 millions d'euros au 31 décembre 2021)

5.2.2.6.6. Flux de trésorerie et autres informations

Note 26

Flux de trésorerie

26-A. Autres produits et charges sans incidence sur la trésorerie avant intérêts et impôts des activités poursuivies

(en millions d'euros)	2022	2021 ⁽¹⁾
Dotations nettes relatives aux provisions	(327)	(130)
Effets nets du non-recouvrement des créances de Financement des ventes	93	(45)
(Profits) pertes nets sur cessions d'éléments d'actifs	(273)	(404)
Évolution de la juste valeur des autres instruments financiers	(28)	(32)
Coût de l'endettement financier net	181	255
Impôts différés	(28)	134
Impôts courants	561	437
Autres	109	85
AUTRES PRODUITS ET CHARGES SANS INCIDENCE SUR LA TRÉSORERIE AVANT INTÉRÊTS ET IMPÔTS	285	240

(1) Les états financiers 2021 ont été retravaillés en application de la norme IFRS 5 sur les activités abandonnées en Fédération de Russie (voir Note 3-4).

26-B. Variation du besoin en fonds de roulement avant impôts des activités poursuivies

(en millions d'euros)	2022	2021
Diminution (augmentation) des stocks nets	(1 368)	920
Diminution (augmentation) des créances clients nettes	(283)	125
Diminution (augmentation) des autres actifs	(481)	70
Augmentation (diminution) des fournisseurs	1 752	(556)
Augmentation (diminution) des autres passifs	784	(866)
VARIATION DU BESOIN EN FONDS DE ROULEMENT AVANT IMPÔTS	404	(307)

(1) Les états financiers 2021 ont été retravaillés en application de la norme IFRS 5 sur les activités abandonnées en Fédération de Russie (voir Note 3-4).

26-C. Flux de trésorerie liés aux investissements incorporels et corporels des activités poursuivies

(en millions d'euros)	2022	2021 ⁽¹⁾
Acquisitions d'immobilisations incorporelles ⁽²⁾	(1 243)	(1 114)
Acquisitions d'immobilisations corporelles ⁽³⁾	(1 441)	(1 350)
Total des acquisitions de la période	(2 684)	(2 464)
Décalage de décaissement	44	(222)
INVESTISSEMENTS INCORPORELS ET CORPORELS DÉCAISSÉS	(2 640)	(2 686)

(1) Les états financiers 2021 ont été retravaillés en application de la norme IFRS 5 sur les activités abandonnées en Fédération de Russie (voir Note 3-F).

(2) Les flux de trésorerie réciproques et interdépendants traduisent l'augmentation de capital souscrite par l'actionnaire minoritaire Geely au sein de la société conienne RKM en échange de l'acquisition concomitante par RKM d'une licence technologique auprès de Geely pour le même montant de 264 millions de won (voir Note 3-A), soit environ 194 millions d'euros, ont été présentés nets dans le tableau de flux de trésorerie afin de refléter la substance de la transaction.

(3) Hors actifs donnés en location immobilière et droits d'utilisation.

Note 27

Parties liées

27-A. Rémunération des mandataires sociaux et des membres du Board of Management

Le tableau ci-dessous fait état de la rémunération du Président du Conseil d'administration, du Directeur général, des mandataires sociaux et des membres du Board of Management (dont la mission s'est maintenue

sur l'ensemble de l'année 2022). Les sommes sont allouées au prorata du temps d'exercice des fonctions et comptabilisées en charges de l'exercice.

(en millions d'euros)	2022	2021
Salaires - part fixe	7,9	7,7
Salaires - part variable	13,5	13,4
Charges sociales patronales	13,8	14,3
Retraites complémentaires et indemnités de fin de carrière	7,2	2,7
Indemnités transactionnelles et autres éléments de rémunération	8,1	7,0
Total rémunération hors plans d'actions de performance	50,5	45,1
Plans d'actions de performance	4,2	4,7
Président, Directeur général et membres du Board of Management	54,7	49,8

Le montant maximum possible de la rémunération des administrateurs (jetons de présence) s'élève à 1,5 millions d'euros en 2022 (1,5 millions d'euros en 2021).

27-B. Participation de Renault Group dans les entreprises associées

Les éléments d'information relatifs à la participation de Renault Group dans Nissan et dans les autres sociétés mises en équivalence sont en Notes 12 et 13-A.

27-C. Transactions avec l'Etat et des entreprises publiques françaises

Dans le cadre de son activité, Renault Group réalise des transactions avec l'Etat français et des entreprises publiques comme UGAP, EDF, La Poste, etc. Ces opérations sont effectuées à des conditions normales et courantes. Elles représentent un chiffre d'affaires de 211 millions d'euros en 2022 (280 millions d'euros en 2021), une créance clients de l'Automobile de 39 millions d'euros, une créance

de financement des ventes de 96 millions d'euros et aucun engagement de financement au 31 décembre 2022 (respectivement 58 millions d'euros, 272 millions d'euros et 14 millions d'euros au 31 décembre 2021).

Renault Group a bénéficié en 2020 d'un emprunt garanti par l'Etat auprès d'un pool bancaire dont les caractéristiques sont décrites en Note 23-C.

05

Renault Group

Information financière et comptable

27-D. Transactions avec les entreprises contrôlées et non consolidées

Un certain nombre de sociétés contrôlées ne sont pas consolidées du fait que leur contribution aux comptes consolidés est jugée non significative (Note 17).

La seule société représentant un chiffre d'affaires supérieur à 100 millions d'euros et/ou un total bilan supérieur à 100 millions d'euros est Renault Nissan Global Management qui gère les expatriés de Renault Group et Nissan.

En 2022, les charges de Renault Group auprès de cette société sont d'environ 89 millions d'euros (120 millions d'euros en 2021).

Dans la situation financière de Renault Group au 31 décembre 2022, les soldes des transactions entre cette société et Renault Group se traduisent principalement par des créances d'exploitation pour 75 millions d'euros (80 millions d'euros au 31 décembre 2021) et des dettes d'exploitation pour 25 millions d'euros (45 millions d'euros au 31 décembre 2021).

Note 28

Engagements hors bilan, actifs et passifs éventuels, actifs donnés et reçus en garantie

Dans le cadre de ses activités, le Groupe prend un certain nombre d'engagements, est impliqué dans des litiges et est soumis à des enquêtes des autorités de la concurrence et de la réglementation automobile. Lorsqu'il en résulte des passifs, ils font l'objet de provisions (engagements liés aux retraites et autres avantages accordés au personnel, litiges, etc.). Les autres

engagements constituant des engagements hors bilan ou des passifs éventuels sont listés ci-après (Note 28-A).

Par ailleurs, le Groupe est également amené à recevoir des engagements de la part de sa clientèle (cautions, hypothèques...) ou encore à bénéficier de lignes de crédit auprès des établissements de crédit (Note 28-B).

28-A. Hors bilan – Engagements donnés et passifs éventuels, actifs donnés en garantie

28-A1. Opérations courantes

Le Groupe s'est engagé pour les montants suivants :

(en millions d'euros)

	2022	2021
Actifs donnés en garantie par le Financement des ventes ⁽¹⁾	9 710	7 111
Engagements de financement en faveur de la clientèle ⁽²⁾ - Financement des ventes	4 208	3 400
Garanties financières données par le Financement des ventes ⁽³⁾	305	29
Autres garanties financières données ⁽⁴⁾	425	399
Engagements liés aux contrats d'approvisionnement ⁽⁵⁾	4 280	924
Commandes fermes d'investissements	1126	847
Engagements de location ⁽⁶⁾	97	90
Autres engagements de financement ⁽⁷⁾	354	48
Autres engagements ⁽⁸⁾	993	181
Autres actifs donnés en garantie	43	5

(1) Des Actifs sont donnés en garantie par le Financement des ventes pour les besoins de la gestion de sa réserve de liquidité. Ils sont présentés en Note 28-A4.

(2) Les engagements de financement donnés en faveur de la clientèle par le Financement des ventes donneront principalement lieu à un décaissement de trésorerie dans un délai de moins de 6 mois suivant la date de débuts.

(3) Les Garanties financières données par le Financement des ventes donneront lieu à un décaissement de trésorerie pour 306 millions d'euros dans un délai de 8 ans suivant la date de débuts.

(4) Les Autres garanties financières données comprennent principalement les garanties données aux administrations.

(5) Les Engagements liés aux contrats d'approvisionnement comprennent les obligations minimales de paiement envers les fournisseurs pour lesquels le Groupe a pris un engagement ferme d'enlèvement et de paiement. Les principaux nouveaux engagements en 2022 portent sur le lithium et le nickel ainsi que sur des approvisionnements en électricité.

(6) Les Engagements de locations comprennent les engagements représentatifs des contrats de location signés n'ayant pas encore démarré à la fin de l'exercice et ne peuvent pas figurer dans l'état de la situation financière en qualité d'immobilisation corporelle en cours, ainsi que les contrats en dehors du champ de la norme IFRS 16 ou exempts du traitement prescrit par IFRS 16 (Note 2-4).

(7) Les Autres engagements de financement comprennent des engagements pris dans le cadre des contrats d'approvisionnement sur le lithium et le nickel.

(8) Les Autres engagements incluent les engagements sur les contrats signés dans le cadre du nouveau partenariat sur la conception et la réalisation de l'architecture numérique du « Software Defined vehicle » et sur le renforcement de la digitalisation du Groupe ainsi que des engagements de souscription de titres.

Présentation générale de Renault Group	Développement durable	Gouvernement d'entreprise	Risque et contrôle	Information financière et comptable	Information sur la société, le capital et l'actionariat	Assemblée Générale	Informations complémentaires
----------------------------------------	-----------------------	---------------------------	--------------------	-------------------------------------	---------------------------------------------------------	--------------------	------------------------------

Information financière et comptable

Les engagements d'approvisionnement pluriannuels donneront lieu à des sorties de trésorerie sur une période de 12 années à compter de la fin de l'exercice 2022 dont un maximum de 485 millions d'euros à moins d'un an au 31 décembre 2022 (un maximum de 300 millions d'euros à moins d'un an au 31 décembre 2021). Au 31 décembre 2022, l'essentiel des engagements irrévocables a pour objet la sécurisation des approvisionnements de matières premières.

28-A2. Passifs éventuels

Les sociétés du Groupe font périodiquement l'objet de contrôles fiscaux dans les pays où elles sont implantées. Les rappels d'impôts et taxes acceptés sont comptabilisés par voie de provisions. Les rappels contestés sont pris en compte, au cas par cas, selon des estimations intégrant le risque que le bien-fondé des actions et recours engagés puisse ne pas prévaloir. Des passifs d'impôts sont constatés par voie de provision en cas d'incertitudes relatives à la détermination des impôts.

La société Renault S.A.S. avait reçu le 19 décembre 2019 une notification interruptive de redressement fiscal au titre des prix de transfert pour l'exercice 2016 qui a été complétée par une notification en date du 24 juin 2021 au titre des exercices 2017 et 2018. Le 21 décembre 2022, l'administration fiscale française a émis une proposition de rectification interruptive au titre de l'exercice 2019 dans le cadre d'une nouvelle procédure de contrôle portant sur la période 2019-2020. Les montants les plus significatifs de ces notifications sont contestés par Renault Group et n'ont pas été provisionnés dans les comptes au 31 décembre 2022.

La société RESA (Renault España SA) a reçu une notification de redressement fiscal au titre des prix de transfert pour un montant de 213 millions d'euros fin 2020 que Renault Group conteste. Une procédure de règlement amiable entre la France et l'Espagne a été lancée en 2021. Aucune provision n'a été comptabilisée au titre de cette notification, dans la mesure où le Groupe estime que la probabilité d'avoir gain de cause est forte. Un montant de dépôt de garantie de 213 millions d'euros a été versé auprès de l'administration fiscale espagnole (135 millions d'euros en 2020 et 78 millions d'euros en 2021) qui est comptabilisé en actifs financiers non courants et présenté dans les flux d'investissement (Diminution (Augmentation) des prêts de l'Automobile) dans le tableau de flux de trésorerie consolidé. Les exercices 2017 à 2020 sont en cours de vérification par l'administration fiscale espagnole.

Les opérations de cessions de filiales ou d'activités réalisées par le Groupe sont généralement assorties de clauses de garantie de passif en faveur de l'acquéreur. Au 31 décembre 2022, le Groupe n'a pas identifié de risques significatifs liés à ces opérations.

Les sociétés du Groupe sont soumises périodiquement à des enquêtes des autorités dans les pays où elles sont implantées. Les conséquences financières des condamnations acceptées sont comptabilisées par voie de provisions. Les condamnations contestées sont prises en compte, au cas par cas, selon des estimations

intégrant le risque que le bien-fondé des actions et recours engagés puisse ne pas prévaloir.

Les principales enquêtes des autorités de la concurrence et de la réglementation automobile en cours au 31 décembre 2022 portent sur des ententes ou les niveaux d'émission des véhicules en Europe.

Dans le cadre de la procédure en cours en France sur le dossier « émissions », et faisant suite à l'ouverture le 12 janvier 2017 d'une information judiciaire sur demande du Parquet de Paris, la société Renault s.a.s. a été mise en examen pour tromperie le 8 juin 2021.

Renault Group a déposé en juillet 2021 d'une part un cautionnement de 20 millions d'euros, intégré au bilan, pour garantir sa représentation à tous les actes de procédure et pour l'éventuel paiement des dommages et amendes et d'autre part, a émis une garantie bancaire le 8 octobre 2021 d'un montant de 60 millions d'euros pour indemniser les éventuels préjudices. Renault Group conteste avoir commis la moindre infraction et rappelle que ses véhicules ont tous et toujours été homologués conformément aux lois et réglementations en vigueur à l'époque. Les éventuelles conséquences sur les suites de la procédure en cours ne peuvent être estimées de façon fiable à ce stade et aucune provision au titre de ces procédures n'a été comptabilisée au 31 décembre 2022 (comme au 31 décembre 2020 et 2021).

Environ 80 % des ventes 2022 du Groupe sont soumises à des réglementations relatives aux émissions de CO₂, principalement au sein de l'Union Européenne, mais aussi notamment au Royaume-Uni, en Corée du Sud, ou au Brésil.

En 2020, 2021 et 2022, les trois membres de l'Alliance - Renault, Nissan et Mitsubishi Motors corp. - ont signé des accords de mise en commun des objectifs CAFE pour l'Union Européenne, les pénalités potentielles à payer aux autorités concernées en cas de non-conformité étant déterminées au niveau du regroupement des trois constructeurs de l'Alliance. Aucune provision au titre de la réglementation CAFE au sein de l'Union Européenne n'a été comptabilisée par Renault Group au 31 décembre 2022 (comme au 31 décembre 2021).

Renault Group a confirmé dans un communiqué de presse du 17 janvier 2022 avoir atteint ses objectifs CAFE sur le véhicule particulier et le véhicule utilitaire en 2021 (ces résultats devraient être consolidés et formalisés par la Commission européenne dans les prochains mois). Selon les estimations disponibles pour 2022, les objectifs devraient également être atteints sur l'exercice en cours.

Une provision de 10 millions d'euros a été comptabilisée au titre des pénalités CAFE relatives à 2022 (11 millions en 2021) pour la Corée du Sud, ce qui porte la provision totale pour les années 2019 à 2022 à 45 millions d'euros.

Les sociétés du Groupe sont, par ailleurs, soumises aux réglementations applicables en termes de pollution notamment des sols et des nappes phréatiques qui varient selon les pays dans lesquels elles sont situées. Certains de ces passifs environnementaux sont potentiels et n'auront à être comptabilisés qu'en cas d'arrêt d'activité ou de fermeture de site. Il est par ailleurs parfois

05

05

Renault Group

Information financière et comptable

difficile de déterminer le montant de l'obligation avec une fiabilité suffisante. Seuls les passifs correspondant à une obligation juridique ou implicite existante à la clôture et dont l'estimation du montant est raisonnablement fiable font l'objet d'une provision à la clôture.

Le Groupe constitue des provisions au titre du recyclage de ses produits en fonction des obligations réglementaires et lorsque les modalités d'organisation de la filière de recyclage sont déterminées. En France, la loi AGECE « Anti-gaspillage pour une économie circulaire » promulguée le 10 février 2020 vise à étendre la responsabilité des industriels dans la gestion de leurs déchets. Renault Group a une obligation accrue résultant de la publication de cette loi et de son décret d'application n°2022-1493 portant sur l'ensemble du parc roulant. Une étude est en cours pour déterminer le caractère onéreux ou non de cette obligation. Aucune provision n'a été comptabilisée à ce titre au 31 décembre 2022.

Le 15 mars 2022, la Commission européenne a effectué des visites et saisies dans les locaux d'entreprises et d'associations du secteur automobile établis dans plusieurs États membres de l'Union Européenne. Parallèlement, la Commission européenne a adressé des demandes formelles d'informations à plusieurs entreprises du secteur. L'enquête porte sur une éventuelle collusion anticoncurrentielle en matière de collecte, de traitement et de valorisation des véhicules particuliers et utilitaires en fin de vie (VHU), concernant notamment (i) la rémunération des entreprises de collecte, de traitement et de valorisation des VHU, et (ii) l'utilisation de données relatives à la recyclabilité ou à la valorisation des VHU dans les supports publicitaires.

Renault figure parmi les entreprises ayant fait l'objet de visites et saisies en date du 15 mars 2022. En parallèle, Renault a reçu une demande d'information de la part de l'Autorité de concurrence britannique (Competition and Markets Authority), qui enquête sur des pratiques similaires. Renault a répondu aux demandes d'informations de la Commission européenne et de la CMA.

Les éventuelles conséquences sur les suites de la procédure en cours ne peuvent être estimées de façon fiable à ce stade et aucune provision au titre de ces procédures n'a été comptabilisée au 31 décembre 2022.

28-A3. Engagements donnés d'achat de titres

Lorsque le Groupe consent aux actionnaires minoritaires de sociétés intégrées globalement des options de vente de leurs participations, une dette est enregistrée au titre de ces options avec pour contrepartie une diminution des capitaux propres-part des participations ne donnant pas le contrôle.

Le Groupe a consenti aux actionnaires minoritaires de Banco RCI Brasil S.A, Rombo Compania Financiera, RCI

Colombia S.A, RCI Financial Services s.r.o des options de vente de leurs participations, dont les conséquences sur les états financiers sont exposées en Note 18-H.

Des accords de partenariat avec Oyak en Turquie ont été signés en 2018 qui incluent des options de vente et d'achat des titres ne donnant pas le contrôle (puts et calls) parfaitement symétriques permettant sous certaines conditions à Renault S.A.S. d'acquérir les parts d'Oyak dans Oyak Renault (call) et de vendre ses parts dans MAIS (put) et permettant à Oyak de vendre ses parts dans Oyak Renault (put) et d'acquérir les parts de Renault S.A.S. dans MAIS (call). Le prix d'exercice du put est déterminé, en cas d'exercice de ce dernier, par trois experts indépendants qui devront être nommés à la date d'exercice. L'analyse des contrats n'a pas mis en évidence de circonstances qui échapperaient au contrôle de Renault Group permettant à Oyak d'exercer son put sans contestation possible de Renault Group. En conséquence aucune dette n'a été comptabilisée à ce titre ni au 31 décembre 2021 ni au 31 décembre 2022.

28-A4. Actifs donnés en garantie dans le cadre de la gestion de la réserve de liquidité

Dans le cadre de la gestion de sa réserve de liquidité, le Financement des ventes accède aux opérations de politique monétaire de la Banque Centrale Européenne (BCE) et de la Banque Centrale d'Angleterre (BOE). Pour accéder aux opérations de politique monétaire de la BCE, le Financement des ventes a donné en garantie à la Banque de France (BF - Gestion Globale des Garanties) des actifs pour une valeur comptable de 8 907 millions d'euros au 31 décembre 2022 (7 111 millions d'euros au 31 décembre 2021). Ces actifs sont constitués de 7 647 millions d'euros de titres de véhicules de titrisation et 1 260 millions d'euros de créances de financement des ventes (6 628 millions d'euros de titres de véhicules de titrisation, 3 millions d'euros d'obligations et 480 millions d'euros de créances de financement des ventes au 31 décembre 2021). Le financement reçu de la Banque de France et garanti par ces actifs s'élève à 3 250 millions d'euros au 31 décembre 2022 (3 738 millions d'euros au 31 décembre 2021). Pour accéder aux opérations de politique monétaire de la Banque d'Angleterre, le Financement des ventes a donné en garantie à la Banque d'Angleterre (programme TFSME) des actifs pour une valeur comptable de 712 millions de livre sterling (803 millions d'euros). Ces actifs sont constitués par une opération de titrisation auto-souscrite et d'une obligation. Le financement reçu de la Banque d'Angleterre et garanti par ces actifs s'élève à 465 millions d'euros au 31 décembre 2022. L'ensemble des actifs présentés à la Banque de France et à la Banque d'Angleterre à titre de garantie est maintenu au bilan.

Présentation générale de Renault Group	Développement durable	Gouvernement d'entreprise	Risque et contrôle	Information financière et comptable	Information sur la société, le capital et l'actionariat	Assemblée Générale	Informations complémentaires
----------------------------------------	-----------------------	---------------------------	--------------------	-------------------------------------	---------------------------------------------------------	--------------------	------------------------------

Information financière et comptable

05

28-B. Hors bilan. Engagements reçus, actifs éventuels et actifs reçus en garantie

(en millions d'euros)	2022	2021
Engagements de reprise reçus par le Financement des ventes ⁽¹⁾	6 006	5 908
Garanties financières reçues	3 390	3 001
dont Financement des Ventes ⁽²⁾	3 250	2 851
Actifs reçus en garantie	2 811	2 763
dont Financement des Ventes ⁽²⁾	2 736	2 757
Autres engagements reçus	162	94

(1) Il s'agit des engagements reçus par le Financement des ventes du réseau de Nissan ou d'autres tiers pour le rachat en fin de contrat des véhicules donnés en location.

(2) Dans le cadre de son activité de financement des ventes de véhicules neufs ou d'occasion, le Financement des ventes a reçu de sa clientèle des garanties financières pour un montant de 3 250 millions d'euros et des actifs en garantie pour un montant de 2 736 millions d'euros à fin décembre 2022 (respectivement 2 851 millions d'euros et 2 757 millions d'euros au 31 décembre 2021) (Note 15-G).

Les engagements hors bilan reçus concernant des lignes de crédit ouvertes confirmées sont présentés en Note 25-B1.

Engagements reçus – options d'achat de titres

Le Groupe dispose d'une option d'achat lui permettant de monter au capital à hauteur de 70% et de prendre le contrôle de la société Whylot à horizon 2023. Cette option d'achat est subordonnée à l'atteinte d'objectifs par Whylot et n'est pas exerçable au 31 décembre 2022. Aucune dette n'est enregistrée au titre de cet engagement.

Le Groupe dispose d'options lui permettant de participer aux prochaines augmentations de capital de la société Verkor sans perspective de prise de contrôle. Aucune dette n'est enregistrée au titre de cet engagement.

Dans le cadre de la cession par Renault Group de ses participations dans Renault Russia et le Groupe Avtovaz en date du 15 mai 2022, l'accord de cession prévoit une option de rachat par Renault Group de sa participation dans Lada Auto Holding (société mère d'Avtovaz), exerçable lors de trois périodes de 90 jours débutant les

15 mai 2024, 2026 et 2028. Cette option est exerçable pour un rouble et s'accompagne d'un engagement par Renault Group de contribuer en cash à Avtovaz sur 4 ans pour un montant déterminé discrétionnairement par Renault Group en fonction du total des subventions non remboursables reçues de l'Etat Russe, des contributions en trésorerie aux actifs et/ou au capital social d'Avtovaz et des profits accumulés par le Groupe Avtovaz calculés en IFRS entre la date de cession de la participation dans Avtovaz et la date d'exercice de l'option d'achat.

Ce montant ainsi contribué déterminera le pourcentage de participation (compris entre 51% et 67,69%) ainsi racheté par Renault Group, étant précisé qu'une contribution de 400 millions d'euros donnera automatiquement droit à une participation de 51% pour Renault Group.

Le dérivé correspondant à cette option a une valeur nulle au 31 décembre 2022.

Note 29**Événements postérieurs à la clôture**

Renault Group a annoncé le 6 février 2023 la signature d'un accord-cadre contraignant définissant les principes d'un nouveau schéma de gouvernance et le rééquilibrage des participations croisées entre Renault Group et Nissan. Les deux entreprises prévoient de conclure un nouvel accord d'ici le 31 mars 2023 qui remplacera les accords actuels régissant l'Alliance. Ce nouvel accord entrerait en vigueur pour une période initiale de 15 ans.

Ainsi Renault Group transférerait 28,4% de ses actions de Nissan dans une fiducie française, où les droits de vote seraient « neutralisés » pour la plupart des décisions, mais où les droits économiques (dividendes et produits de vente des actions) bénéficieraient toujours entièrement à Renault Group jusqu'à la vente de ces actions. Renault

Group et Nissan conserveraient une participation croisée de 15%, avec une obligation de conservation, ainsi qu'une obligation de plafonnement de leurs participations. Ils seraient tous deux en mesure d'exercer librement les droits de vote attachés à leur participation directe de 15%, avec un plafond de 15%. Renault Group donnerait instruction au fiduciaire de vendre ces actions Nissan si les conditions économiques sont raisonnables pour Renault Group, dans le cadre d'un processus organisé et ordonné, mais il n'aurait aucune obligation de vendre ses actions dans un délai spécifique prédéterminé. L'Alliance Operating Board resterait l'instance de coordination.

Cette annonce n'a pas d'incidence dans les états financiers consolidés au 31 décembre 2022.

05

Renault Group

Information financière et comptable

Note 30

Sociétés consolidées

30-A. Sociétés consolidées par intégration globale (filiales)

Pourcentage d'intérêt du Groupe	Pays	31 décembre 2022	31 décembre 2021
Renault SA	France	Société consolidante	Société consolidante
AUTOMOBILE			
France			
Renault S.A.S.	France	100	100
Alpine Racing SAS	France	100	100
Auto Châssis International (ACI Le Mans)	France	100	100
ACI Villeurbanne	France	100	100
Fonderie de Bretagne ⁽¹⁾	France	-	100
Ingénierie de la Division des Véhicules Electriques (IDVE)	France	100	100
Ingénierie de la Division des Véhicules Utilitaires (IDVU)	France	100	100
Manufacture Alpine Dieppe Jean Rédélé	France	100	100
Maubeuge Construction Automobile (MCA)	France	100	100
Mobilize Ventures	France	100	100
ReKnow University ⁽¹⁾	France	100	100
Renault Développement Industriel et Commercial (RDIC)	France	100	100
Renault DREAM (RDREAM)	France	100	100
Renault ElectricCity	France	100	100
Renault Retail Group et ses filiales	France	100	100
Renault Samara (France)	France	100	100
Renault SW Labs sas	France	100	100
Société Immobilière pour l'Automobile (SCIA)	France	100	100
Société Immobilière de Construction Française pour l'Automobile et la Mécanique (SICOFRAM) et sa filiale	France	100	100
Société Immobilière d'Épône	France	100	100
Société Immobilière Renault Habitation (SIRHA)	France	100	100
Sci Plateau de Guyanaourt	France	100	100
SNC Renault Cléon	France	100	100
SNC Renault Douai	France	100	100
SNC Renault Flins	France	100	100
SNC Renault Sandouville	France	100	100
Société de Transmissions Automatiques (STA)	France	100	100
Société de véhicules Automobiles de Batilly (SOVAB)	France	100	100
SODICAM 2	France	100	100
Sofrastock International	France	100	100
Technologie et Exploitation Informatique (TEI)	France	100	100
THE FUTURE IS NEUTRAL (anc. Renault Environnement)	France	100	100
Europe			
Renault Deutschland AG et ses filiales	Allemagne	100	100
Renault Österreich GmbH	Autriche	100	100
Renault Belgique Luxembourg	Belgique	100	100
Renault Industrie Belgique (RIB)	Belgique	100	100
Renault Nissan Bulgaria EAD	Bulgarie	100	100
Renault Nissan Hrvatska SARL ⁽²⁾	Croatie	-	100
New H Powertrain Holding ⁽³⁾	Espagne	100	-
RT Powertrain Spain ⁽³⁾	Espagne	100	-
Renault España Comercial SA (RECSA) et ses filiales	Espagne	100	100
Renault España SA	Espagne	100	100
Renault Hungária Kft. ⁽²⁾	Hongrie	-	100
Renault Irlande	Irlande	100	100
Renault Italia et sa filiale	Italie	100	100

Présentation générale de Renault Group	Développement durable	Gouvernement d'entreprise	Risque et contrôle	Information financière et comptable	Information sur la société, le capital et l'actionariat	Assemblée Générale	Informations complémentaires
----------------------------------------	-----------------------	---------------------------	--------------------	-------------------------------------	---------------------------------------------------------	--------------------	------------------------------

Information financière et comptable

Pourcentage d'intérêt du Groupe	Pays	31 décembre 2022	31 décembre 2021
Motor Reinsurance Company	Luxembourg	100	100
Renault Group b.v.	Pays-Bas	100	100
Renault Nederland	Pays-Bas	100	100
Renault Polska	Pologne	100	100
Companhia Aveirense de Componentes para a Industria Automovel SA (CACIA)	Portugal	100	100
Renault Portuguesa et sa filiale	Portugal	100	100
Renault Ceska republika	République Tchèque	100	100
Grigny UK Ltd	Royaume-Uni	100	100
Alpine Racing Ltd.	Royaume-Uni	100	90
Renault UK	Royaume-Uni	100	100
Automobile Dacia	Roumanie	99	99
Renault Commercial Roumanie SRL	Roumanie	100	100
Renault Mecanique Roumanie SRL	Roumanie	100	100
Renault Technologie Roumanie SRL	Roumanie	100	100
Renault Slovensko Spol S Ro	Slovaquie	100	100
Renault Nissan Slovenija DOO ⁽²⁾	Slovénie	-	100
Revz D.d.	Slovénie	100	100
Renault Nordia AB et sa filiale ⁽²⁾	Suède	-	100
Renault Finance	Suisse	100	100
Renault Suisse SA	Suisse	100	100
Afrique Moyen-Orient			
Renault Algérie spa	Algérie	100	100
Renault Commerce Maroc	Maroc	80	80
Renault Maroc Services	Maroc	100	100
Renault Tanger Exploitation	Maroc	100	100
Renault Tanger Méditerranée	Maroc	100	100
Société Marocaine de Construction Automobile (SOMACA)	Maroc	98	98
Amériques			
Renault Argentina SA et ses filiales	Argentine	100	100
Renault do Brasil Comercio e Participacoes Ltda.	Bésil	100	100
Renault Do Brasil SA	Bésil	100	100
Industria de Conjuntos Mecanicos Aconzagua SA (Carmecanica)	Chili	100	100
Renault Centro de Servicios Compartidos SAS	Colombie	100	100
Sociedad de Fabricación de Automotores SA (SOFASA)	Colombie	100	100
Renault México SA de CV	Mexique	100	100
Asie Pacifique			
Vehicle Distributors Australia Pty Ltd.	Australie	100	100
Jiangxi Jianling Group Electric Vehicle Co., Ltd.	Chine	50	50
Jiangxi Jianling Group Electric Vehicle Sales Co., Ltd.	Chine	50	50
Kunming Furui Electric Vehicles Sales Service Co., Ltd.	Chine	50	50
Renault Beijing Automotive Co., Ltd.	Chine	100	100
Renault Korea Motors Co., Ltd	Corée du sud	53	80
Renault India Private Ltd.	Inde	100	100
Renault Treasury Services Pte. Ltd.	Singapour	100	100
Eurasie			
OJSC Renault Russia ⁽²⁾	Russie	-	100
OYAK Renault Otomobil Fabrikalari	Turquie	52	52
Renault Goup Otomotiv Anonim Sirketi ⁽²⁾	Turquie	100	-
Renault Ukraine	Ukraine	100	100
FINANCEMENT DES VENTES			
France			
Bipi Mobility France	France	100	100
Diaa SA	France	100	100
Diaa Location SA	France	100	100
RCI Banque SA	France	100	100

05

05

Renault Group

Information financière et comptable

Pourcentage d'intérêt du Groupe	Pays	31 décembre 2022	31 décembre 2021
Europe			
RCI Versicherungs-Service GmbH	Allemagne	100	100
RCI Financial Services SA	Belgique	100	100
Autofin SA	Belgique	100	100
Bipi Mobility SL	Espagne	100	100
Overlease SA	Espagne	100	100
RCI ZRT	Hongrie	100	100
Bipi Mobility Italy S.R.L.	Italie	100	100
ES Mobility S.R.L.	Italie	100	100
RCI Insurance Ltd	Malte	100	100
RCI Life Ltd	Malte	100	100
RCI Services LTD	Malte	100	100
RCI Usluga d.o.o. [®]	Croatie	100	-
RCI Financial Services b.v.	Pays-Bas	100	100
Bipi Mobility Netherlands B.V. [®]	Pays-Bas	100	-
RCI Leasing Polska Sp. z o.o.	Pologne	100	100
RCI Gest Seguros - Mediadores de Seguros, Lda	Portugal	100	100
RCICOM, SA	Portugal	100	100
RCI Finance SK s.r.o. [®]	Slovaquie	100	100
RCI Finance CZ, s.r.o.	République Tchèque	100	100
RCI Financial Services s.r.o.	République Tchèque	50	50
RCI Lizing d.o.o. [®]	Slovenie	100	100
RCI Broker De Asigurare	Roumanie	100	100
RCI Finantare Romania S.r.L.	Roumanie	100	100
RCI Leasing Romania IFN SA	Roumanie	100	100
RCI Financial Services Ltd	Royaume-Uni	100	100
RCI Bank UK Limited	Royaume-Uni	100	100
Bipi Mobility UK Limited [®]	Royaume-Uni	100	100
RCI Finance SA	Suisse	100	100
Afrique Moyen-Orient			
RCI Finance Maroc	Maroc	100	100
RDFM S.A.R.L.	Maroc	100	100
Amériques			
Courtage SA	Argentine	100	100
Rambo Compania Financiera SA	Argentine	50	50
Administradora de Consorcio RCI Brasil Ltda	Bésil	100	100
Banco RCI Brasil SA	Bésil	50	50
RCI Brasil Serviços e Participações Ltda	Bésil	100	100
Corretora de Seguros RCI do Brasil SA	Bésil	100	100
RCI Colombia, SA Compania de Financiamiento	Colombie	51	51
RCI Servicios Colombia SA	Colombie	100	100
Asie Pacifique			
RCI Financial Services Korea CO, Ltd.	Corée du sud	100	100
RCI Insurance Service Korea Co, Ltd. [®]	Corée du sud	100	100
Eurasie			
LLC RNL LEASING	Russie	100	100
Avtovaz			
Avtovaz et ses filiales [®]	Russie	-	58
SERVICES DE MOBILITE			
France			
Class & co sas [®]	France	-	100
Elto Holding	France	100	100
Glide.io	France	100	100
Renault Mobility As an Industry	France	100	100

Présentation générale de Renault Group	Développement durable	Gouvernement d'entreprise	Risque et contrôle	Information financière et comptable	Information sur la société, le capital et l'actionariat	Assemblée Générale	Informations complémentaires
----------------------------------------	-----------------------	---------------------------	--------------------	-------------------------------------	---------------------------------------------------------	--------------------	------------------------------

Information financière et comptable

Pourcentage d'intérêt du Groupe	Pays	31 décembre 2022	31 décembre 2021
Europe			
Elto DACH GmbH	Allemagne	51	51
Elto BeLux	Belgique	51	51
Elto Iberia Sociedad Limitada	Espagne	60	60
Coalagour Limited t/a iCabbi	Irlande	100	100
Taxi Alliance Software Ltd. ⁽¹⁾	Irlande	97	-
Elto Italy S.r.l.	Italie	100	100
Coalagour UK Limited	Royaume-Uni	100	100
Elto UK	Royaume-Uni	100	100
Fliit Technologies Ltd. et ses filiales	Royaume-Uni	93	74
SCT Systems Limited t/a DISC	Royaume-Uni	100	100
Amériques			
Original Software LTDA	Bésil	100	100
iCabbi Canada, Incorporation	Canada	100	100
iCabbi USA, Incorporation	Etats-Unis	100	100
Asie Pacifique			
iCabbi Australia PTY LTD	Australie	100	100

(1) Entités entrées dans le périmètre de consolidation en 2022 (Note 3-A)

(2) Entités cédées ou fusionnées et sorties du périmètre de consolidation en 2022

30-B. Sociétés consolidées suivant le pourcentage d'intérêt de chaque élément du bilan et du compte de résultat (activités conjointes)

Pourcentage d'intérêt du Groupe	Pays	31 décembre 2022	31 décembre 2021
Renault Nissan Technology & Business Center India Private Limited (RNTBCI) ⁽¹⁾	Inde	67	67

(1) Le Groupe détient 60% des droits de vote dans la société indienne RNTBCI

05

05

Renault Group

Information financière et comptable

30-C. Sociétés consolidées par mise en équivalence
(entreprises associées et coentreprises)

Pourcentage d'intérêt du Groupe	Pays	31 décembre 2022	31 décembre 2021
AUTOMOBILE			
Renault Algérie Production	Algérie	40	40
Mobility Trader Holding GmbH	Allemagne	3	3
ToKai 2 GmbH	Allemagne	15	15
EGT New Energy Automotive Co, Ltd.	Chine	25	25
Renault Brilliance Jinbei Automotives Company Ltd.	Chine	40	40
Boone Comenor Metalimpex	France	33	33
Alliance Mobility Company France ⁽¹⁾	France	-	50
Hyvia	France	50	50
INDRA INVESTISSEMENTS SAS	France	50	50
ToKai 1	France	15	15
Verkor	France	24	24
Whylot	France	21	21
Renault Nissan Automotive India Private Limited	Inde	30	30
Alliance Mobility Company Japan ⁽²⁾	Japon	-	50
Groupe Nissan	Japon	44	44
Beyonaa HK Limited ⁽³⁾	Hong Kong	14	-
Alliance Ventures B.V.	Pays-Bas	40	40
Motolu Araclar Imal ve Satis AS (MAIS)	Turquie	40	40
FINANCEMENT DES VENTES			
Mobility Trader Holding GmbH	Allemagne	5	3
Renault Crédit Car SA	Belgique	50	50
Nissan Renault Financial Services India Private Limited	Inde	30	30
RN SF b.v.	Pays-Bas	50	50
Bank Austria Renault Nissan b.v.	Pays-Bas	30	30
RN Bank	Russie	30	30
ORFIN Finansman Anonim Sirketi	Turquie	50	50
AVTOVAZ			
FerroVaz GmbH ⁽³⁾	Allemagne	-	34
CSC Armenia-Lada ⁽³⁾	Arménie	-	34
JSC OAT ⁽³⁾	Russie	-	40
SERVICES DE MOBILITE			
Elta France ⁽³⁾	France	40	40
Car Sharing Mobility Services SL	Espagne	50	50

(1) Entités entrées dans le périmètre de consolidation en 2022 (Note 3-A).

(2) Entités cédées et sorties du périmètre de consolidation en 2022.

En application du règlement N° 2010-09 du 2 décembre 2010 de l'Autorité des Normes Comptables françaises, le Groupe met à disposition des tiers sur son site internet group.renault.com (Finance / Informations Financières / Documents et publications) à compter de la mise à disposition du Document d'enregistrement universel 2022 :

- la liste exhaustive des entreprises consolidées ;
- la liste des entreprises répondant à la définition des « titres de participations non consolidés », à savoir :
 - les titres de sociétés non contrôlées exclusivement qui figurent dans les actifs financiers non courants (Note 22) ;
 - les titres de sociétés contrôlées exclusivement et non consolidées qui sont classés en autres actifs courants (Note 17).

(2) 個別財務諸表

損益計算書

	2022年度		2021年度	
	百万ユーロ	億円	百万ユーロ	億円
営業費用	(55)	(80)	(49)	(71)
営業引当金の繰入及び戻入	(13)	(19)	(16)	(23)
営業費用、純額	(68)	(99)	(65)	(94)
投資関連収益及び投資関連貸付金及び債権からの収益	558	808	154	223
投資関連引当金の繰入及び戻入				
投資関連収益及び費用(注3.1)	558	808	154	223
為替差益	4	6	4	6
為替差損	(1)	(1)		
為替リスク引当金の繰入及び戻入				
為替差損益(注3.2)	3	4	4	6
受取利息及び類似収益	1	1		
支払利息及び類似費用	(267)	(387)	(207)	(300)
引当金戻入及び費用振替				
減価償却費、償却費及び引当金	(11)	(16)	(29)	(42)
その他の財務収益及び費用(注3.3)	(277)	(401)	(236)	(342)
財務収益、純額	284	411	(78)	(113)
特別損益項目を除く税引前経常利益	216	313	(143)	(207)
特別損益項目(注3.4)			558	808
法人所得税(注3.5)	148	214	123	178
当期純利益	364	527	538	779

貸借対照表 - 資産

	2022年度						2021年度	
	総額		減価償却費、償却費及び引当金		純額		純額	
	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
持分法で表示される投資	8,020	11,619			8,020	11,619	8,081	11,707
その他の投資及び金融資産(注4.1)	6,229	9,024			6,229	9,024	6,229	9,024
投資に関連する債権(注4.2)	19,350	28,032			19,350	28,032	19,278	27,928
金融資産	33,598	48,673	0	0	33,598	48,673	33,588	48,659
固定資産	33,598	48,673	0	0	33,598	48,673	33,588	48,659

債権(注4.4)	331	480			331	480	338	490
市場性ある有価証券 (注4.3)	167	242	1	1	166	240	190	275
金融商品の未実現収益	10	14			10	14	15	22
現金及び現金同等物	77	112			77	112	42	61
その他の資産(注4.4)	353	511			353	511	227	329
資産合計	34,536	50,032	1	1	34,535	50,031	34,400	49,835

貸借対照表 - 株主資本及び負債

	2022年度		2021年度	
	百万 ユーロ	億円	百万 ユーロ	億円
資本金	1,127	1,633	1,127	1,633
資本剰余金	4,782	6,928	4,782	6,928
持分法による評価差額	2,204	3,193	2,265	3,281
法定及び規制準備金	113	164	113	164
利益剰余金	9,647	13,976	9,109	13,196
当期純利益	364	527	538	779
株主資本(注5.1)	18,236	26,418	17,934	25,981
その他の資本(注5.2)	130	188	129	187
負債及び費用引当金(注5.3)	193	280	211	306
社債	10,004	14,493	8,163	11,826
金融機関からの借入	1,402	2,031	3,326	4,818
その他の借入及び金融負債	3,848	5,575	3,973	5,756
金融負債及び金融債務(注5.4)	15,255	22,100	15,462	22,400
その他負債(注5.5)	591	856	630	913
金融商品の未実現収益(注5.6)	-	-	-	-
繰延収益(注5.7)	131	190	34	49
株主資本及び負債合計	34,535	50,031	34,400	49,835

キャッシュ・フロー計算書

	2022年度		2021年度	
	百万 ユーロ	億円	百万 ユーロ	億円
キャッシュ・フロー（注7.1）	366	530	(16)	(23)
必要運転資本の変動	(100)	(145)	(49)	(71)
営業活動によるキャッシュ・フロー	267	387	(65)	(94)
その他の持分の純減少/（増加）			1,143	1,656
貸付金の純減少/（増加）	(3)	(4)	(1,440)	(2,086)
市場性ある有価証券の純減少/（増加）	29	42	47	68
投資活動によるキャッシュ・フロー	26	38	(250)	(362)
社債発行	2,011	2,913	2,239	3,244
社債償還	(207)	(300)	(803)	(1,163)
利付借入債務の純増加/（減少）	(2,032)	(2,944)	(1,082)	(1,567)
配当金の支払額				
社債発行費用及び償還プレミアム	(30)	(43)	(21)	(30)
財務活動によるキャッシュ・フロー	(258)	(374)	333	482
現金及び現金同等物の期首残高	42	61	24	35
現金及び現金同等物の増加/（減少）	35	51	18	26
現金及び現金同等物の期末残高	77	112	42	61

年次財務諸表に対する注記

以下の開示事項は、34,535百万ユーロの総資産を示す2022年12月31日現在の貸借対照表（当期純利益処分前）に対する注記及びリスト形式で表示する364百万ユーロの純利益を示す当該日に終了した当年の損益計算書に対する注記となる。

財務諸表は2022年1月1日から12月31日までの12ヶ月の期間を範囲とする。

2022年度財務諸表の発行は、2023年2月15日におけるルノーS.A.の取締役会により承認された。

これらの財務諸表はルノー・グループの連結財務諸表に含まれる。

1. 重大な事象

日産の会計年度は、純利益を1,598百万ユーロ（2,160億円）として2022年3月31日に終了し、ルノーS.A.は2022年の会計年度中、日産から64百万ユーロ（90億円）の配当金を受領した。

事業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2022年度に、ルノーの発行登録プログラムの一環として、日本市場において総額2,907億円の2本の社債を発行した。また、2022年にはフランス政府が保証する融資枠のうち2,010百万ユーロの返済を行った。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ている。

徹底した変更が行われる中、すべての従業員をルノー・グループの新戦略と将来の業績に関与させるため、ルノー・グループは、22ヶ国に及ぶ95,000超の従業員に6株の無償株を帰属させる従業員株式保有オペレーション、「ルノーリューション・シェアプラン」を開始した。このプランにより、21ヶ国では、従業員に30%の割引率で株式を購入する機会も提供している。ルノーリューション・シェアプランの基準株価は31.46ユーロに設定されているため、割引株価は22.02ユーロとなる。このプランの費用は2022年度の財務諸表において認識された。

2022年5月25日開催の定時株主総会において、取締役会の提案に基づき2021年度にかかる配当を行わないことを決定した。

2022年7月10日、ルノーSAは流動性契約を締結した。

2. 会計方針

ルノーS.A.の年次財務諸表は、フランス企業会計基準に関する2014年9月8日の閣議決定により承認されたANC（会計基準局（*Autorité des Normes Comptables*））の規則2014-03の規定に準拠して作成されている。

貸借対照表及び損益計算書の項目の評価には、以下の方法が適用された。

2.1 - 投資

CNC（国家会計審議会（*Conseil National de la Comptabilité*））の通知書第34号（1988年7月）により認められるとおり、貸借対照表における投資勘定の標準的な評価方法に代わる方法として、ルノーS.A.は単独支配子会社への投資に持分法を適用することを選択している。

- ・ 当該方法はルノー・グループの財務諸表に完全に連結されているすべての会社に適用される。

- ・ これらの会社の株主資本は、連結財務諸表において適用される会計原則に基づき決定される。これは評価方法であり、連結グループ会社間の内部取引の消去は考慮しない。
- ・ 子会社の評価にあっても、その会社の保有する株式が、ルノー・グループが単独で支配している企業のものである場合は同様の方法で評価する。
- ・ こうした投資先各社の自己資本評価に伴う子会社株式の持分合計の年間増減額は、損益勘定には算入せず、株主資本の「持分法による評価差額」勘定に計上する。当該差額金は分配したり、損失に充当したりしてはならない。なお、持分法による評価差額がマイナスとなった場合には、包括的減損引当金が収益に対して設定される。

ルノーS.A.が単独で支配していない会社への投資は、付随費用を除いた取得価額若しくは帳簿価額のいずれか低い価額で貸借対照表に計上する。帳簿価額は、純資産に対する持分及び収益見込みを考慮して評価する。投資の帳簿価額が総額より低い場合は、その差額に対する引当金が設定される。

会社に付与された貸付金及び持分に関連する債権は取得原価で計上し、これらの債権の回収が見込まれないリスクがある場合は減損を計上する。

2.2 - 市場性ある有価証券

市場性ある有価証券は、関連費用及び社債については未収金利を除いた取得原価と市場価格のいずれか低い方を帳簿価額とする。

無償株式制度及びストック・オプション制度並びに流動性契約を目的として保有する自己株式は、市場性ある有価証券として計上している。これらの株式は、オプションの行使価格が取得原価より低い場合に、株式価値（取得原価又は再割当の日における正味帳簿価額）と受益者によるかかる行使価格との差額に相当する費用引当金を計上している。

特定のプランに割り当てられない自己株式も市場性ある有価証券として計上している。株価が帳簿価額を下回った場合、減損として計上する。

有価証券の公正価値は主に市場価格を参照することにより決定される。

2.3 - 債権

債権は額面金額で計上される。減損は、主に年数及び回収不能リスクに基づき、その実現可能価額が取得原価を下回るときに認識される。

2.4 - 外貨建債権・債務の換算

外貨建債権・債務は以下の要領で換算する。

- ・ 外貨建債権・債務はすべて期末日の為替レートで換算する。
- ・ 取引日と12月31日との間に生じる換算差額は、「その他の資産」と「繰延収益」（為替換算調整勘定）に計上する。
- ・ 通貨（デリバティブを含む）ごとに全体的な外国為替ポジションを確定後、未実現為替差損リスクに対する引当金が設定される。

日産のヘッジに影響を与えている未実現損失は、損益計算書上の引当金には含まれていない。ANC規則2015-05に基づき、ヘッジされたキャッシュ・フローが実現される（投資の清算又は売却の日）まで、ヘッジ手段に係る未実現損失について損益計算書に引当金を計上しない。

2.5 - 永久劣後証券

永久劣後証券は、株主資本とは別に、その後の再評価を伴わず額面価額で計上される。

2.6 - 借入及び金融債務

借入はその額面金額により計上される。「その他の資産」に計上されている社債発行費用などの借入コスト、及び社債償還プレミアムなどは、該当融資期間にわたって定額法で償却される。

2.7 - リスク・負債引当金

負債及び費用引当金はANC規則2014-03に従って定義し、期末現在に存在する、将来発生する可能性の高い債務について設定するものである。一方、偶発債務は、財務諸表作成日現在で将来発生する可能性が高くなく確定もしていない債務、又は発生の可能性の高い債務で、確実な見積りのできないものである。偶発債務には引当金は設定されないが、オフバランス約定債務については場合に応じて報告することになっている。

2.8 - デリバティブ

ヘッジ目的のデリバティブの価値の変動は、かかる変動の一部又は全部の認識がヘッジ対象に対する対称的な処理を確保するために関連性のあるものでない限り、貸借対照表において認識されない。

この対称的な処理は、ヘッジ対象に関して計上される為替換算調整勘定と並行して、現金性商品勘定における対応する記帳を伴い、移行勘定におけるヘッジ手段の再評価を必要とする。

2017年1月1日からのANC規則2015-05の適用以降、日産のヘッジのために設定された借入に係る為替差損益は、もはや純損益に計上されていない。これらはその他の債権又はその他の負債における特定の勘定に計上され、投資の清算又は売却の日に累計額が損益計算書に振り替えられる。

「アイソレーテッド・オープン・ポジション」にあるデリバティブの価値は、為替換算調整勘定への記帳を通して、各期末の貸借対照表における市場価格に調整される。市場価格が未実現損失を示す場合、同額の引当金が損益計算書に認識される。

ヘッジの直物価格と先渡価格の間のプラス又はマイナスの差額は、財務成績において、ヘッジ期間に渡って分散される。

使用された仮定及び方法

未実現の為替差損益は直物価格と期末価格の差額に相当する。

2.9 - 特別損益項目、純額

特別損益項目は当社の通常業務とは明らかに異なる事象や取引から生じた収益及び損失であり、頻繁に又は定期的に発生するものではないと考えられる。

3. 損益計算書に関する分析

3.1 - 投資関連収益及び費用

詳細は以下のとおりである。

(単位：百万ユーロ)	2022年度	2021年度
日産自動車からの受取配当金	64	
ダチアからの受取配当金	301	57
ソファサからの受取配当金	5	
貸付金に係る受取利息	188	97
子会社及び関連会社に係る引当金の増加		
合計	558	154

貸付金に係る受取利息はすべてルノー・グループの子会社からのものである。

3.2 - 為替差損益

2022年度の為替差損益は3百万ユーロに達しており（2021年度は4百万ユーロ）、その内訳は以下のとおりである。

- ・ トレジャリーノートに係る3.5百万ユーロの為替差益（主に米国ドル及び英国ポンド建て）
- ・ ソファサからの受取配当金に係る0.5百万ユーロの為替差損

3.3 - その他の財務収益及び費用

2022年度、277百万ユーロの純損失計上（2021年度は236百万ユーロの損失計上）となった財務収益及び費用は、主に、合計267百万ユーロの支払利息及び類似費用、並びに自己株式に係る減損8百万ユーロによるものである。

支払利息及び類似の費用の内訳は以下のとおりである。

(単位：百万ユーロ)	2022年度	2021年度
スワップ後の社債に係る未払利息、純額 ^(*)	(135)	(104)
スワップ後の金融機関借入に係る未払利息、純額	(35)	(24)
子会社借入の終了に係る未払利息	(37)	(38)
永久劣後証券に係る未払利息	(18)	(17)
その他の財務費用	(9)	
その他（トレジャリーノート及びブローカー手数料）	(33)	(24)
合計	(267)	(207)

(*) 社債に係る純利息の内訳は、未払利息及び支払利息135百万ユーロ（2021年度は104百万ユーロ）であり、2022年度において、スワップに係る未収利息及び受取利息は無い。

2022年度の受取利息及び支払利息135百万ユーロの主な内訳は以下のとおりである。

- ・ 2020年11月25日発行の社債（EMTN57）に係る24百万ユーロ
- ・ 2018年9月28日発行の社債（EMTN53）に係る15百万ユーロ
- ・ 2021年4月1日発行の社債（EMTN58）に係る15百万ユーロ
- ・ 2019年6月24日発行の社債（EMTN54）に係る12.5百万ユーロ

- ・ 2021年12月2日発行の社債（EMTN59）に係る12.5百万ユーロ
- ・ 2021年7月6日発行の社債（第24回サムライ債）に係る12百万ユーロ
- ・ 2022年7月1日発行の社債（第25回サムライ債）に係る10百万ユーロ
- ・ 2017年3月8日発行の社債（EMTN49）に係る7.5百万ユーロ
- ・ 2017年11月21日発行の社債（EMTN51）に係る7.5百万ユーロ
- ・ 2018年4月18日発行の社債（EMTN52）に係る7百万ユーロ
- ・ 2019年10月4日発行の社債（EMTN55）に係る6百万ユーロ
- ・ 2021年7月6日発行の社債（第23回サムライ債）に係る3百万ユーロ
- ・ 2022年12月22日発行の社債（第26回サムライ債）に係る1百万ユーロ

フランス政府による保証の対象である融資の未払利息26百万ユーロ（2021年度は22百万ユーロ）は、金融機関からの借入に対する未払利息に含まれる。

2022年度、その他の財務費用は、2021年の研究税控除債権の譲渡に係る手数料から成る。2021年度に計上されたその他の財務費用はなかった。

3.4 - 特別損益項目

2021年3月、ルノーSAはダイムラーAGに対する持分を総額1,143百万ユーロで売却した。取得価額584百万ユーロの株式を処分したことにより、558百万ユーロの特別利益となった。

2022年度、特別な取引は行われていない。

3.5 - 法人所得税

ルノーS.A.はフランスにおける法人所得税額の決定を国内の連結納税制度によって行うことを同制度の制定時に選択しており、2004年1月1日以降、ルノーS.A.がフランスで課税されるルノー・グループにはこの制度が適用されている。95%超をルノーS.A.に保有されるフランスの子会社は、この制度に基づき納付すべき法人所得税を当社に直接支払う。国内連結納税の範囲内の各事業体は、個別に課税されたとした場合の理論上の仮税金費用を計上する。この仕組みにより生じた節税額は、関連する事業体のグループを代表する会社であるルノーS.A.の収益として扱われる。ルノーの納税グループは中立性の原則を適用しているため、ルノーS.A.には、欠損金利用による節税額を当該子会社に対して再配分又は返済を行う義務はない。

課税所得に対して繰越することができる損失の最大限度額は、1百万ユーロに課税所得のうち1百万ユーロを超える額の50%を加えた額である。かかる残高は無期限に繰越可能である。

これらの規則は以下の場合に適用される。

- ・ 連結納税グループの利益 / 損失の決定について
- ・ 基準に従い、法人所得税の計算の基礎となる連結納税に含まれる各会社の利益 / 損失の決定について

税務上の繰越欠損金に関するこれらの規則は、その原因を問わず、期末時点に存在するすべての欠損金に対して適用される。

実際には、ルノーS.A.は、2022年度のルノーS.A.の課税所得の決定にあたって不足額を計上しなかった（課税所得は-1,835百万ユーロに達する。）。

2022年度において連結納税グループは、CGIの第39号の13により認められるとおり、工業ロイヤリティに係る軽減税率を放棄した。

2022年度の法人所得税による収益は132百万ユーロであり、ルノーS.A.の子会社がルノーS.A.とは別に課税されるであろう法人所得税額（すべての税金の調整を含む。）に一致する。

当年に関連する税金費用の詳細は以下のとおりである。

(単位：百万ユーロ)	税引前 利益	税金					純利益	
		理論的 課税額	相殺	課税額 ルノーの 貸方に発生	控除額	支払額	理論上	帳簿上
通常税率適用の当期利益	216	(9)	9				225	216
特別損益項目								
連結納税		(132)				(132)		132
減損		(16)				(16)		16
その他								
合計	216	(158)	9			(148)	225	364

ルノーS.A.の繰延税金ポジションの詳細は以下のとおりである。

(単位：百万ユーロ)	2022年		2021年		変動額	
	資産 ⁽¹⁾	負債 ⁽²⁾	資産 ⁽¹⁾	負債 ⁽²⁾	資産 ⁽¹⁾	負債 ⁽²⁾
税務上損金(又は益金)算入済み で会計上は未処理のもの	33	81	13	53	20	28
合計	33	81	13	53	20	28

(1) 将来の税軽減額

(2) 将来の税金費用

2022年12月31日現在、ルノーS.A.は、3,056百万ユーロの税務上の繰越欠損金を保有した。

4. 貸借対照表の分析 - 資産

4.1 - その他の投資

当年度中の増減は、以下のとおりである。

(単位：百万ユーロ)	期首残高	期中変動	期末残高
日産自動車に対する投資	6,217		6,217
RNBVに対する投資	12		12
引当金控除前合計	6,229		6,229
減損	-		-
純合計額	6,229	-	6,229

1999年度、ルノーS.A.は日産自動車株式会社に対する持分を取得した。2022年12月31日現在、この持分は1,831,837,027株、すなわち日産の資本の43.40%にあたる。これらの株式は東京証券取引所に上場されており、額面価額は50円である。2022年12月31日現在、その市場価格は1株当たり418円(2.97ユーロ)であり、合

計で5,441百万ユーロである（2021年12月31日現在は1株当たり556円（4.26ユーロ）で合計7,804百万ユーロであった。）。

2022年12月31日現在の日産の株価418円/株によれば、ルノー・グループの日産に対する投資価値は5,441百万ユーロと評価される（2021年12月31日現在では株価556円で7,804百万ユーロ）。

2022年12月31日現在、日産への投資の株式市場における価値が、ルノー・グループの財政状態計算書における価値を12.48%下回っていた。

会計方針の注記に示している方法により、2022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7.73%及び永久成長率（インフレの影響を含む）1.42%を適用した。継続価値は日産の過去のデータ並びに台数及び為替に関する新たな中期予測を含む保守的な中長期予測と整合する収益性の見積もりの下で算定した。

テストの結果、2022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が合理的に変更されても、日産への投資の回収可能価額が帳簿価額を下回ることはないと判断されている。

4.2 - 子会社及び関連会社に対する債権

当年度中の増減は以下のとおりである。

（単位：百万ユーロ）	期首残高	増加	減少	期末残高
未収配当金 [*]	-	69	-	69
貸付金	19,265	1,482	(1,466)	19,281
引当金控除前合計⁽¹⁾	19,265	1,551	(1,466)	19,350
減損				
純合計額	19,265	1,551	(1,466)	19,350
(1) 短期（1年未満に期日が到来する分）	19,254			19,339
長期（1年後以降に期日が到来する分）	11			11
[*] 為替再評価額考慮後				

貸付金には以下のものが含まれる。

- ・ ルノー・ファイナンスへの短期投資10,143百万ユーロ（2021年度は9,694百万ユーロ）
- ・ ルノー・グループの子会社との間の集中的資金管理契約に伴う短期貸付金8,310百万ユーロ（2021年度は8,702百万ユーロ）
- ・ 現金担保契約に基づくRCIへの700百万ユーロ
- ・ RTMへの貸付金90百万ユーロ（2021年度は140百万ユーロ）

貸付金はすべてルノー・グループの子会社に関するものである。

4.3 - 市場性ある有価証券

市場性ある有価証券にはルノーS.A.の自己株式166百万ユーロが含まれている。

自己株式数の変動は以下のとおりである。

	期首	オプションの 行使及び付与	購入	売却	他の金融資 産 への振替	繰入	戻入	期末残高
自己株式数	4,582,464	1,279,003	6,020,809	4,013,309				5,310,961
割り当てられた株式	187	(75)	34		(8)			138
割り当てられていな い株式	5		21		(2)			24
株式 - 流動性契約			129	(125)				4
総価額(単位:百万 ユーロ)	192	(75)	184		(10)			166
減損(単位:百万 ユーロ)	(2)				10	(8)		-
合計(単位:百万 ユーロ)	190	(75)	184	(125)	-	(8)	-	166

オプションの行使及び株式の権利確定は、主に非居住者に対するプラン25に基づく169,622株及びプラン26に基づく1,109,158株の権利確定に係る。

計上された減損は取得価格と当年の最終月の平均始値の差額に相当する。かかる減損はプランに割り当てられない株式について認識される。

4.3.1 - ストック・オプション制度及び業績連動株式制度

取締役会は定期的にルノー・グループの幹部社員及びマネジャーに対し、制度ごとに価格及び行使期間の異なる業績連動株式を付与している。2012年度まではそれぞれ権利確定及び必要保有期間の異なるストック・オプションも定期的に付与された。すべての制度において、受益者へのオプションや業績連動株式の付与数を決定するうえで勤務成果を条件に加えている。ストック・オプション又は業績連動株式の権利の喪失は適用ある規則に基づき、自己都合退職又は雇用終了の場合は全オプション及び権利を喪失し、会社の都合による退職の場合は個別に決定される。

2022年度に、1,684千株式に係る新業績連動株式制度が導入された。株式の権利確定期間は3年で、最低保有期間はなく、居住者と非居住者との間の区別もない。

4.3.1.1 - 各対象者が保有するストック・オプション及び業績連動株式にかかる権利の数の変動

	株式に かかる権利
2022年1月1日現在未行使のオプション及び未確定の権利	4,444,368
付与	1,683,640
行使されたオプション又は権利確定がなされた権利	(1,279,253)
期限切れのオプション及び権利並びにその他の調整	(375,054)

2022年12月31日現在未行使のオプション及び未確定の権利

4,473,701

* 権利が確定された業績連動株式は主に2018年度に非居住者についてプラン25及び2019年度に居住者についてプラン26に基づいて付与されたものである。

4.3.1.2 - 業績連動株式制度

プラン26からは、税法上のフランス居住者又は外国居住者に対して、権利確定期間は3年間で、保有期間はない。

制度	制度の種類	付与日	2022年12月31日 時点で付与され た株式の権利	権利確定日	保有期間
プラン25*	業績連動株式	2018年2月15日	-	2022年2月15日	無し
プラン26*	業績連動株式	2019年6月12日	-	2022年6月12日	無し
プラン27	業績連動株式	2020年2月13日	1,305,690	2023年2月13日	無し
プラン28	業績連動株式	2021年4月23日	1,495,021	2024年4月23日	無し
プラン29	業績連動株式	2020年5月25日	1,672,990	2025年5月25日	無し
合計			4,473,701		

* このプランに関連する株式の権利は、2022年度に期限切れとなったか又は権利確定がなされたものである。

4.4 - 債権及びその他の資産

主な債権は以下のとおりである。

- ・ 2012年に導入されたルノーS.A.及びルノーS.A.S.間の再請求契約に基づく業績連動株式の未請求債権93万ユーロ（2021年度は127万ユーロ）
- ・ 未収税金

(単位：百万ユーロ)	期首残高	増加	減少	期末残高
未収税金				
預金：法人所得税	-			-
CIR：研究税控除	122	138	(136)	124
未収IFF	53		(53)	-
その他の未収税金	36	30		67
引当金控除前合計 (1)	212	168	(189)	191
減損				
CIR：研究税控除	(1)		1	-
合計	(1)		1	-
純合計額	161	168	(188)	191
(1) 短期（1年未満に期日が到来する分）	61			67
長期（1年後以降に期日が到来する分）	150			124

上記の増加は主に、当年の研究税控除124百万ユーロ、2021年度の研究税控除の補完14百万ユーロに係る。

上記の減少は主に、2021年度の研究税控除債権136百万ユーロの譲渡、及び子会社による2021年度の未払法人税53百万ユーロの支払いによるものである。

- ・ 参照価格とルノーSAによる株式の市場購入価格との間で算出された30%割引及びキャピタル・ロスに対応する、47百万ユーロのルノーリユーション・シェアプランに基づく子会社からの受取債権

その他の資産の主な内訳は以下のとおりである。

(単位：百万ユーロ)	期首残高	増加	減少	期末残高
その他の資産				
繰延費用	23	30	(22)	31
償還プレミアム	12		(3)	9
未実現損失	192	170	(48)	314
合計 (1)	227	200	(73)	354
(1) 短期 (1年未満に期日が到来する分)	207			329
長期 (1年後以降に期日が到来する分)	20			25

- ・ 繰延費用は、種々の貸付に関する最終支払及び起債費用からなる。
- ・ いくつかの長期社債 (5年から7年) の償還プレミアム。
- ・ 引当金の対象となる、円建借入金の未実現損失に相当する未実現為替差損及び、現金性商品評価差額勘定に計上される、日産のヘッジのために使用した円建借入金の返済に係る177百万ユーロの為替換算額。

5. 貸借対照表の分析 - 株主資本及び負債

5.1 - 株主資本

株主資本の変動は以下のとおりである。

(単位：百万ユーロ)	期首残高	2021年度 純利益処分	配当	2022年度 純利益	その他	期末残高
資本金	1,127					1,127
資本剰余金	4,782					4,782
持分法による評価差額	2,265				(61)	2,204
法定及び規制準備金	113					113
利益剰余金	9,109	538				9,647
当期純利益	538	(538)		364		364
合計	17,934	-	-	364	(61)	18,236

2022年12月31日現在、処分不能な準備金額は2,317百万ユーロである。

持分法による評価差額の変動は、主に+94百万ユーロのルノーs.a.s株式の持分法による価値の変動、-159百万ユーロのダチア株式の持分法による価値の変動及び+4百万ユーロのソファサ株式の持分法による価値の変動を含む。

ルノーSAの株主構成 2022年12月31日現在

	資本構成		議決権	
	保有株式数	資本金に対する%	株式数	%
フランス政府	44,387,915	15.01%	88,775,830	28.94%
従業員	7,893,507	2.67%	15,542,770	5.07%
自己株式	5,199,461	1.76%		
日産	44,358,343	15.00%		
その他	193,883,058	65.56%	202,386,909	65.99%
合計	295,722,284	100%	306,705,509	100%

ルノーSA株式の1株当たり額面金額は3.81ユーロ。

5.2 - 永久劣後証券

ルノーSAが1983年10月及び1984年4月に発行したこれらの株式は、ルノーSAの任意で割増償還することができる。これらの証券に係る最低の年分配率は年9%で、固定部分6.75%と、同一の連結範囲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2.25%（最低）からなる。

2022年12月31日現在、797,659株の永久劣後証券が流通しており、全体では未払利息を含めて130百万ユーロとなる。これらの永久劣後証券はパリ証券取引所の上場株である。2022年12月31日現在の永久劣後証券の市場価格は、額面153ユーロに対し270.58ユーロであった（2021年12月31日現在は442ユーロ）。

2022年度の永久劣後証券の収益分配額は15百万ユーロ（2021年度は15百万ユーロ）で、支払利息及び類似費用に計上している。

5.3 - リスク・負債引当金

リスク・負債引当金の内訳は、以下のとおりである。

(単位：百万ユーロ)	期首残高	繰入	適用される戻入	適用されない戻入	期末残高
為替差損	-				-
費用引当金	183	92	(75)	(17)	182
その他のリスク引当金	28		(16)		11
合計	211	92	(91)	(17)	193
うち、短期（1年未満）	92				100
うち、長期（1年以上）	119				93

無償での既存株式の割当が決定された後、2022年12月31日現在において182百万ユーロの負債引当金が計上された(2021年12月31日現在は183百万ユーロ)。ルノーSA及びルノーs.a.s間で導入された再請求契約に基づき、この引当金の93百万ユーロの株式は、子会社であるルノーs.a.sに対する未請求債権とみなされている(2021年度は127百万ユーロ)。ルノーリユーション・シェアプランに基づき、2022年12月31日現在、同プランに参加する子会社からの債権が認識されている。

ルノーSAが関与している既知の訴訟については、期末に調査検討を行い、法律・税務顧問の意見に基づき、リスクの見積額を補填するために適宜必要と判断される引当金を設定している。

5.4 - 借入及び金融負債

5.4.1 - 社債

2022年12月31日現在の社債は、10,004百万ユーロ(2021年12月31日現在は8,163百万ユーロ)である。

2022年度の主な変動は以下のとおりである。

- ・ 2022年7月1日、3年社債(第25回サムライ債)、額面総額810億ユーロ(561百万ユーロ)、利率3.5%を発行
- ・ 2020年7月6日、2017年7月6日付5年社債(第20回サムライ債)、額面価額270億円、利率0.5%を償還
- ・ 2022年12月22日、4年社債(第26回サムライ債)、額面総額2,100億円(1,450百万ユーロ)、利率2.8%を発行

償還期限による内訳

(単位:百万ユーロ)	2022年12月31日現在						
	合計	1年以内	1年超2年以内	2年超3年以内	3年超4年以内	4年超5年以内	5年超
額面価額	9,939	1,184	1,593	2,319	3,243	1,000	600
未払利息	65	65					
合計	10,004	1,249	1,593	2,319	3,243	1,000	600

(単位:百万ユーロ)	2021年12月31日現在						
	合計	1年以内	1年超2年以内	2年超3年以内	3年超4年以内	4年超5年以内	5年超
額面価額	8,105	218	1,194	1,593	1,750	1,750	1,600
未払利息	58	58					
合計	8,163	276	1,194	1,593	1,750	1,750	1,600

通貨による内訳

(単位:百万ユーロ)	2022年12月31日現在		2021年12月31日現在	
	ヘッジの影響考慮前	ヘッジの影響考慮後	ヘッジの影響考慮前	ヘッジの影響考慮後
ユーロ	6,606	7,990	6,600	8,023

円	3,398	2,014	1,563	140
合計	10,004	10,004	8,163	8,163

金利の種類による内訳

(単位：百万ユーロ)	2022年12月31日現在		2021年12月31日現在	
	ヘッジの影響考慮前	ヘッジの影響考慮後	ヘッジの影響考慮前	ヘッジの影響考慮後
固定金利	10,004	9,947	8,163	8,105
変動金利		57		58
合計	10,004	10,004	8,163	8,163

5.4.2 - 金融機関からの借入債務

金融機関からの借入債務は2022年12月31日現在で1,400百万ユーロ（2021年12月31日現在で3,326百万ユーロ）あり、大部分が貸付市場での借入契約である。

2022年度の社債の主な変動は以下のとおりである。

- ・ 2022年2月7日、3年社債、額面総額60百万ユーロを発行
- ・ 2022年2月7日、フランス政府による保証の対象である額面価額20億ユーロの社債となる1回目の引き出しのうち2024年8月5日満期の340百万ユーロの期限前返済
- ・ 2022年3月22日、フランス政府による保証の対象である額面価額10億ユーロの社債となる2回目の引き出しのうち2024年9月22日満期の340百万ユーロの期限前返済
- ・ 2022年6月23日、フランス政府による保証の対象である額面価額10億ユーロの社債となる3回目の引き出しのうち2024年12月23日満期の340百万ユーロの期限前返済
- ・ 2022年6月28日、3年社債、額面価額25百万ユーロを償還
- ・ 2022年6月30日、3年社債、額面総額50百万ユーロを発行
- ・ 2022年8月5日、フランス政府による保証の対象である額面価額20億ユーロの社債となる1回目の引き出しのうち330百万ユーロの償還
- ・ 2022年9月22日、フランス政府による保証の対象である額面価額10億ユーロの社債となる2回目の引き出しのうち330百万ユーロの償還
- ・ 2022年12月23日、フランス政府による保証の対象である額面価額10億ユーロの社債となる3回目の引き出しのうち330百万ユーロの償還

償還期限による内訳

(単位：百万ユーロ)	2022年12月31日現在			
	合計	1年以内	1年超2年以内	2年超3年以内
額面価額	1,390	1,090	190	110
未払利息	10	10		
合計	1,400	1,100	190	110

(単位：百万ユーロ)	2021年12月31日現在			
	合計	1年以内	1年超2年以内	2年超3年以内

額面価額	3,315	1,015	1,090	1,210
未払利息	11	11		
合計	3,326	1,026	1,090	1,210

通貨による内訳

(単位：百万ユーロ)	2022年12月31日現在		2021年12月31日現在	
	ヘッジの影響考慮前	ヘッジの影響考慮後	ヘッジの影響考慮前	ヘッジの影響考慮後
ユーロ	1,400	1,400	3,326	3,326
合計	1,400	1,400	3,326	3,326

金利の種類による内訳

(単位：百万ユーロ)	2022年12月31日現在		2021年12月31日現在	
	ヘッジの影響考慮前	ヘッジの影響考慮後	ヘッジの影響考慮前	ヘッジの影響考慮後
固定金利	356	356	3,273	3,273
変動金利	1,044	1,044	53	53
合計	1,400	1,400	3,326	3,326

自動車部門の政府保証付き融資枠

2020年度において、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、この融資枠において40億ユーロが引き出されている。

各引き出しの当初償還期限は12ヶ月で、ルノー・グループは満期をさらに3年間延長することができ、毎年3分の1ずつ返済するものであった。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。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可能であり、ルノー・グループ主導で未払いの分割償還金が期限前返済される可能性がある。

ルノー・グループは、2021年8月に満期が到来する引出金（うち10億ユーロが返済された。）を除き、これらすべての引出金の延長オプションを行使した。

2022年2月18日に公表したとおり、ルノー・グループは、2022年、3トランシェの引き出しについて、最終分割払い（2024年8月、9月及び12月）に対応して2月7日、3月22日及び6月23日に各340百万ユーロの期限前返済を行った。下半期中に合計990百万ユーロに上る3件の満期返済を行った後、政府保証付き融資枠の年度末の残高は990百万ユーロとなった。これは2023年度に全額返済する予定である。

5.4.3 - その他の借入債務及び金融負債

その他の借入及び金融負債は2022年12月31日現在で3,848百万ユーロ（2021年度は3,973百万ユーロ）あり、概ね以下のような構成になっている。

- ・ 余剰資金のあるルノー・グループ子会社からの借入2,918百万ユーロ
- ・ トレジャリーノート930百万ユーロ

いずれの借入及び金融負債も無担保であり、満期まで1年を超えるものに該当しない。

担保権が設定されている借入はない。

5.5 - その他負債

その他負債の変動は以下のとおりである。

(単位：百万ユーロ)	期首残高	変動額	期末残高
営業債務及び関連する勘定			-
社会的負債	3	(1)	2
税金負債	620	(38)	582
その他の資産に関連する負債	5		5
その他の負債	2		2
合計⁽¹⁾	630	(39)	591
(1) 短期(1年未満に期日が到来する分)	215		213
長期(1年後以降に期日が到来する分)	415		377

税金負債の変動は、主に連結納税の38百万ユーロの増加によるものである。

5.6 - 金融商品の未実現収益

日産のヘッジの一部ではなくなった米ドル建てのトレジャリーノート及び円建ての借入に係るヘッジ商品の未実現為替差益がある。

5.7 - 繰延収益

繰延収益は、円建又は円にスワップした借入に係る未実現為替差益、及び現金性商品評価差額勘定に18百万ユーロで計上される、日産のヘッジのために使用した円建借入金の返済に係る為替差益からなる。

6. 金融商品

6.1 - 為替及び金利リスクの管理

それぞれに関する契約は、以下のとおりである(想定元本で、また必要に応じて公正価値で表示)。

(単位：百万ユーロ)	2022年		2021年	
	想定	公正価値	想定	公正価値
通貨スワップ	1,376	(27)	1,423	(9)
先渡買い	736	11	402	16

これらすべての取引はルノー・ファイナンスとのものである。

先渡買い及び先渡売り並びにスワップ取引はオフバランスである。

為替リスク

為替リスク管理は、基本的に、ルノーの外貨建ての資金調達をカバーするための通貨スワップ及び先渡為替予約取引で構成される。ルノーSAはまた、子会社との外貨による借入金をヘッジするため先渡為替予約取引を行う。

金利リスク

ルノーSAはルノー・グループの負債の大部分を抱えており、その金利リスクの管理方針として、長期投資については固定金利を、また、流動性準備用の投資については変動金利を適用している。日産に対する持分のヘッジの一環として行う円建の資金調達には固定金利を使用している。

ルノーSAではデリバティブを用いて上記の金利・為替リスク管理を実施しており、それらの運用はルノー・グループの100%子会社であるルノー・ファイナンスとの間で行っている。

流動性リスク

ルノー・グループの自動車部門は、日常の運転資金と将来に向けての投資を支える潤沢な資金源を必要としており、常時、銀行借入や資本市場での調達により、借入のリファイナンスを行っている。したがって、市場休止や与信枠の縮小といった事態においては流動性リスクに晒されることになる。ルノーSAは、集中的資金管理方針の一環として、自動車部門へのリファイナンスの大部分を資本市場の長期資金（社債や私募債の発行）及びトレジャリーノートなどの短期資金又は銀行融資により賄っている。

また、ルノーSAは、金融機関との与信契約を確認している（注6.2）。

これらの資金調達に関する契約文書及び与信契約には、ルノーの信用格付け又は財務指標の遵守状況に変動があった場合に借入枠に悪影響を及ぼしうる条項は含まれない。

利用可能な手元資金や年度末において未使用の契約済み与信枠があり、且つ、短期融資の更新も見込まれることを考慮すれば、ルノーSAとしては1年以上にわたりその義務を果たしていくのに十分な資金源を有している。

6.2 - その他の契約及び偶発事象

オフバランスの契約は以下のとおりである。

	2022年		2021年	
	合計	うち、 関連会社	合計	うち、 関連会社
(単位：百万ユーロ)				
契約受け手側				
保証書及び預かり金				
設定済、未使用の与信枠	3,430		3,430	
合計	3,430		3,430	
契約与え手側				
保証書及び預かり金	705	700	705	700
設定済、未使用の与信枠	443	443	446	446
合計	1,148	1,143	1,151	1,146

RCIバンクにおける重要なリスク比率の管理の一環として、ルノーSAは、2010年度にRCIバンクとの間で、ルノーSAによる700百万ユーロの預託金について担保契約を締結した。

設定済だが未使用の与信枠については特に制限条項は定められていない。

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。税務調整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。異議申立中の追徴税額についても、訴訟又は申立ての正当性につき有利に決着しない場合のリスクを考慮して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。

2021年12月19日、ルノーS.A.は、2013年から2016年の移転価格の税額再評価についての仮通知を受領した。ルノー・グループは、これらの通知のうち最も重要な金額に異議を申し立てており、本件に関連して、2022年12月31日現在の財務諸表には引当金を計上していない。

2019年12月19日、ルノーs.a.s.は、2016年の移転価格の税額再評価について、時効期間を中断させる効果のある通知を受領し、また2021年6月24日には、2017年及び2018年についての追加通知を受領した。2022年12月21日、フランスの税務当局は、2019年から2020年までの期間を対象とする追加調査に関する2019年度の税額再評価案を発行した。これもまた関連する時効期間を中断させる効果がある。ルノー・グループは、これらの通知のうち最も重要な金額に異議を申し立てており、本件に関連して、2022年12月31日現在の財務諸表には引当金を計上していない。

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計上される。異議申立がなされている場合、訴訟又は申立ての正当性につき有利に決着しない場合のリスクの見積額に基づき状況に応じて計上している。

2022年12月31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、違法な協定及びヨーロッパにおける自動車の排ガスレベルに関する調査である。

フランスで継続中であり、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た「排出ガス」問題において、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7月、ルノー・グループは、訴訟期間中の出頭を保証し、一切の損害賠償金及び罰金の支払いを補填するために、20百万ユーロ（貸借対照表に含まれる）の保証金を支払った。また、2021年10月8日には、特定された不利益に対する賠償を補填するために、60百万ユーロの銀行保証を発行した。ルノー・グループは、違反を犯したことを否認している。ルノー・グループの車両はすべて、常に適用される法律及び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、信頼性をもって見積ることができず、また、2022年12月31日現在（及び2021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。

7. その他の情報

7.1 - キャッシュ・フロー

キャッシュ・フローは以下のとおりである。

(単位：百万ユーロ)	2022年	2021年
当期純利益	364	538

引当金と繰延費用の増加	26	27
リスク・負債引当金の純増	(14)	(72)
減損引当金の純増額	(9)	50
売却資産に係る純利益		(559)
合計	366	(16)

7.2 - 従業員

ルノーSAには従業員はいない。

7.3 - 取締役及び会社役員への報酬

2022年度に関して取締役に対して支払われる出席報酬純額は915,090ユーロである（2021年度は929,086ユーロが支払われた）。

取締役会長は、取締役としての任期中の出席報酬を受領していない。

2022年度の損益計算書に計上された社会保障費を除く報酬は、暫定変動部分を含み、4百万ユーロに上る。

2022年度、会社役員に対し合計75,000株の業績連動株式が付与された。

7.4 - サプライヤー及び顧客の請求書払いの期限に関する情報

フランス商法第L.441-10条に基づき、ルノーSAは商業活動を行っていないため、本書にはサプライヤー及び顧客の請求書払いの期限の詳細は記載されていない。

関連する情報はルノーs.a.sの事業報告書に記載される。

7.5 - 子会社及び関連会社

直接保有

会社名 (単位：百万ユーロ)	資本金	準備金及び利益剰余金	持分%	持分の帳簿価額
投資				
ルノーs.a.s (フランス、ブローニュ・ビヤンクール 92100、ジェネラル・ルクレール・アベニュー 122-122bis)	534	3,511	100.00%	7,066

ダチア (ルーマニア、ミオ ヴェニ 115400、ウジネ イ通り 1) (1)	514	484	99.43%	933
日産 (日本国、神奈川県横 浜市神奈川区宝町 2 番 地) (2)*	10,301		43.40%	6,217
RNBV (オランダ、アムステ ルダム、1081KJ、ヤハ トハーヴェンウェグ 130)	6		50.00%	12
ソファサ (コロンビア、エンピ ガド N39、カレラ49) (3)	1	42	27.66%	21
投資合計				14,249

(1) ダチアの換算レートは 1 ユーロ = 4.9495ルーマニア・レイ

(2) 日産の換算レートは 1 ユーロ = 140.66円

(3) ソファサの換算レートは 1 ユーロ = 4,167.00コロンビア・ペソ

会社名 (単位：百万ユーロ)	2022年度の売上高 (税抜)	前年度 純(損)益	2022年度 ルノーSAへの配当金
投資			
ルノー-s.a.s (フランス、ブローニュ・ビヤンクール 92100、 ジェネラル・ルクレール・アベニュー 122-122bis)	44,672	(961)	
ダチア (ルーマニア、ミオヴェニ 115400、ウジネイ通り 1) (1)	5,213	107	233
日産 (日本国、神奈川県横浜市神奈川区宝町 2 番地) (2)*			
RNBV (オランダ、アムステルダム、1081KJ、ヤハトハー ヴェンウェグ130)			
ソファサ (コロンビア、エンピガド N39、カレラ49) (3)	722	37	4

(1) ダチアの平均換算レートは 1 ユーロ = 4.931562ルーマニア・レイ

(2) 日産の換算レートは 1 ユーロ = 138.014073円

(3) ソファサの平均換算レートは 1 ユーロ = 4,468.272288コロンビア・ペソ

* 日産についてこの情報は本書の2022年度連結財務諸表に対する注12に示す。

間接保有

ルノーSAが間接的に保有する子会社の完全なリストは、ルノー・グループのウェブサイト上の財務情報セクションから入手可能な「Additional information on Groupe Renault composition (ルノー・グループの構成に係る追加情報)」という題の文書に含まれる (<https://group.renault.com/finance/informations-financieres/documents-et-publications/>)。

持分法に基づく投資

持分法に基づき評価されるルノーs.a.s.株式の価値は、2022年度には自社及びその子会社の業績により94百万ユーロ増加した。

持分法に基づき評価されるダチア株式の価値は159百万ユーロ減少し、ソファサ株式の価値は4百万ユーロ増加した。

持分の取得

注4.1を参照のこと。

7.6 - 5年間の決算概要

(単位：百万ユーロ)	2018	2019	2020	2021	2022
年度末財政状態					
資本金	1,127	1,127	1,127	1,127	1,127
発行済株式及び投資証明書数	295,722,284	295,722,284	295,722,284	295,722,284	295,722,284
営業活動による総利益					
税別売上高					
税金、減価償却費、償却費及び引当金					
控除前利益 ⁽¹⁾	1,560	485	(212)	464	186
法人所得税	91	80	100	123	148
税金、減価償却費、償却費及び引当金					
控除後利益	1,726	383	(139)	538	364
支払配当金	1,035				
1株当たり利益(ユーロ)					
税金、減価償却費、償却費及び引当金					
控除前1株当たり利益 ⁽¹⁾	5.27	1.64	(0.72)	1.57	0.63
税金、減価償却費、償却費及び引当金					
控除後1株当たり利益	5.84	1.30	(0.47)	1.82	1.23
基本的1株当たり利益(希薄化後) ⁽²⁾	6.31	1.40	(0.51)	1.98	1.34
希薄化効果	0.47	0.10	(0.04)	0.16	0.11
配当金純額	3.55	0.00	0.00	0.00	0.25
従業員⁽³⁾					

- (1) 引当金は当該年度に計上されたもので、戻入及び適用を除く。
- (2) 年度末の平均株式数に基づく。
- (3) 従業員はいない。

7.7 - 後発事象

日産自動車株式会社及びルノー・グループは、アライアンスにつき、株式保有義務及び株式所有に上限を定める義務を伴う15%の株式持ち合いにリバランスすることを決定した。両社はともに、15%の直接的株式所有に付帯する議決権を、15%を上限として自由に行使することができる。

ルノー・グループは、日産株式の28.4%をフランスの信託に譲渡することになる。この場合、議決権はほとんどの決定について「中立化」されるが、経済的権利（配当金及び株式の売却益）は、当該株式が売却されるまで、依然として全面的にルノー・グループの利益となる。

ルノー・グループは、受託者に対し、経済状況がルノー・グループにとって合理的であれば、調整された秩序ある手続に従って、信託された日産株式を売却するよう指示するが、あらかじめ定められた一定の期間内に当該株式を売却する義務を負わない。

アライアンス・オペレーティング・ボードは引き続き調整機関となる。

この決定は、2022年12月31日を期末とするルノーS.A.の貸借対照表における日産自動車の株式の評価に影響を与えない。

7.8 - 財務諸表の入手方法

2022年度財務諸表（2023年3月15日現在）及び過年度の財務諸表は、以下のアドレスで入手可能なユニバーサル・レジストレーション・ドキュメントに含まれている。

<https://group.renault.com/finance/informations-financieres/documents-et-publications/>

[次へ](#)

05

Renault Group

Information financière et comptable

5.2.4 Comptes sociaux de Renault S.A.

5.2.4.1. États de synthèse

Compte de résultat

(en millions d'euros)	2022	2021
Charges d'exploitation	(55)	(49)
Dotations et reprises aux provisions d'exploitation	(13)	(10)
Résultat d'exploitation	(68)	(59)
Produits des titres et revenus des prêts et créances rattachés à des participations	558	154
Dotations et reprises aux provisions liées aux participations		
Produits et charges liés aux participations (note 5.2.4.2.3)	558	154
Différences positives de change	4	4
Différences négatives de change	(1)	
Dotations et reprises aux provisions pour risques de change		
Produits et charges liés au change (note 5.2.4.2.4)	3	4
Intérêts perçus et autres produits assimilés	1	
Intérêts et charges assimilés	(207)	(207)
Reprises de provisions et transferts de charges		
Dotations financières aux amortissements et provisions	(11)	(20)
Autres produits et charges financiers (note 5.2.4.2.5)	(277)	(236)
Résultat financier	284	(78)
Résultat courant avant impôts	216	(143)
Résultat exceptionnel (note 5.2.4.2.6)	-	558
Impôt sur les bénéfices (note 5.2.4.2.7)	148	123
RÉSULTAT NET DE L'EXERCICE	354	538

Bilan actif

	2022			2021
	Brut	Amortis. et provisions	Net	Net
(en millions d'euros)				
Participations évaluées par équivalence	8 020		8 020	8 081
Autres participations et immobilisations financières (note 5.2.4.2.8)	6 229		6 229	6 229
Créances rattachées à des participations (note 5.2.4.2.9)	19 350		19 350	19 278
Immobilisations financières	33 598	-	33 598	33 588
Actif Immobilisé	33 598	-	33 598	33 588
Créances (note 5.2.4.2.11)	331	-	331	338
Valeurs mobilières de placement (note 5.2.4.2.10)	167	1	166	190
Instruments financiers à terme	10		10	15
Disponibilités	77		77	42
Autres comptes d'actif (note 5.2.4.2.11)	353		353	227
TOTAL ACTIF	34 536	1	34 535	34 400

Bilan passif

	2022	2021
(en millions d'euros)		
Capital	1 127	1 127
Primes d'émission	4 782	4 782
Ecart d'équivalence	2 204	2 205
Réserves légale et réglementées	113	113
Report à nouveau	9 047	9 109
Résultat de l'exercice	364	538
Capitaux propres (note 5.2.4.2.12)	18 236	17 984
Autres fonds propres (note 5.2.4.2.13)	130	129
Provisions pour risques et charges (note 5.2.4.2.14)	193	211
Emprunts obligataires	10 004	8 163
Emprunts et dettes auprès des établissements de crédit	1 402	3 326
Emprunts et dettes financières divers	3 848	3 973
Emprunts et dettes financières (note 5.2.4.2.15)	15 254	15 462
Autres dettes (note 5.2.4.2.16)	591	630
Instruments financiers à terme (note 5.2.4.2.17)	-	-
Comptes de régularisation (note 5.2.4.2.18)	131	34
TOTAL PASSIF	34 535	34 400

05

Renault Group

Information financière et comptable

Tableau de flux de trésorerie

(en millions d'euros)	2022	2021
Capacité d'autofinancement (note II.7.1)	366	(16)
Variation du besoin en fonds de roulement	(100)	(40)
Flux de trésorerie des opérations d'exploitation	267	(65)
Variation nette des autres participations		1143
Variation nette des prêts	(8)	(1 440)
Variation nette des valeurs mobilières de placement	29	47
Flux de trésorerie liés aux investissements	26	(250)
Emissions d'emprunts obligataires	2 011	2 239
Remboursements d'emprunts obligataires	(207)	(803)
Variation nette des autres dettes porteuses d'intérêts	(2 032)	(1 082)
Dividendes versés aux actionnaires		
Frais d'émission et primes de remboursement sur emprunts obligataires	(30)	(21)
Flux de trésorerie liés aux financements	(258)	333
Trésorerie à l'ouverture	42	24
Variation de la trésorerie	35	18
Trésorerie à la clôture	77	42

5.2.4.2. Annexe aux comptes annuels

Les informations ci-après constituent l'annexe au Bilan avant répartition de l'exercice clos le 31 décembre 2022, dont le total est de 34 535 millions d'euros et au Compte de Résultat de l'exercice, présenté sous forme de liste, qui dégage un bénéfice de 364 millions d'euros.

L'exercice a une durée de douze mois, recouvrant la période du 1^{er} janvier au 31 décembre 2022.

Les comptes de l'exercice 2022 ont été arrêtés par le Conseil d'Administration de Renault S.A. le 15 février 2023.

Les comptes de la société Renault S.A. sont inclus dans les comptes consolidés de Renault S.A. (Renault Group).

5.2.4.2.1. Événements majeurs de l'exercice

L'exercice de Nissan clos le 31 mars 2022 s'est soldé par un bénéfice de 1 398 millions d'euros (214 milliards de yens) et Renault S.A. a encaissé 64 millions d'euros (9 milliards de yens) de dividendes de la part de Nissan au cours de l'exercice 2022.

Afin d'assurer un niveau suffisant de liquidité pour opérer, le Groupe a émis sur 2022 deux emprunts obligataires dans le cadre du programme Shelf Registration sur le marché japonais pour un total de 291 milliards de yens (1 057 millions d'euros). Le Groupe a par ailleurs procédé au remboursement du Prêt Garantie par l'Etat à hauteur de 2 010 millions d'euros en 2022. A la date d'arrêt des comptes annuels, le Groupe dispose d'une trésorerie et de sources de financement suffisantes pour justifier la continuité d'exploitation pour les douze prochains mois et a démontré sa capacité à émettre de la dette.

Dans le contexte de profonde transformation, et afin d'associer l'ensemble des salariés à cette stratégie et à la performance future du Groupe, Renault Group a lancé Renaultion Share Plan, une opération d'actionariat

salarial comprenant l'attribution gratuite de 6 actions à chacun des collaborateurs éligibles du Groupe, dont plus de 95 000 collaborateurs ont pu bénéficier dans 22 pays. Elle offrait également la possibilité, dans 21 pays, d'acquérir des actions avec une décote de 30 %. Le prix de référence de l'action dans le cadre de Renaultion Share Plan a été fixé à 31,46 euros, soit un prix de l'action de 22,02 euros après décote. La charge comptable associée à ce plan a été comptabilisée en 2022.

L'assemblée Générale du 25 mai 2022 a décidé de ne pas distribuer de dividende au titre de l'exercice 2021.

Le 10 juillet 2022, Renault S.A. a mis en place un contrat de liquidité.

5.2.4.2.2. Règles et méthodes comptables

Les comptes annuels de l'exercice clos le 31 décembre 2022 de la société Renault S.A. ont été élaborés conformément aux dispositions légales et réglementaires françaises. Celles-ci sont définies par le règlement ANC 2014-03 relatif au plan comptable général modifié par les règlements postérieurs.

Les conventions comptables ont été appliquées avec sincérité dans le respect du principe de prudence, conformément aux hypothèses de base de :

- continuité d'exploitation,
- permanence des méthodes comptables d'un exercice à l'autre,
- indépendance des exercices et conformément aux règles générales d'établissement et de présentation des comptes annuels.

La méthode de base retenue pour l'évaluation des éléments inscrits en comptabilité est la méthode des coûts historiques.

Présentation générale de Renault Group	Développement durable	Gouvernement d'entreprise	Risque et contrôle	Information financière et comptable	Information sur la société, le capital et l'actionariat	Assemblée Générale	Informations complémentaires
----------------------------------------	-----------------------	---------------------------	--------------------	-------------------------------------	---------------------------------------------------------	--------------------	------------------------------

Information financière et comptable

05

A. Immobilisations financières

Par dérogation à la règle générale en matière d'évaluation des titres au bilan, Renault S.A. a opté pour l'évaluation par équivalence des titres de participation des sociétés contrôlées de manière exclusive, conformément à l'avis N° 34 du Conseil National de la Comptabilité (juillet 1988) :

- le périmètre d'application de la méthode correspond aux sociétés intégrées globalement dans les comptes consolidés ;
- les capitaux propres de ces sociétés sont déterminés sur la base des principes comptables retenus pour la consolidation ; s'agissant d'une méthode d'évaluation, il n'est tenu compte d'aucune élimination concernant les opérations entre sociétés du Groupe ;
- pour l'évaluation d'une filiale, les titres qu'elle détient sur des sociétés contrôlées de façon exclusive par le Groupe sont estimés selon la même méthode ;
- la variation annuelle de la quote-part globale de capitaux propres représentative de ces titres ne constitue pas un élément de résultat, elle est inscrite en capitaux propres au poste « Ecart d'équivalence », cet écart n'est pas distribuable et ne peut être utilisé pour compenser des pertes ; lorsque l'écart d'équivalence devient négatif, une provision pour dépréciation globale est dotée par le compte de résultat.

Les titres de participation des sociétés non contrôlées de façon exclusive figurent au bilan à leur coût d'acquisition hors frais accessoires d'achat. Ils sont évalués à la plus faible des valeurs d'acquisition ou d'inventaire déterminée en prenant en compte la quote-part d'actif net et les perspectives de rentabilité. Lorsque la valeur d'inventaire des titres est inférieure à la valeur brute, une provision pour dépréciation est constituée du montant de la différence.

Les prêts octroyés aux sociétés et les créances rattachées à des participations sont enregistrés au coût historique. Une dépréciation est constatée dès lors qu'il existe un risque de non-recouvrement de ces prêts

B. Valeurs mobilières de placement

Les valeurs mobilières de placement sont évaluées à leur coût d'acquisition hors frais accessoires d'achat et intérêts courus pour les obligations ou à leur valeur de marché si celle-ci est inférieure.

Les actions auto-détenues, affectées aux plans d'attribution d'actions gratuites, aux plans d'options d'achats d'actions, ainsi qu'au contrat de liquidité sont comptabilisées en valeurs mobilières de placement. Ces actions font l'objet d'une provision pour charge, correspondant à la différence entre la valeur des actions (prix d'acquisition ou valeur nette à la date de réaffectation) et le prix d'exercice des options pour les bénéficiaires, dès lors que le prix d'exercice de l'option est inférieur au coût d'acquisition.

Les actions auto-détenues non affectées à un plan déterminé sont également comptabilisées en valeurs mobilières de placement et font l'objet d'une provision pour dépréciation si le cours de bourse est inférieur à la valeur comptable.

Les justes valeurs des titres sont déterminées principalement par référence aux prix du marché

C. Créances

Les créances sont comptabilisées à leur valeur nominale. Une dépréciation des créances est pratiquée lorsque la valeur d'inventaire est inférieure au coût historique notamment sur la base de critère d'ancienneté et de risque de non-recouvrement.

D. Conversion des dettes et créances en devises étrangères

La conversion des dettes et créances en devises est effectuée comme suit :

- conversion de l'ensemble des dettes et créances libellées en devises aux taux en vigueur au 31 décembre ;
- enregistrement des écarts par rapport aux valeurs d'origine dans les comptes de régularisation actif ou passif (écart de conversion) ;
- constitution d'une provision pour risque de change pour les pertes de change latentes après détermination d'une position globale de change devise par devise (y compris dérivés).

Les pertes latentes affectant la couverture Nissan ne sont plus provisionnées en résultat. Conformément à l'application du règlement ANC 2015-05, tant que les flux couverts ne sont pas réalisés (date de liquidation ou de cession de l'investissement), les pertes latentes sur l'instrument de couverture ne sont pas provisionnées en résultat. Les pertes latentes affectant la couverture Nissan ne sont plus provisionnées en résultat. Conformément à l'application du règlement ANC 2015-05, tant que les flux couverts ne sont pas réalisés (date de liquidation ou de cession de l'investissement), les pertes latentes sur l'instrument de couverture ne sont pas provisionnées en résultat.

E. Titres participatifs

Les titres participatifs sont comptabilisés en autres fonds propres à leur valeur nominale et ne font l'objet d'aucune réévaluation.

F. Emprunts et dettes financières

Les emprunts sont valorisés à leur valeur nominale. Les frais et primes d'émission sur emprunts ainsi que les primes de remboursement d'obligations, enregistrés dans les autres comptes d'actifs, sont amortis linéairement sur la durée des emprunts correspondants.

G. Provisions pour risques et charges

Les provisions pour risques et charges sont définies conformément au règlement ANC 2014-03. Elles sont constituées dès lors qu'elles correspondent à une obligation probable de paiement à la date de clôture. A l'inverse, un passif éventuel correspond à une obligation qui n'est ni probable ni certaine à la date d'établissement des comptes, ou à une obligation probable pour laquelle une estimation ne peut pas être établie de manière fiable. Il ne donne pas lieu à la constatation d'une provision et fait

05

Renault Group

Information financière et comptable

l'objet, le cas échéant, d'une information dans les engagements hors bilan.

H. Instruments dérivés

Les variations de valeur des instruments de couverture ne sont pas reconnues au bilan, sauf si la reconnaissance en partie ou en totalité de ces variations permet d'assurer un traitement symétrique avec l'élément couvert.

Ainsi cette symétrie se traduit par une réévaluation de l'instrument de couverture dans un compte transitoire en contrepartie d'un compte Instruments de trésorerie en parallèle avec les écritures de différences de conversion constatées sur l'élément couvert.

Les gains et pertes de change réalisés sur les emprunts mis en place au titre de la couverture Nissan ne sont plus constatés en résultat suite à l'application du règlement ANC 2015-05 à compter du 1^{er} janvier 2017. Ils font l'objet d'une comptabilisation en autres créances ou autres dettes dans des comptes spécifiques. Les montants ainsi accumulés au bilan seront repris au compte de résultat à la date de liquidation ou de cession de l'investissement.

Les instruments dérivés en Position Ouverte Isolée (POI) sont réévalués au bilan en contrepartie d'un compte d'écart de conversion à chaque clôture à leur valeur de marché. Si cette valeur fait apparaître une perte latente, celle-ci est provisionnée au compte de résultat.

Le report/déport qui représente l'écart entre le cours spot de la couverture et le cours à terme est étalé en résultat financier sur la période de couverture.

Hypothèses et méthodes retenues

Les gains et pertes de change latents sont déterminés par comparaison du cours spot avec le cours de clôture.

I. Résultat exceptionnel

Le résultat exceptionnel se compose des produits et charges résultant d'événements ou de transactions clairement distincts des activités ordinaires de l'entreprise et dont on ne s'attend pas à ce qu'ils se reproduisent de manière fréquente ou régulière.

5.2.4.2.3. Produits et charges liés aux participations

Les produits des titres et créances rattachées à des participations s'analysent comme suit :

(en millions d'euros)	2022	2021
Dividendes reçus de Nissan	04	
Dividendes reçus de Dacia	301	57
Dividendes reçus de Sofasa	5	
Intérêts des prêts	188	97
Dotations et reprises de provisions liées aux participations		
TOTAL	558	154

Le montant des intérêts des prêts concerne intégralement les filiales du Groupe.

5.2.4.2.4. Produits et charges liés au change

Le résultat de change de 2022 s'élève à 3 millions d'euros (4 millions d'euros en 2021).

Il est constitué par les éléments suivants :

- un gain de change de 3,5 millions d'euros sur les billets de trésorerie principalement en livre sterling et dollar US ;
- une perte de change de 0,5 million sur les dividendes reçus de SOFASA (Colombie).

5.2.4.2.5. Autres produits et charges financiers

En 2022, les autres produits et charges financiers représentent une perte de 277 millions d'euros (contre une perte de 230 millions d'euros en 2021). Ils comprennent principalement les intérêts versés et autres charges assimilées pour 207 millions d'euros et une dotation pour dépréciation de 8 millions d'euros des titres d'autocontrôle.

Présentation générale de Renault Group	Développement durable	Gouvernement d'entreprise	Risque et contrôle	Information financière et comptable	Information sur la société, le capital et l'actionariat	Assemblée Générale	Informations complémentaires
----------------------------------------	-----------------------	---------------------------	--------------------	-------------------------------------	---------------------------------------------------------	--------------------	------------------------------

Information financière et comptable

(en millions d'euros)

	2022	2021
Intérêts courus nets sur emprunts obligataires*	(135)	(104)
Intérêts courus nets après swaps sur emprunts auprès des établissements de crédit	(35)	(24)
Intérêts courus sur fin d'emprunts auprès des filiales	(37)	(38)
Intérêts courus sur titres participatifs	(18)	(17)
Autres charges financières	(9)	-
Autres (billets de trésorerie et commissions d'engagements)	(33)	(24)
TOTAL	(207)	(207)

* Le montant net des intérêts sur les emprunts obligataires se décompose en intérêts courus et réels pour 135 millions d'euros (104 millions d'euros en 2021), il n'y a pas d'intérêts courus et réels sur les swaps en 2022, ni en 2021.

05

En 2022, les 135 millions d'euros d'intérêts versés sont principalement composés de :

- 24 millions d'euros sur l'emprunt EMTN 57 émis le 25 novembre 2020 ;
- 15 millions d'euros sur l'emprunt EMTN 53 émis le 28 septembre 2018 ;
- 15 millions d'euros sur l'emprunt EMTN 58 émis le 1^{er} avril 2021 ;
- 12,5 millions d'euros sur l'emprunt EMTN 54 émis le 24 juin 2019 ;
- 12,5 millions d'euros sur l'emprunt EMTN 59 émis le 02 décembre 2021 ;
- 12 millions d'euros sur l'emprunt Samourai 24 émis le 06 juillet 2021 ;
- 10 millions d'euros sur l'emprunt Samourai 25 émis le 1^{er} juillet 2022 ;
- 7,5 millions d'euros sur l'emprunt EMTN 49 émis le 08 mars 2017 ;
- 7,5 millions d'euros sur l'emprunt EMTN 51 émis le 28 novembre 2017 ;
- 7 millions d'euros sur l'emprunt EMTN 52 émis le 18 avril 2018 ;
- 6 millions d'euros sur l'emprunt EMTN 55 émis le 04 octobre 2019 ;
- 3 millions d'euros sur l'emprunt Samourai 23 émis le 06 juillet 2021 ;
- 1 million d'euros sur l'emprunt Samourai 26 émis le 22 décembre 2022.

Les intérêts courus du Prêt Garanti par l'Etat (PGE) d'un montant de 26 millions d'euros au 31 décembre 2022 (22 millions en 2021) sont inclus dans les intérêts courus nets sur emprunts auprès des établissements de crédit.

En 2022, les autres charges financières sont constituées des commissions sur cession de la créance de CIR 2021. Il n'y avait pas d'autres charges financières comptabilisées en 2021.

5.2.4.2.6. Résultat exceptionnel

En mars 2021, Renault S.A. a cédé sa participation dans Daimler A.G pour un montant de 1 143 millions d'euros. La sortie des titres, pour une valeur historique de 584 millions d'euros a permis de constater un résultat exceptionnel de 558 millions d'euros.

Il n'y a pas eu d'opération exceptionnelle en 2022

5.2.4.2.7. Impôts sur les bénéfices

Renault S.A. ayant opté pour le régime de l'intégration fiscale dès son origine, celui-ci constitue le régime fiscal de groupe sous lequel la société est imposée en France à compter du 1^{er} janvier 2004. Les filiales françaises détenues à plus de 95% versent directement à la société tête de groupe le montant de l'impôt sur les bénéfices dont elles sont redevables. Chacune de ces entités comptabilise la charge d'impôt qui serait la sienne si elle était imposée individuellement. Les économies d'impôt générées par l'intégration fiscale constituent un produit comptabilisé par Renault S.A., société tête de groupe. Le groupe fiscal Renault, appliquant un principe de neutralité, Renault S.A. n'a pas l'obligation de réallouer ou restituer aux filiales les économies d'impôts résultant de l'utilisation de leurs déficits.

Les déficits ne sont imputables sur le bénéfice imposable que dans la limite d'un montant d'un million d'euros majoré de 50 % du bénéfice imposable excédant ce premier montant. Le solde est reportable dans le temps indéfiniment.

Ces règles sont applicables :

- pour la détermination du résultat du groupe d'intégration fiscale ;
- par convention, pour la détermination du résultat de chaque société membre de l'intégration fiscale servant d'assiette pour leur calcul d'impôt sur les sociétés.

Ces règles d'imputation et de report sont applicables à l'ensemble des déficits existants à la clôture, quelle que soit leur origine.

En pratique, Renault S.A. n'a pas imputé de déficits pour la détermination du résultat fiscal 2022 dans la mesure où le résultat de l'intégration est une perte de - 1 835 millions d'euros.

En 2022, le groupe d'intégration fiscale a renoncé au taux réduit sur les redevances industrielles comme le permet l'article 39 terdecies du CGI.

Le produit d'impôt d'intégration fiscale constaté en 2022 s'élève à 132 millions d'euros. Il correspond à l'impôt versé par les filiales de Renault S.A., y compris les éventuels redressements fiscaux, comme si elles avaient été imposées séparément.

05 Renault Group

Information financière et comptable

Ainsi, le produit d'impôt comptabilisé au compte de résultat peut s'analyser de la manière suivante :

(en millions d'euros)	Résultat avant impôts	Impôt				Résultat net	
		Théorique	Compensation	Crédit généré	Crédit d'impôt	Impôt net	Théorique
Résultat courant taux normal	216	(9)	9			225	236
Résultat exceptionnel	-						-
Intégration fiscale		(132)			(132)		132
Dotations/provisions		(16)			(16)		16
Autres							
TOTAL	216	(158)	9	-	(148)	225	304

La situation fiscale latente de Renault S.A. s'analyse comme suit :

(en millions d'euros)	2022		2021		Variations	
	Actif ⁽¹⁾	Passif ⁽²⁾	Actif ⁽¹⁾	Passif ⁽²⁾	Actif ⁽¹⁾	Passif ⁽²⁾
Charges déduites (ou produits Imposés) fiscalement et non encore comptabilisées	33	81	13	53	20	28
TOTAL	33	81	13	53	20	28

(1) Correspond à un crédit futur d'impôt.

(2) Correspond à une charge future d'impôt.

Les déficits reportables de Renault S.A. au 31 décembre 2022 s'élèvent à 3 056 millions d'euros.

Présentation générale de Renault Group	Développement durable	Gouvernement d'entreprise	Risque et contrôle	Information financière et comptable	Information sur la société, le capital et l'actionariat	Assemblée Générale	Informations complémentaires
----------------------------------------	-----------------------	---------------------------	--------------------	-------------------------------------	---------------------------------------------------------	--------------------	------------------------------

Information financière et comptable

05

5.2.4.2.8. Autres participations et immobilisations financières

Les mouvements de l'exercice s'analysent comme suit :

(en millions d'euros)	Montant en début d'exercice	Variation de l'exercice	Montant en fin d'exercice
Participation dans Nissan Motor Co. Ltd.	6 217		6 217
Participation dans RNBV	12		12
TOTAL VALEURS BRUTES	6 229		6 229
Provisions pour dépréciation des autres participations et immobilisations financières	-		-
TOTAL NET	6 229		6 229

En 1999, Renault S.A. a pris une participation dans la société Nissan Motor Co. Ltd. Au 31 décembre 2022, sa participation s'élève à 1 831 837 027 titres représentant 48,40 % du capital. Ces titres sont cotés à la Bourse de Tokyo. La valeur de marché du titre d'une valeur nominale de 90 yens s'élève à 418 yens (2,97 €) au 31 décembre 2022 soit 5 441 millions d'euros (556 yens (4,26 €) au 31 décembre 2021 soit 7 804 millions d'euros).

Sur la base du cours de Bourse de l'action Nissan au 31 décembre 2022, soit 418 yens par action, la participation de Renault Group dans Nissan est valorisée à 5 441 millions d'euros (7 804 millions d'euros au 31 décembre 2021 sur la base d'un cours à 556 yens par action).

Au 31 décembre 2022, la valorisation boursière est inférieure de 12,48 % à la valeur de la participation Nissan à l'actif du bilan de Renault S.A.

Conformément à l'approche décrite dans les règles et méthodes comptables, un test de dépréciation a été réalisé au 31 décembre 2022. Un taux d'actualisation après impôts de 7,73 % et un taux de croissance à l'infini (y compris effet de l'inflation) de 1,42 % ont été retenus pour calculer la valeur d'utilité. La valeur terminale a été calculée sur la base d'hypothèses de profitabilité en cohérence avec les données historiques de Nissan et avec des perspectives à moyen et long terme prudentes tenant compte des nouvelles prévisions de volume et de taux de change à moyen terme.

Le test réalisé n'a pas conduit à la constatation d'une perte de valeur de la participation dans Nissan au 31 décembre 2022. Aucun changement raisonnablement possible des principales hypothèses utilisées ne devrait conduire à avoir une valeur recouvrable inférieure à la valeur des titres Nissan au bilan de Renault S.A.

5.2.4.2.9. Prêts et créances rattachés à des participations

Les mouvements de l'exercice s'analysent comme suit :

(en millions d'euros)	Montant net en début d'exercice	Augmentations	Diminutions	Montant net en fin d'exercice
Dividendes à recevoir*	-	69		69
Prêts	19 205	1 482	(1 466)	19 281
TOTAL VALEURS BRUTES**	19 205	1 551	(1 466)	19 350
Provisions pour dépréciation	-	-	-	-
TOTAL NET	19 205	1 551	(1 466)	19 350
(1) Dont part à moins d'un an	19 254			19 339
Dont part à plus d'un an	11			11

* Net des réévaluations de change

Les prêts comprennent :

- 10 143 millions d'euros de placements de trésorerie auprès de Renault Finance (9 694 millions d'euros en 2021) ;
- 8 310 millions d'euros de comptes courants résultant de conventions de centralisation de gestion de trésorerie de filiales du Groupe (8 702 millions d'euros en 2021) ;

- 700 millions d'euros auprès de RCI dans le cadre d'une convention de gage-espèces (700 millions d'euros en 2021) ;
- 90 millions d'euros de prêt à RTM (140 millions d'euros en 2021).

Le poste des prêts concerne intégralement les filiales du Groupe.

05

Renault Group

Information financière et comptable

5.2.4.2.10. Valeurs mobilières de placement

Les valeurs mobilières de placement comprennent les titres de Renault S.A. auto-détenus pour 160 millions d'euros.

La variation des titres auto-détenus s'analyse comme suit :

(en millions d'euros)	Solde en début d'exercice	Levées d'option et attributions	Acquisition	Cession	Virement compte à compte	Dotations	Reprises	Solde en fin d'exercice
Nombre d'actions	4 582 464	1 279 008	6 020 809	4 018 809				5 310 961
Actions affectées	187	(75)	84		(8)			188
Actions non affectées	5		21		(2)			24
Actions - contrat de liquidité			129	(125)				4
Montant Brut (en millions d'euros)	192	(75)	184	(125)	(10)			166
Dépréciation (en millions d'euros)	(2)				10	(8)		-
TOTAL (en millions d'euros)	190	(75)	184	(125)	-	(8)	-	166

Les levées d'option et attribution correspondent principalement à l'attribution définitive du Plan 25 non-résidents pour 109 622 actions et du Plan 26 pour 1 109 158 actions.

La dotation pour dépréciation correspond à l'écart entre le cours d'achat et la moyenne des cours d'ouverture du dernier mois de l'exercice. Cette dépréciation est calculée sur les actions non attribuées à un plan.

Plans d'options et d'attribution d'actions de performance

Le Conseil d'administration attribue périodiquement aux cadres et dirigeants du Groupe des actions de performance avec des périodes d'acquisition et d'inaccessibilité propres à chaque attribution. Jusqu'en 2012, il a également attribué périodiquement des options d'achat d'actions à des conditions de prix et de délai d'exercice propres à chaque attribution. Les plans mis en place intègrent des conditions de performance qui déterminent le nombre d'options ou d'actions accordées aux bénéficiaires. La perte du bénéfice des options ou des

actions de performance est conforme aux dispositions réglementaires, avec perte totale en cas de démission ou de licenciement et décision, au cas par cas, pour les départs à l'initiative de l'entreprise.

En 2022, de nouveaux plans d'attribution d'actions de performance ont été mis en place portant sur 1 084 milliers d'actions. La période d'acquisition des droits est de 3 ans sans période d'inaccessibilité des actions et sans distinction entre résidents et non-résidents.

A. Variation du nombre d'options et de droits d'attribution d'actions de performance détenues par les membres du personnel

	Droits d'attribution d'actions
Options restant à lever et droits en cours d'acquisition au 1 ^{er} janvier 2022	4 444 368
Attribuées	1 683 640
Options levées ou droits définitivement acquis	(1 279 258)
Options annulées	(875 054)
Options restant à lever et droits en cours d'acquisition au 31 décembre 2022	4 473 701

* Les droits d'attribution d'actions de performance définitivement acquis correspondent au plan 25 non-résidents attribué en 2015 et au plan 26 attribué en 2019.

Présentation générale de Renault Group	Développement durable	Gouvernement d'entreprise	Risque et contrôle	Information financière et comptable	Information sur la société, le capital et l'actionariat	Assemblée Générale	Informations complémentaires
----------------------------------------	-----------------------	---------------------------	--------------------	-------------------------------------	---------------------------------------------------------	--------------------	------------------------------

Information financière et comptable

05

B. Plans d'attribution d'actions de performance

A partir du plan 26, la période d'acquisition est de 3 années sans période de conservation pour les résidents fiscaux français et étrangers.

N° de plan	Type de plan	Date d'attribution	Droits d'attribution au 31 décembre 2022	Date d'acquisition définitive	Période de conservation
Plan 25*	Actions de performance	15 février 2018	-	15 février 2022	Néant
Plan 26*	Actions de performance	12 juin 2019	-	12 juin 2022	Néant
Plan 27	Actions de performance	13 février 2020	1 305 690	13 février 2023	Néant
Plan 28	Actions de performance	23 avril 2021	1 495 021	23 avril 2024	Néant
Plan 29	Actions de performance	25 mai 2022	1 072 990	25 mai 2025	Néant
TOTAL			4 473 701		

* Les droits d'attribution d'actions de performance de ces plans ont été perdus ou définitivement acquis en 2022.

5.2.4.2.11. Créances et autres comptes d'actif

Les créances sont essentiellement constituées :

- des créances clients : constituées d'une facture à établir de 93 millions d'euros au titre des actions de performance (contre 127 millions d'euros en 2021) dans le cadre de la convention de refacturation entre Renault S.A. et Renault s.a.s ;
- des créances fiscales :

(en millions d'euros)	Montant en début d'exercice	Augmentations	Diminutions	Montant en fin d'exercice
Créances fiscales				
Impôt sur les sociétés A compte	-			-
CIR : Crédit Impôt Recherche	122	138	(136)	124
Créances de l'IFF	53		(53)	-
Autres créances fiscales	36	30		67
TOTAL VALEURS BRUTES⁽¹⁾	212	168	(189)	191
Provisions pour dépréciation				
CIR : Crédit Impôt Recherche	(1)		1	-
TOTAL	(1)	-	1	-
TOTAL NET	161	168	(188)	191
(1) Dont part à moins d'un an	61			67
Dont part à plus d'un an	150			124

Les augmentations sont constituées principalement des créances sur Crédit Impôt Recherche de l'année pour 124 millions d'euros, du complément du CIR 2021 pour 14 millions d'euros.

Les diminutions sont constituées de la cession de créance du Crédit Impôt Recherche 2021 pour 136 millions d'euros

et le paiement par les filiales de leur dettes d'IS 2021 pour 53 millions d'euros.

- Des produits à recevoir des filiales dans le cadre du plan d'actionariat salariés Renaultion Share Plan correspondant à la décote de 30 % et à la moins-value calculée entre le prix de référence et le prix d'achat des actions par Renault SA sur le marché pour 47 millions d'euros.

Les autres comptes d'actif sont essentiellement constitués :

(en millions d'euros)	Montant en début d'exercice	Augmentations	Diminutions	Montant en fin d'exercice
Autres comptes d'actifs				
Charges à répartir	23	30	(22)	31
Primes de remboursement sur obligations	12		(3)	9
Ecart de conversion actif	192	170	(48)	314
TOTAL⁽¹⁾	227	200	(73)	354
(1) Dont part à moins d'un an	207			329
Dont part à plus d'un an	20			25

05 Renault Group

Information financière et comptable

- de charges à répartir constituées de soultes versées et de frais d'émissions sur divers emprunts ;
- de primes de remboursement sur divers emprunts à long terme (entre 5 et 7 ans) ;
- d'écart de change réalisés lors des remboursements d'emprunts en yens utilisés dans le cadre de la couverture Nissan et comptabilisés dans un compte de différence d'évaluation sur instruments de trésorerie pour 177 millions d'euros

5.2.4.2.12. Capitaux propres

La variation des capitaux propres s'analyse comme suit :

(en millions d'euros)	Solde en début d'exercice	Affectation du résultat 2021	Distribution	Résultat 2022	Autres	Solde en fin d'exercice
Capital	1127					1127
Prime d'émission	4782					4782
Ecart d'équivalence	2205				(01)	2204
Réserves légales et réglementées	113					113
Report à nouveau	9100	538				9647
Résultat de l'exercice	538	(538)		304		304
TOTAL	17934	-	-	304	(01)	18230

Le montant des réserves non distribuables s'élève à 2 317 millions d'euros au 31 décembre 2022.

La variation de l'écart d'équivalence est constituée de l'évolution de la valeur des titres Renault s.a.s évalués par

Au 31 décembre 2022, le capital de Renault S.A. se répartit comme suit :

	Répartition du capital		Droits de vote	
	Nombre de titres détenus	% du capital	En nombre	En %
État	44 387 915	15,01%	88 775 830	28,04%
Salariés	7 893 507	2,67%	15 542 770	5,07%
Auto-contrôle	5 199 461	1,76%		
Nissan	44 358 343	15,00%		
Autres	193 883 058	65,56%	202 386 900	65,99%
TOTAL	295 722 284	100%	306 705 500	100%

La valeur nominale du titre Renault S.A. s'élève à 3,81 euros.

5.2.4.2.13. Autres fonds propres

Les autres fonds propres sont constitués par les titres participatifs, émis en octobre 1983 et en avril 1984 par Renault S.A., et remboursables avec prime à sa seule initiative. Ils font l'objet d'une rémunération annuelle d'un minimum de 9 % composée d'une partie fixe égale à 0,75 % et d'une partie variable, égale au minimum à 2,25%, fonction de l'évolution du chiffre d'affaires consolidé, calculée à périmètre et méthodes de consolidation identiques.

Au 31 décembre 2022, il reste sur le marché 797 659 titres pour un total de 130 millions d'euros avec intérêts courus. Ces titres sont cotés à la Bourse de Paris. La valeur de marché du titre d'une valeur nominale de 153 euros s'élève à 270,58 euros au 31 décembre 2022 (442 euros au 31 décembre 2021).

La rémunération 2022 de 15 millions d'euros (15 millions d'euros en 2021) figure dans les intérêts versés et autres charges assimilées

Présentation générale de Renault Group	Développement durable	Gouvernement d'entreprise	Risque et contrôle	Information financière et comptable	Information sur la société, le capital et l'actionariat	Assemblée Générale	Informations complémentaires
----------------------------------------	-----------------------	---------------------------	--------------------	-------------------------------------	---------------------------------------------------------	--------------------	------------------------------

Information financière et comptable

05

5.2.4.2.14. Provisions pour risques et charges

Les provisions pour risques et charges s'analysent comme suit :

(en millions d'euros)	Montant en début d'exercice	Dotations	Reprises avec consommation	Reprises sans consommation	Montant en fin d'exercice
Perte de change					
Provisions pour charges*	183	92	(75)	(17)	182
Autres provisions pour risques	28		(16)		11
TOTAL**	211	92	(92)	(17)	193
(1) Dont part à moins d'un an	92				100
Dont part à plus d'un an	119				93

Une provision pour charge de 182 millions d'euros (183 millions en 2021) a été constituée suite à la décision d'attributions d'actions gratuites existantes. Dans le cadre de la convention de refacturation entre Renault S.A. et Renault s.a.s, une quote-part de cette provision a fait l'objet d'une facture à établir à la filiale Renault s.a.s, pour 93 millions d'euros (127 millions d'euros en 2021). Dans le cadre du plan Renoulution Share Plan, un produit à

recevoir des filiales participant au plan a été constaté au 31 décembre 2022.

Chacun des litiges connus dans lesquels Renault S.A. est impliqué a fait l'objet d'un examen à la date d'arrêtés des comptes, et, après avis des conseils juridiques et fiscaux, les provisions jugées nécessaires ont, le cas échéant, été constituées pour couvrir les risques estimés.

5.2.4.2.15. Emprunts et dettes financières

A. Emprunts obligataires

Les emprunts obligataires s'élèvent à 10 004 millions d'euros au 31 décembre 2022 (8 163 millions d'euros au 31 décembre 2021).

Sur l'année 2022, les principales évolutions sont :

- l'émission le 1^{er} juillet 2022 d'un emprunt obligataire (Samouraï 25) d'une durée de 3 ans pour un montant nominal de 81 milliards de yens (501 millions d'euros) et un coupon de 3,5 % ;

- le 6 juillet 2022, remboursement de l'emprunt obligataire (Samouraï 20) émis le 6 juillet 2017, d'une durée de 5 ans, pour un nominal de 27 milliards de yens (207 millions d'euros) et un coupon de 0,5 % ;
- l'émission le 22 décembre 2022 d'un emprunt obligataire Samouraï 26 d'une durée de 4 ans pour un montant nominal de 210 milliards de yens (1 450 millions d'euros) et un coupon de 2,8 %.

Ventilations par échéances

(en millions d'euros)	31 décembre 2022						
	TOTAL	-1 an	1 à 2 ans	2 à 3 ans	3 à 4 ans	4 à 5 ans	+5 ans
Valeur nominale	9 939	1 184	1 593	2 319	3 243	1 000	600
Intérêts courus	65	65					
TOTAL	10 004	1 249	1 593	2 319	3 243	1 000	600

(en millions d'euros)	31 décembre 2021						
	TOTAL	-1 an	1 à 2 ans	2 à 3 ans	3 à 4 ans	4 à 5 ans	+5 ans
Valeur nominale	8 105	218	1 194	1 593	1 750	1 750	1 600
Intérêts courus	58	58					
TOTAL	8 163	276	1 194	1 593	1 750	1 750	1 600

Ventilation par devise

(en millions d'euros)	31 décembre 2022		31 décembre 2021	
	Avant couverture	Après couverture	Avant couverture	Après couverture
Euros	6 006	7 990	6 000	8 023
Yens	3 398	2 014	1 563	140
TOTAL	10 004	10 004	8 163	8 163

05

Renault Group

Information financière et comptable

Ventilation par nature de taux

(en millions d'euros)	31 décembre 2022		31 décembre 2021	
	Avant couverture	Après couverture	Avant couverture	Après couverture
Taux fixe	10 004	9 947	8 103	8 105
Taux variable		57		58
TOTAL	10 004	10 004	8 103	8 103

B. Emprunts et dettes auprès des établissements de crédit

Les emprunts et dettes auprès des établissements de crédit, principalement contractés hors du Groupe, s'élèvent à 1 400 millions d'euros au 31 décembre 2022 (3 326 millions d'euros au 31 décembre 2021).

Sur l'année 2022, les principales évolutions sont :

- l'émission le 7 février 2022 d'un emprunt d'une durée de 3 ans pour un montant nominal de 60 millions d'euros ;
- le remboursement anticipé le 7 février 2022 de 340 millions d'euros de l'échéance du 05 août 2024 sur la 1^{ère} tranche du PGE d'un montant nominal de 2 milliards d'euros ;
- le remboursement anticipé le 22 mars 2022 de 340 millions d'euros de l'échéance du 22 septembre 2024 sur la 2^{ème} tranche du PGE d'un montant nominal de 1 milliard d'euros ;
- le remboursement anticipé le 23 juin 2022 de 340 millions d'euros de l'échéance du 23 décembre 2024 sur la 3^{ème} tranche du PGE d'un montant nominal de 1 milliard d'euros ;
- le remboursement le 28 juin 2022 d'un emprunt d'une durée de 3 ans pour un montant nominal de 25 millions d'euros ;
- l'émission le 30 juin 2022 d'un emprunt d'une durée de 3 ans pour un nominal de 50 millions d'euros ;
- non-prorogation le 5 août 2022 de 330 millions d'euros sur la 1^{ère} tranche du PGE d'un montant nominal de 2 milliards d'euros ;
- non-prorogation le 22 septembre 2022 de 330 millions d'euros sur la 2^{ème} tranche du PGE d'un montant nominal de 1 milliard d'euros ;
- non-prorogation le 23 décembre 2022 de 330 millions d'euros sur la 3^{ème} tranche du PGE d'un montant nominal de 1 milliard d'euros.

Ventilation par échéances

(en millions d'euros)	31 décembre 2022			
	TOTAL	-1 an	1 à 2 ans	2 à 3 ans
Valeur nominale	1 390	1 090	190	110
Intérêts courus	10	10		
TOTAL	1 400	1 100	190	110

(en millions d'euros)	31 décembre 2021			
	TOTAL	-1 an	1 à 2 ans	2 à 3 ans
Valeur nominale	3 315	1 015	1 090	1 210
Intérêts courus	11	11		
TOTAL	3 326	1 026	1 090	1 210

Ventilation par devise

(en millions d'euros)	31 décembre 2022		31 décembre 2021	
	Avant couverture	Après couverture	Avant couverture	Après couverture
Euros	1 400	1 400	3 326	3 326
TOTAL	1 400	1 400	3 326	3 326

Présentation générale de Renault Group	Développement durable	Gouvernement d'entreprise	Risque et contrôle	Information financière et comptable	Information sur la société, le capital et l'actionariat	Assemblée Générale	Informations complémentaires
----------------------------------------	-----------------------	---------------------------	--------------------	-------------------------------------	---------------------------------------------------------	--------------------	------------------------------

Information financière et comptable

Ventilation par nature de taux

(en millions d'euros)	31 décembre 2022		31 décembre 2021	
	Avant couverture	Après couverture	Avant couverture	Après couverture
Taux fixe	350	350	3 273	3 273
Taux variable	1 044	1 044	53	53
TOTAL	1 400	1 400	3 326	3 326

05

Evolution du Prêt Garanti par l'Etat

Renault Group a procédé en 2020 à l'ouverture auprès d'un pool bancaire composé de cinq banques d'une ligne de crédit d'un montant maximal de 5 milliards d'euros bénéficiant d'une garantie de l'Etat français à hauteur de 90 % du montant emprunté. Cette ligne de crédit a été tirée au 31 décembre 2020 à hauteur de 4 milliards d'euros.

Cette ligne de crédit prévoit une maturité initiale pour chaque tirage de 12 mois, avec faculté pour Renault de proroger la maturité de trois années supplémentaires, avec un profil de remboursement par tiers. Le taux de chaque tirage est indexé sur l'Euribor 12 mois pour la première année, puis l'Euribor 6 mois pour les éventuelles prorogations.

En cas de prorogation, les tirages sont remboursables par tiers en 2022, 2023 et 2024 aux dates anniversaires des tirages avec une option de remboursement anticipé des échéances restantes à la main de Renault Group.

Le Groupe a exercé les options de prorogation de chacune des tranches, à l'exception de celle relative à l'échéance du mois d'août 2021 remboursée pour un montant de 1 milliard d'euros.

Conformément aux annonces réalisées le 18 février 2022, le Groupe a réalisé trois remboursements anticipés de 340 millions d'euros chacun les 7 février 2022, 22 mars 2022 et 23 juin 2022 correspondant aux dernières échéances (août, septembre et décembre 2024) de l'échéancier initial des trois tranches. Après les trois remboursements à l'échéance de 990 millions d'euros du deuxième semestre, le solde du prêt garanti par l'état s'élève à 990 millions d'euros au 31 décembre 2022. L'intégralité du solde sera remboursée sur l'exercice 2023.

O. Emprunts et dettes financières divers

Les emprunts et dettes financières divers s'élèvent à 3 848 millions d'euros au 31 décembre 2022 (3 973 millions au 31 décembre 2021). Ils sont composés de :

- 2 918 millions d'euros d'emprunts auprès de filiales du Groupe dont la trésorerie est excédentaire ;
- 930 millions d'euros de billets de trésorerie.

Tous ces emprunts et dettes financières ont une durée inférieure à 1 an.

Aucun emprunt n'est assorti de sûretés réelles.

5.2.4.2.16. Autres dettes

L'évolution de ce poste s'analyse comme suit :

(en millions d'euros)	Montant en début d'exercice	Variation	Montant en fin d'exercice
Dettes fournisseurs et comptes rattachés	-	-	-
Dettes sociales	3	(1)	2
Dettes fiscales*	620	(38)	582
Dettes sur autres immobilisations et comptes rattachés	5	-	5
Autres dettes diverses	2	-	2
TOTAL	630	(37)	593
* Dont part à moins d'un an	215	-	213
Dont part à plus d'un an	415	-	377

La variation des dettes fiscales correspond principalement à une diminution de la dette d'impôt vis-à-vis des filiales pour 38 millions d'euros.

5.2.4.2.17. Instruments financiers passif

Il s'agit des écarts de change latents sur les instruments de couverture sur les billets de trésorerie en US Dollar et sur les emprunts en yens qui ont été sortis de la couverture Nissan.

5.2.4.2.18. Comptes de régularisation passif

Les comptes de régularisation sont constitués des écarts de conversion passif liés à des gains de change latents sur des emprunts émis ou swappés en yens et d'écart de change réalisé lors des remboursements d'emprunts en

yens utilisés dans le cadre de la couverture Nissan et comptabilisé dans un compte de différence d'évaluation sur instruments de trésorerie pour un montant de 18 millions d'euros.

05

Renault Group

Information financière et comptable

5.2.4.2.19. Instruments financiers

Instruments financiers et gestion des risques

Les engagements correspondants (exprimés en valeur notionnelle et, le cas échéant en juste valeur) se présentent comme suit :

(en millions d'euros)	2022		2021	
	Notionnel	Juste valeur	Notionnel	Juste valeur
Swaps de taux	1 876	(27)	1 428	(9)
Achats à terme	730	11	402	10

Toutes ces opérations sont avec Renault Finance.

Les opérations d'achats et de ventes à terme ainsi que les opérations de swap sont en hors-bilan.

Risque de change

Les opérations de gestion du risque de change comprennent essentiellement des opérations de swaps ou des opérations de change à terme visant à couvrir ses propres financements libellés en devises. En outre, Renault S.A. réalise des opérations de change à terme dans le cadre de la couverture des prêts et emprunts libellés en devises accordés à ses filiales.

Risque de taux

Renault S.A., porte l'essentiel de l'endettement du Groupe. Sa politique de gestion du risque de taux s'appuie sur deux principes : le financement des investissements long terme à taux fixe et la constitution de réserves de liquidité à taux variable. Par ailleurs, les financements en yens mis en place dans le cadre des opérations de couverture des capitaux propres de Nissan sont réalisés à taux fixe.

Pour mettre en œuvre sa gestion du risque de taux et de change décrite ci-dessus, Renault S.A. a recours à des instruments dérivés avec Renault Finance, filiale à 100% du Groupe.

Risque de liquidité

Le secteur opérationnel automobile du Groupe doit disposer de ressources financières pour financer son activité courante et les investissements nécessaires à son

développement futur. Il doit donc emprunter de manière régulière sur les marchés bancaires et de capitaux pour refinancer sa dette, ce qui l'expose à un risque de liquidité en cas de fermeture des marchés ou de tension sur l'accès au crédit. Dans le cadre de la politique de centralisation de sa trésorerie, Renault S.A. assure l'essentiel du refinancement du secteur opérationnel automobile, soit par recours aux marchés de capitaux sous la forme de ressources à long terme (émissions obligataires, placements privés) et à court terme (billets de trésorerie), soit par recours aux financements bancaires.

Par ailleurs, Renault S.A. dispose d'accords de crédit confirmés auprès d'établissements bancaires (voir note 5.2.4.2.20).

La documentation contractuelle de ces financements et accords de crédit ne contient aucune clause pouvant mettre en cause le maintien du crédit en raison de l'évolution de la qualité de la signature de Renault ou du respect de ratios financiers.

Compte tenu des réserves de trésorerie disponibles, des lignes de crédit confirmées non utilisées à la clôture et des perspectives de renouvellement des financements court terme, Renault S.A. dispose de ressources financières suffisantes pour faire face à ses engagements à 12 mois.

5.2.4.2.20. Engagements donnés et reçus

Les « engagements hors bilan » se décomposent comme suit :

(en millions d'euros)	2022		2021	
	Montant total	Dont sociétés liées	Montant total	Dont sociétés liées
Engagements reçus				
Avals, cautions et garanties				
Lignes de crédit ouvertes non utilisées	3 430		3 430	
TOTAL	3 430		3 430	
Engagements donnés				
Avals, cautions et garanties	705	700	705	700
Lignes de crédit ouvertes non utilisées	443	443	440	440
TOTAL	1 148	1 143	1 151	1 140

Les lignes de crédit reçues non utilisées ne sont pas assorties de clauses restrictives.

Dans le cadre de la gestion du ratio grands risques de RCI Banque, Renault S.A. a mis en place en 2010 une convention de dépôt nantie de Renault S.A. auprès de RCI Banque pour un montant de 700 millions d'euros.

Présentation générale de Renault Group	Développement durable	Gouvernement d'entreprise	Risque et contrôle	Information financière et comptable	Information sur la société, le capital et l'actionariat	Assemblée Générale	Informations complémentaires
----------------------------------------	-----------------------	---------------------------	--------------------	-------------------------------------	---------------------------------------------------------	--------------------	------------------------------

Information financière et comptable

05

Passifs éventuels

Les sociétés du Groupe font périodiquement l'objet de contrôles fiscaux dans les pays où elles sont implantées. Les rappels d'impôts et taxes acceptés sont comptabilisés par voie de provisions. Les rappels contestés sont pris en compte, au cas par cas, selon des estimations intégrant le risque que le bien-fondé des actions et recours engagés puisse ne pas prévaloir. Des passifs d'impôts sont constatés par voie de provision en cas d'incertitudes relatives à la détermination des impôts.

La société Renault S.A. a reçu le 30 décembre 2021 une notification provisoire de redressement fiscal au titre des prix de transfert au titre des exercices 2013 à 2016. Les montants les plus significatifs de ces notifications provisoires sont contestés et n'ont pas été provisionnés dans les comptes au 31 décembre 2022.

La société Renault s.a.s avait reçu le 19 décembre 2019 une notification interruptive de redressement fiscal au titre des prix de transfert pour l'exercice 2016 qui a été complétée par une notification en date du 24 juin 2021 au titre des exercices 2017 et 2018. Le 21 décembre 2022, l'administration fiscale française a émis une proposition de rectification interruptive au titre de l'exercice 2019 dans le cadre d'une nouvelle procédure de contrôle portant sur la période 2019-2020. Les montants les plus significatifs de ces notifications provisoires sont contestés et n'ont pas été provisionnés dans les comptes au 31 décembre 2022.

Les sociétés du Groupe sont soumises périodiquement à des enquêtes des autorités dans les pays où elles sont

implantées. Les conséquences financières des condamnations acceptées sont comptabilisées par voie de provisions. Les condamnations contestées sont prises en compte, au cas par cas, selon des estimations intégrant le risque que le bien-fondé des actions et recours engagés puisse ne pas prévaloir.

Les principales enquêtes des autorités de la concurrence et de la réglementation automobile en cours au 31 décembre 2022 portent sur des ententes ou les niveaux d'émission des véhicules en Europe.

Dans le cadre de la procédure en cours en France sur le dossier « émissions », et faisant suite à l'ouverture le 12 janvier 2017 d'une information judiciaire sur demande du Parquet de Paris, la société Renault s.a.s. a été mise en examen pour tromperie le 8 juin 2021.

Renault a déposé en juillet 2021 d'une part un cautionnement de 20 millions d'euros, intégré au bilan, pour garantir sa représentation à tous les actes de procédure et pour l'éventuel paiement des dommages et amendes et d'autre part, a émis une garantie bancaire le 8 octobre 2021 d'un montant de 60 millions d'euros pour indemniser les éventuels préjudices. Renault conteste avoir commis la moindre infraction et rappelle que ses véhicules ont tous et toujours été homologués conformément aux lois et réglementations en vigueur à l'époque.

Les éventuelles conséquences sur les suites de la procédure en cours ne peuvent être estimées de façon fiable à ce stade et aucune provision au titre de ces procédures n'a été comptabilisée au 31 décembre 2022 (comme au 31 décembre 2020 et 2021).

Autres éléments d'information**5.2.4.2.21. Capacité d'autofinancement**

La capacité d'autofinancement est déterminée comme suit :

(en millions d'euros)	2022	2021
Résultat net	304	588
Dotations aux amortissements, charges à répartir	26	27
Dotations nettes aux provisions pour risques et charges	(14)	(72)
Dotations nettes aux provisions pour dépréciation	(9)	50
Valeur nette des éléments cédés		(559)
TOTAL	306	(16)

05

Renault Group

Information financière et comptable

5.2.4.2.22. Effectifs

Renault SA ne compte aucun salarié.

5.2.4.2.23. Rémunérations des mandataires sociaux

Le montant net des jetons de présence à verser aux administrateurs s'élève à 915 090 euros au titre de 2022 (929 080 euros versés au titre de 2021). Le Président du Conseil d'administration ne perçoit pas de jetons de présence au titre de son mandat.

Les rémunérations hors charges sociales comptabilisées en résultat en 2022, incluant les parts variables provisoires s'élèvent à 4 millions d'euros.

Le nombre d'actions de performance attribuées en 2022 aux mandataires sociaux s'élève à 75 000 actions.

5.2.4.2.24. Informations sur les délais de paiement fournisseurs et clients

En référence à l'article L. 441-10 du Code de Commerce, Renault S.A. n'ayant pas d'activité commerciale, nous ne publions pas de délais fournisseurs et clients.

Des éléments sur ce sujet se trouvent dans le rapport de gestion de Renault s.a.s.

5.2.4.2.25. Tableaux des filiales et participations

Participations directes

Sociétés (en millions d'euros)	Capital	Capitaux propres hors capital social et résultat de l'exercice	Quote-part du capital détenu en %	Valeur d'inventaire des titres détenus
PARTICIPATIONS				
Renault s.a.s 122/122 bis avenue du Général Leclerc 92100 Boulogne-Billancourt	534	3 511	100,00%	7 066
Dacia 1 rue Uzinei 115400 Mioveni ROUMANIE ⁽¹⁾	514	484	99,43%	933
Nissan 2 Takara-Cha, Kanagawa-Ku, Yokohama-Shi, Kanagawa-Ken JAPON ^{(2)*}	10 301		43,40%	6 217
RNBV Jachthavenweg 130, 1081KJ Amsterdam PAYS-BAS ^{**}	0		50,00%	12
Sofasa Carrera 49 N°39 Envigado COLOMBIE ⁽³⁾	1	42	27,66%	21
TOTAL PARTICIPATIONS				14 240

(1) Le cours de conversion rétinu pour Dacia est de 4,9495 lei roumaine pour un euro.

(2) Le cours de conversion rétinu pour Nissan est de 140,66 yens pour un euro.

(3) Le cours de conversion rétinu pour Sofasa est de 4 167,00 pesos colombiens pour un euro.

Sociétés (en millions d'euros)	Chiffres d'affaires HT sur 12 mois se clôturant le 31/12/2022	Bénéfice net ou perte du dernier exercice	Dividendes encaissés par Renault S.A. en 2022
PARTICIPATIONS			
Renault s.a.s 122/122 bis avenue du Général Leclerc 92100 Boulogne-Billancourt	44 672	(901)	
Dacia 1 rue Uzinei 115400 Mioveni ROUMANIE ⁽¹⁾	5 213	107	233
Nissan 2 Takara-Cha, Kanagawa-Ku, Yokohama-Shi, Kanagawa-Ken JAPON ^{* (2)}			64
RNBV Jachthavenweg 130, 1081KJ Amsterdam PAYS-BAS ^{**}			
Sofasa Carrera 49 N°39 Envigado COLOMBIE ⁽³⁾	722	37	4

(1) Le cours de conversion moyen rétinu pour Dacia est de 4,931562 lei roumaine pour un euro.

(2) Le cours de conversion moyen rétinu pour Nissan est de 136,014073 yens pour un euro.

(3) Le cours de conversion moyen rétinu pour Sofasa est de 4 461,272289 pesos colombiens pour un euro.

* Pour Nissan, les informations sont disponibles dans la note 12 du Document d'Enregistrement Universel 2022 du Renault Group à l'adresse suivante : <https://group.renault.com/finance/informations-financieres/documents-et-publications/>.

** Pour RNBV, les informations ne sont pas disponibles à la date d'arrêté des états financiers.

Présentation générale de Renault Group	Développement durable	Gouvernement d'entreprise	Risque et contrôle	Information financière et comptable	Information sur la société, le capital et l'actionariat	Assemblée Générale	Informations complémentaires
----------------------------------------	-----------------------	---------------------------	--------------------	-------------------------------------	---------------------------------------------------------	--------------------	------------------------------

Information financière et comptable

Participations indirectes

La liste des filiales détenues indirectement par Renault S.A. est disponible dans le document " Informations complémentaires sur la composition du Renault Group " sur le site du Groupe au sein de la partie Informations financières à l'adresse suivante :

<https://group.renault.com/finance/informations-financieres/documents-et-publications/>

Participations évaluées par équivalence

La valeur des titres Renault s.a.s évalués par équivalence a progressé de 94 millions d'euros sur l'exercice en raison de sa performance ainsi que de celle de ses filiales.

La valeur des titres Dacia évalués par équivalence a diminué de 159 millions d'euros et celle des titres SOFASA a augmenté de 4 millions d'euros.

Mentions relatives aux prises de participation

Cf. Note 5.2.4.8

05

5.2.4.2.26. Résultats financiers des 5 derniers exercices

	2018	2019	2020	2021	2022
Situation financière en fin d'exercice					
Capital (En Millions d'Euros)	1127	1127	1127	1127	1127
Nombre d'actions et de certificats d'investissement restants	295 722 284	295 722 284	295 722 284	295 722 284	295 722 284
Résultat global des opérations effectuées					
(En Millions d'Euros)					
Chiffre d'affaires hors taxes					
Résultat avant impôt, amortissements et provisions ⁽¹⁾	1560	485	(212)	464	186
Impôt sur les bénéfices	91	80	100	123	148
Résultat après impôt, amortissements et provisions	1726	383	(199)	588	304
Résultat distribué	1035				
Résultat par action					
(En Euros)					
Résultat avant impôt, amortissements et provisions ⁽¹⁾	5,27	1,64	(0,72)	1,57	0,63
Résultat après impôt, amortissements et provisions	5,84	1,30	(0,47)	1,82	1,23
Résultat par action de base et dilué ⁽²⁾	6,31	1,40	(0,51)	1,98	1,34
Effet de la dilution potentielle des instruments dilutifs sur le résultat par action	0,47	0,10	(0,04)	0,16	0,11
Dividende net attribué à chaque action	3,55	0,00	0,00	0,00	0,25

Personnel⁽³⁾

(1) Les provisions sont constituées par les dotations de l'exercice, déduction faite des reprises de provisions dévaluées sans objet et des provisions utilisées.

(2) Calculé en tenant compte du nombre moyen d'actions en fin d'exercice.

(3) Pas d'effectif.

5.2.4.2.27. Evénements postérieurs à la clôture

Nissan Motor CO Ltd et Renault Group ont décidé de rééquilibrer l'Alliance avec une participation croisée de 15 %, avec une obligation de conservation, ainsi qu'une obligation de plafonnement de leurs participations. Ils seront tous deux en mesure d'exercer librement les droits de vote attachés à leur participation directe de 15 %, avec un plafond de 15 %.

Renault Group transférera 28,4 % de ses actions de Nissan dans une fiducie française, où les droits de vote seraient « neutralisés » pour la plupart des décisions, mais où les droits économiques (dividendes et produits de vente des actions) bénéficieront toujours entièrement à Renault Group jusqu'à la vente de ces actions.

Renault Group donnera instruction au fiduciaire de vendre ces actions Nissan si les conditions économiques sont raisonnables pour Renault Group, dans le cadre d'un processus organisé et ordonné, mais il n'a aucune obligation de vendre ses actions dans un délai spécifique prédéterminé.

L'Alliance Operating Board restera l'instance de coordination.

Cette décision n'a pas d'impact sur la valorisation des titres Nissan Motor CO Ltd au bilan de Renault S.A. à la clôture du 31 décembre 2022.

05

Renault Group

Information financière et comptable

5.2.4.2.28. Consultation des états financiers

Les états financiers 2022, à partir du 15 mars 2023, ainsi que ceux des années précédentes, sont inclus dans les Documents d'Enregistrement Universel disponible à l'adresse suivante :

<https://group.renault.com/finance/informations-financieres/documents-et-publications/>

2021年度財務諸表

(1) 連結財務諸表

連結損益計算書

	注	2021年度		2020年度	
		百万ユーロ	億円	百万ユーロ	億円
売上高	4	46,213	66,949	43,474	62,981
製品及びサービス売上原価		(37,526)	(54,364)	(36,257)	(52,526)
研究開発費	10-A	(2,365)	(3,426)	(2,569)	(3,722)
販売費及び一般管理費		(4,659)	(6,749)	(4,985)	(7,222)
その他の営業利益及び営業費用	6	(265)	(384)	(1,662)	(2,408)
その他の営業利益	6	728	1,055	181	262
その他の営業費用	6	(993)	(1,439)	(1,843)	(2,670)
営業利益（損失）		1,398	2,025	(1,999)	(2,896)
実質有利子負債コスト	7	(308)	(446)	(337)	(488)
総有利子負債コスト	7	(381)	(552)	(355)	(514)
現金及び金融資産に係る収益	7	73	106	18	26
その他の財務収益及び財務費用	7	(42)	(61)	(145)	(210)
財務収益（費用）	7	(350)	(507)	(482)	(698)
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		515	746	(5,145)	(7,454)
日産	12	380	551	(4,970)	(7,200)
その他の関連会社及び共同支配企業	13	135	196	(175)	(254)
税引前利益		1,563	2,264	(7,626)	(11,048)
当期税金及び繰延税金	8	(596)	(863)	(420)	(608)
当期純利益		967	1,401	(8,046)	(11,656)
当期純利益 - 親会社株主持分		888	1,286	(8,008)	(11,601)
当期純利益 - 非支配株主持分		79	114	(38)	(55)
1株当たり利益 ⁽¹⁾ (単位：ユーロ/円)		3.26	472	(29.51)	(4,275.11)
希薄化後1株当たり利益 ⁽¹⁾ (単位：ユーロ/円)		3.24	469	(29.51)	(4,275.11)
社外流通株式数(単位：千株)					
1株当たり利益計算用	9	272,102	272,102	271,349	271,349
希薄化後1株当たり利益計算用	9	273,868	273,868	271,349	271,349

(1) 当期純利益（損失） - 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年度						2020年度					
	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
当期純利益	1,563	(596)	967	2,264	(863)	1,401	(7,626)	(420)	(8,046)	(11,048)	(608)	(11,656)
親会社及び子会社からのその他の包括利益項目												
損益に再分類されない項目	327	(23)	304	474	(33)	440	76	(66)	10	110	(96)	14
確定給付型年金制度に係る数理計算上の差異	134	(35)	99	194	(51)	143	(62)	(62)	(124)	(90)	(90)	(180)
資本を通じて公正価値で測定される資本性金融商品	193	12	205	280	17	297	138	(4)	134	200	(6)	194
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	181	(27)	154	262	(39)	223	(665)	(1)	(666)	(963)	(1)	(965)
在外事業に係る為替換算調整勘定	96	-	96	139	-	139	(652)	-	(652)	(945)	-	(945)
超インフレ経済下の在外事業に係る為替換算調整勘定	21	-	21	30	-	30	(21)	-	(21)	(30)	-	(30)
日産に対する投資の部分的ヘッジ	4	-	4	6	-	6	-	-	-	-	-	-
キャッシュ・フロー・ヘッジ商品の公正価値の調整 ⁽¹⁾	65	(28)	37	94	(41)	54	8	(1)	7	12	(1)	10
資本を通じて公正価値で測定される負債性金融商品 ⁽¹⁾	(5)	1	(4)	(7)	1	(6)	-	-	-	-	-	-
親会社及び子会社からのその他の包括利益項目合計(A)	508	(50)	458	736	(72)	664	(589)	(67)	(656)	(853)	(97)	(950)
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												
次年度以降において損益に再分類されない項目	571	-	571	827	-	827	146	-	146	212	-	212
確定給付型年金制度に係る数理計算上の差異	421	-	421	610	-	610	94	-	94	136	-	136
その他	150	-	150	217	-	217	52	-	52	75	-	75
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	634	-	634	918	-	918	(1,268)	-	(1,268)	(1,837)	-	(1,837)

在外事業に係る為替換算調整勘定	580	-	580	840	-	840	(1,228)	-	(1,228)	(1,779)	-	(1,779)
その他	54	-	54	78	-	78	(40)	-	(40)	(58)	-	(58)
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)	1,205	-	1,205	1,746	-	1,746	(1,122)	-	(1,122)	(1,625)	-	(1,625)
その他の包括利益項目(A)+(B)	1,713	(50)	1,663	2,482	(72)	2,409	(1,711)	(67)	(1,778)	(2,479)	(97)	(2,576)
包括利益	3,276	(646)	2,630	4,746	(936)	3,810	(9,337)	(487)	(9,824)	(13,527)	(706)	(14,232)
親会社株主持分			2,539			3,678			(9,760)			(14,139)
非支配株主持分			91			132			(64)			(93)

(1) 2021年度に損益に再分類された数値は注18-Fに示す。

[次へ](#)

連結財政状態計算書

	注	2021年12月31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
資産					
固定資産					
無形資産及びのれん	10-A	6,398	9,269	6,347	9,195
有形固定資産	10-B	16,167	23,421	17,135	24,823
関連会社及び共同支配企業に対する投資		16,955	24,563	15,120	21,904
日産	12	16,234	23,518	14,618	21,177
その他の関連会社及び共同支配企業	13	721	1,045	502	727
長期金融資産	22	373	540	1,253	1,815
繰延税金資産	8	550	797	651	943
その他の固定資産	17	966	1,399	956	1,385
固定資産合計		41,409	59,989	41,462	60,066
流動資産					
棚卸資産	14	4,792	6,942	5,640	8,171
販売金融債権	15	39,498	57,221	40,820	59,136
自動車顧客債権	16	788	1,142	910	1,318
短期金融資産	22	1,380	1,999	1,181	1,711
未収還付税金	17	128	185	153	222
その他の流動資産	17	3,688	5,343	3,874	5,612
現金及び現金同等物	22	21,928	31,767	21,697	31,432
売却目的で保有する資産	3	129	187	-	-
流動資産合計		72,331	104,786	74,275	107,602
資産合計		113,740	164,775	115,737	167,668

	注	2021年12月31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
資本及び負債					
資本					
資本金		1,127	1,633	1,127	1,633
資本剰余金		3,785	5,483	3,785	5,483
自己株式		(237)	(343)	(284)	(411)
金融商品再評価額		5	7	384	556
為替換算調整勘定		(3,407)	(4,936)	(4,108)	(5,951)
その他の剰余金		25,159	36,448	31,876	46,179
当期純利益 親会社株主持分		888	1,286	(8,008)	(11,601)
資本 親会社株主持分		27,320	39,578	24,772	35,887
資本 非支配株主持分		574	832	566	820
資本合計	18	27,894	40,410	25,338	36,707
固定負債					
繰延税金負債	8	1,009	1,462	922	1,336
退職給付その他の長期従業員給付債務に対する引当金 長期	19	1,355	1,963	1,544	2,237
その他の引当金 長期	20	1,291	1,870	1,356	1,964
長期金融負債	23	13,232	19,169	13,423	19,446
不確実な税金負債に対する引当金 長期	21	217	314	179	259
その他の固定負債	21	1,457	2,111	1,685	2,441
固定負債合計		18,561	26,889	19,109	27,683
流動負債					
退職給付その他の長期従業員給付債務に対する引当金 短期	19	85	123	103	149
その他の引当金 短期	20	1,550	2,245	1,570	2,274
短期金融負債	23	3,605	5,223	3,924	5,685
販売金融負債	23	45,123	65,370	47,547	68,881
営業債務		7,975	11,553	8,277	11,991
未払税金	21	266	385	221	320
不確実な税金負債に対する引当金 短期	21	6	9	6	9
その他の流動負債	21	8,493	12,304	9,642	13,968
売却目的で保有する資産に関連する負債	3	182	264	-	-
流動負債合計		67,285	97,476	71,290	103,278
資本及び負債合計		113,740	164,775	115,737	167,668

[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 (損失) (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
2019年 12月31日 現在残高	295,722	1,127	1,633	3,785	5,483	(344)	(498)	232	336	(2,235)	(3,238)	32,140	46,561	(141)	(204)	34,564	50,073	767	1,111	35,331	51,184
2020年度 純利益														(8,008)	(11,601)	(8,008)	(11,601)	(38)	(55)	(8,046)	(11,656)
その他の包 括利益項目								152	220	(1,873)	(2,713)	(31)	(45)			(1,752)	(2,538)	(26)	(38)	(1,778)	(2,576)
2020年度 包括利益								152	220	(1,873)	(2,713)	(31)	(45)	(8,008)	(11,601)	(9,760)	(14,139)	(64)	(93)	(9,824)	(14,232)
2019年度 利益処分												(141)	(204)	141	204						
配当金																		(21)	(30)	(21)	(30)
自己株式の (取得)/ 処分及び増 資による影 響額						60	87									60	87			60	87
所有持分の 増減												(23)	(33)			(23)	(33)	(119)	(172)	(142)	(206)
株式報酬及 びその他の 費用												(69)	(100)			(69)	(100)	3	4	(66)	(96)
2020年 12月31日 現在残高	295,722	1,127	1,633	3,785	5,483	(284)	(411)	384	556	(4,108)	(5,951)	31,876	46,179	(8,008)	(11,601)	24,772	35,887	566	820	25,338	36,707
2021年度 純利益														888	1,286	888	1,286	79	114	967	1,401
その他の包 括利益項目 (1)								432	626	701	1,016	518	750			1,651	2,392	12	17	1,663	2,409

2021年度 包括利益								432	626	701	1,016	518	750	888	1,286	2,539	3,678	91	132	2,630	3,810
2020年度 利益処分												(8,008)	(11,601)	8,008	11,601						
配当金																		(81)	(117)	(81)	(117)
自己株式の (取得) / 処分及び増 資による影 響額						47	68									47	68			47	68
所有持分の 増減																		(2)	(3)	(2)	(3)
株式報酬及 びその他の 費用 ⁽²⁾								(811)	(1,175)			773	1,120			(38)	(55)			(38)	(55)
2021年 12月31日 現在残高	295,722	1,127	1,633	3,785	5,483	(237)	(343)	5	7	(3,407)	(4,936)	25,159	36,448	888	1,286	27,320	39,578	574	832	27,894	40,410

- (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22-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22-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12-D)を含む。

2021年度の連結持分の変動に関する詳細は注18に記載。

[次へ](#)

連結キャッシュ・フロー計算書

	注	2021年度		2020年度	
		百万ユーロ	億円	百万ユーロ	億円
当期純利益		967	1,401	(8,046)	(11,656)
非連結上場投資からの受取配当金の調整		-	-	(11)	(16)
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		4,043	5,857	4,750	6,881
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		(515)	(746)	5,145	7,454
その他の非資金的収益及び費用（利息・税金調整前）	26-A	298	432	1,513	2,192
非上場関連会社及び共同支配企業からの受取配当金		29	42	5	7
キャッシュ・フロー（利息・税金調整前）⁽¹⁾		4,822	6,986	3,356	4,862
上場企業からの受取配当金⁽²⁾		-	-	11	16
消費者向け融資の純増減		47	68	287	416
ディーラー向け更新可能融資の純増減		1,534	2,222	2,820	4,085
販売金融債権の（増加）減少		1,581	2,290	3,107	4,501
販売金融部門による社債の発行	23-C	686	994	1,598	2,315
販売金融部門による社債の償還	23-C	(4,342)	(6,290)	(2,621)	(3,797)
販売金融部門のその他の負債の純増減		1,073	1,554	2,195	3,180
販売金融部門に係るその他有価証券及び貸付の純増減		(219)	(317)	884	1,281
販売金融部門に係る金融資産・負債の純増減		(2,802)	(4,059)	2,056	2,979
資産計上したリース用資産の増減		(413)	(598)	(929)	(1,346)
運転資本の増減（税金調整前）	26-B	(154)	(223)	(1,192)	(1,727)
営業活動によるキャッシュ・フロー（利息・税金調整前）		3,034	4,395	6,409	9,285
利息の受取額		72	104	71	103
利息の支払額		(342)	(495)	(352)	(510)
当期税金（支払）/受取額		(355)	(514)	(375)	(543)
営業活動によるキャッシュ・フロー		2,409	3,490	5,753	8,334
有形固定資産及び無形資産への投資	26-C	(3,001)	(4,348)	(4,208)	(6,096)
有形固定資産及び無形資産の処分		574	832	187	271
支配の獲得を伴う持分の取得、取得現金控除後		(103)	(149)		
その他の持分の取得		(126)	(183)	(129)	(187)
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 ⁽³⁾		1,186	1,718	(146)	(212)
自動車部門に係るその他有価証券及び貸付の純（増）減		(146)	(212)	57	83
投資活動によるキャッシュ・フロー		(1,616)	(2,341)	(4,239)	(6,141)
親会社株主に対する支払配当金	18-D	-	-		
非支配株主との取引		(4)	(6)	10	14
非支配株主に対する支払配当金	18-H	(81)	(117)	(21)	(30)

自己株式の（取得）売却		(36)	(52)	(44)	(64)
株主に係るキャッシュ・フロー		(121)	(175)	(55)	(80)
自動車部門に係る社債発行	23-C	2,241	3,247	1,000	1,449
自動車部門に係る社債償還	23-C	(829)	(1,201)	(590)	(855)
自動車部門に係るその他の金融負債の純増（減）		(1,922)	(2,784)	5,250	7,606
自動車部門に係る金融負債の純増減	23-B	(510)	(739)	5,660	8,200
財務活動によるキャッシュ・フロー		(631)	(914)	5,605	8,120
現金及び現金同等物の増加（減少）		162	235	7,119	10,313

- (1) キャッシュ・フロー（利息・税金調整前）は上場企業からの受取配当金を含まない。
(2) 2020年は、ダイムラーからの配当金である（11百万ユーロ）。
(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年度		2020年度	
	百万ユーロ	億円	百万ユーロ	億円
現金及び現金同等物の期首残高	21,697	31,432	14,982	21,704
現金及び現金同等物の増加（減少）	162	235	7,119	10,313
為替相場変動等の影響額	88	127	(404)	(585)
売却目的で保有する資産から生じた現金	(19)	(28)		
現金及び現金同等物の期末残高⁽¹⁾	21,928	31,767	21,697	31,432

- (1) 使用制限を課された現金については注22-Dに記載。

要約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、サムスン及びアルピーヌ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」部門は、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ラーダ・オート・ホールディング000（旧アライアンス・ロステック・オートb.v.。注3を参照のこと。）を含む。この部門は、2016年12月にルノーがこれらの事業体に対する支配を獲得（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。

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、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・デモ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。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日現在のもとの同一のセグメントを継続して使用している。

[次へ](#)

A. 事業セグメント別情報

A1. 連結損益計算書 - 事業セグメント別

	自動車 (アフトワズを 除く) ⁽¹⁾		アフトワズ ⁽¹⁾		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
2021年度																
外部売上高	40,404	58,533	2,850	4,129	-	-	43,254	62,662	2,935	4,252	24	35	-	-	46,213	66,949
部門間売上高	102	148	715	1,036	(715)	(1,036)	102	148	18	26	2	3	(122)	(177)	-	-
部門別売上高	40,506	58,681	3,565	5,165	(715)	(1,036)	43,356	62,810	2,953	4,278	26	38	(122)	(177)	46,213	66,949
営業総利益 ⁽²⁾ (3)	258	374	249	361	(2)	(3)	505	732	1,185	1,717	(29)	(42)	2	3	1,663	2,409
営業利益	36	52	237	343	(2)	(3)	271	393	1,179	1,708	(54)	(78)	2	3	1,398	2,025
財務収益 (費用) ⁽⁴⁾	716	1,037	(51)	(74)	-	-	665	963	(14)	(20)	(1)	(1)	(1,000)	(1,449)	(350)	(507)
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	501	726	-	-	-	-	501	726	19	28	(5)	(7)	-	-	515	746
税引前利益	1,253	1,815	186	269	(2)	(3)	1,437	2,082	1,184	1,715	(60)	(87)	(998)	(1,446)	1,563	2,264
当期税金及び 繰延税金	(248)	(359)	(20)	(29)	-	-	(268)	(388)	(327)	(474)	(1)	(1)	-	-	(596)	(863)
当期純利益	1,005	1,456	166	240	(2)	(3)	1,169	1,694	857	1,242	(61)	(88)	(998)	(1,446)	967	1,401

(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年度は280百万ユーロ)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) 償却費、減価償却費及び減損の詳細については事業セグメント別の連結キャッシュ・フロー計算書に記載されている。

(3) 部門間取引の消去後の営業総利益に対する自動車(アフトワズを除く)部門の2021年度の寄与は260百万ユーロである。

(4) 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。2021年度は1,000百万ユーロの配当金が支払われた。

	自動車 (アフトワズを 除く) ⁽¹⁾		アフトワズ ⁽¹⁾		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年度																
外部売上高	37,736	54,668	2,581	3,739	-	-	40,317	58,407	3,138	4,546	19	28	-	-	43,474	62,981
部門間売上高	95	138	651	943	(651)	(943)	95	138	21	30	1	1	(117)	(169)	-	-
部門別売上高	37,831	54,806	3,232	4,682	(651)	(943)	40,412	58,545	3,159	4,576	20	29	(117)	(169)	43,474	62,981
営業総利益 ⁽²⁾ (3)	(1,452)	(2,104)	140	203	1	1	(1,311)	(1,899)	1,007	1,459	(35)	(51)	2	3	(337)	(488)
営業利益	(3,061)	(4,434)	129	187	1	1	(2,931)	(4,246)	990	1,434	(60)	(87)	2	3	(1,999)	(2,896)
財務収益 (費用) ⁽⁴⁾	(414)	(600)	(52)	(75)	-	-	(466)	(675)	(15)	(22)	(1)	(1)	-	-	(482)	(698)
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)	(7,477)	-	-	-	-	(5,161)	(7,477)	19	28	(3)	(4)	-	-	(5,145)	(7,454)
税引前利益	(8,636)	(12,511)	77	112	1	1	(8,558)	(12,398)	994	1,440	(64)	(93)	2	3	(7,626)	(11,048)
当期税金及び 繰延税金	55	80	(273)	(395)	-	-	(218)	(316)	(205)	(297)	1	1	2	3	(420)	(608)
当期純利益	(8,581)	(12,431)	(196)	(284)	1	1	(8,776)	(12,714)	789	1,143	(63)	(91)	4	6	(8,046)	(11,656)

(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年度は218百万ユーロ)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) 償却費、減価償却費及び減損の詳細については事業セグメント別の連結キャッシュ・フロー計算書に記載されている。

(3) 部門間取引の消去後の営業総利益に対する自動車(アフトワズを除く)部門の2020年度の寄与はマイナス1,450百万ユーロである。

(4) 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。

A2. 連結財政状態計算書 - 事業セグメント別

2021年12月31日現在

	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
資産																
固定資産																
有形固定資産 及び無形資産	20,127	29,158	1,816	2,631	-	-	21,943	31,789	581	842	40	58	1	1	22,565	32,690
関連会社及び共 同支配企業に対 する投資	16,763	24,285	11	16	-	-	16,774	24,300	176	255	5	7	-	-	16,955	24,563
長期金融資産 持分投資	7,051	10,215	-	-	(836)	(1,211)	6,215	9,004	11	16	1	1	(6,155)	(8,917)	72	104
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	306	443	-	-	-	-	306	443	-	-	-	-	(5)	(7)	301	436
繰延税金資産	351	508	10	14	-	-	361	523	189	274	-	-	-	-	550	797
その他の固定 資産	875	1,268	17	25	(77)	(112)	815	1,181	151	219	-	-	-	-	966	1,399
固定資産合計	45,473	65,877	1,854	2,686	(913)	(1,323)	46,414	67,240	1,108	1,605	46	67	(6,159)	(8,923)	41,409	59,989
流動資産																
棚卸資産	4,395	6,367	373	540	-	-	4,768	6,907	24	35	-	-	-	-	4,792	6,942
顧客債権	934	1,353	118	171	(136)	(197)	916	1,327	40,020	57,977	4	6	(654)	(947)	40,286	58,362
短期金融資産	1,052	1,524	-	-	(1)	(1)	1,051	1,523	1,187	1,720	-	-	(858)	(1,243)	1,380	1,999
未収還付税金及 びその他の流動 資産	2,642	3,827	233	338	(4)	(6)	2,871	4,159	5,733	8,305	5	7	(4,664)	(6,757)	3,945	5,715
現金及び現金 同等物	13,478	19,526	535	775	(136)	(197)	13,877	20,104	8,040	11,648	14	20	(3)	(4)	21,928	31,767

流動資産合計	22,501	32,597	1,259	1,824	(277)	(401)	23,483	34,020	55,004	79,684	23	33	(6,179)	(8,952)	72,331	104,786
資産合計	67,974	98,474	3,113	4,510	(1,190)	(1,724)	69,897	101,260	56,112	81,289	69	100	(12,338)	(17,874)	113,740	164,775
資本及び負債																
資本	27,851	40,348	901	1,305	(839)	(1,215)	27,913	40,438	6,134	8,886	8	12	(6,161)	(8,925)	27,894	40,410
固定負債																
長期引当金	2,277	3,299	21	30	-	-	2,298	3,329	565	819	-	-	-	-	2,863	4,148
長期金融負債	11,235	16,276	1,098	1,591	-	-	12,333	17,867	893	1,294	11	16	(5)	(7)	13,232	19,169
繰延税金負債	344	498	24	35	-	-	368	533	640	927	1	1	-	-	1,009	1,462
その他の固定負債	1,181	1,711	77	112	(77)	(112)	1,181	1,711	276	400	-	-	-	-	1,457	2,111
固定負債合計	15,037	21,784	1,220	1,767	(77)	(112)	16,180	23,440	2,374	3,439	12	17	(5)	(7)	18,561	26,889
流動負債																
短期引当金	1,564	2,266	42	61	-	-	1,606	2,327	35	51	-	-	-	-	1,641	2,377
短期金融負債	4,337	6,283	34	49	(137)	(198)	4,234	6,134	-	-	35	51	(664)	(962)	3,605	5,223
営業債務及び販売金融負債	7,604	11,016	619	897	(129)	(187)	8,094	11,726	45,843	66,413	5	7	(844)	(1,223)	53,098	76,923
未払税金及びその他の流動負債	11,581	16,777	297	430	(8)	(12)	11,870	17,196	1,726	2,500	9	13	(4,664)	(6,757)	8,941	12,953
流動負債合計	25,086	36,342	992	1,437	(274)	(397)	25,804	37,382	47,604	68,964	49	71	(6,172)	(8,941)	67,285	97,476
資本及び負債合計	67,974	98,474	3,113	4,510	(1,190)	(1,724)	69,897	101,260	56,112	81,289	69	100	(12,338)	(17,874)	113,740	164,775

2020年12月31日現在

	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
資産																
固定資産																
有形固定資産及び無形資産	21,432	31,049	1,569	2,273	-	-	23,001	33,322	415	601	66	96	-	-	23,482	34,018

関連会社及び共同支配企業に対する投資	14,981	21,703	2	3	-	-	14,983	21,706	129	187	7	10	1	1	15,120	21,904
長期金融資産持分投資	7,908	11,456	-	-	(670)	(971)	7,238	10,486	3	4	-	-	(6,244)	(9,046)	997	1,444
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	372	-	-	-	-	257	372	-	-	-	-	(1)	(1)	256	371
繰延税金資産	416	603	21	30	-	-	437	633	214	310	-	-	-	-	651	943
その他の固定資産	795	1,152	5	7	(32)	(46)	768	1,113	188	272	-	-	-	-	956	1,385
固定資産合計	45,789	66,335	1,597	2,314	(702)	(1,017)	46,684	67,631	949	1,375	73	106	(6,244)	(9,046)	41,462	60,066
流動資産																
棚卸資産	5,337	7,732	262	380	-	-	5,599	8,111	41	59	-	-	-	-	5,640	8,171
顧客債権	1,053	1,525	130	188	(113)	(164)	1,070	1,550	41,983	60,821	2	3	(1,325)	(1,920)	41,729	60,453
短期金融資産	1,065	1,543	-	-	(4)	(6)	1,061	1,537	943	1,366	-	-	(823)	(1,192)	1,181	1,711
未収還付税金及びその他の流動資産	2,667	3,864	274	397	(2)	(3)	2,939	4,258	6,122	8,869	5	7	(5,039)	(7,300)	4,027	5,834
現金及び現金同等物	12,524	18,144	558	808	(133)	(193)	12,949	18,759	8,738	12,659	15	22	(5)	(7)	21,697	31,432
流動資産合計	22,646	32,807	1,224	1,773	(252)	(365)	23,618	34,215	57,827	83,774	22	32	(7,192)	(10,419)	74,274	107,601
資産合計	68,435	99,142	2,821	4,087	(954)	(1,382)	70,302	101,847	58,776	85,149	95	138	(13,436)	(19,465)	115,737	167,668
資本及び負債																
資本	25,346	36,719	678	982	(671)	(972)	25,353	36,729	6,195	8,975	48	70	(6,258)	(9,066)	25,338	36,707
固定負債																
長期引当金	2,454	3,555	21	30	-	-	2,475	3,586	604	875	-	-	-	-	3,079	4,461
長期金融負債	11,489	16,644	1,030	1,492	-	-	12,519	18,136	890	1,289	15	22	(1)	(1)	13,423	19,446
繰延税金負債	314	455	34	49	(1)	(1)	347	503	573	830	2	3	-	-	922	1,336
その他の固定負債	1,408	2,040	37	54	(32)	(46)	1,413	2,047	270	391	2	3	-	-	1,685	2,441

固定負債合計	15,665	22,694	1,122	1,625	(33)	(48)	16,754	24,272	2,337	3,386	19	28	(1)	(1)	19,109	27,683
流動負債																
短期引当金	1,575	2,282	56	81	-	-	1,631	2,363	49	71	-	-	(1)	(1)	1,679	2,432
短期金融負債	5,145	7,454	139	201	(137)	(198)	5,147	7,456	(1)	(1)	18	26	(1,240)	(1,796)	3,924	5,685
営業債務及び販売金融負債	8,025	11,626	452	655	(108)	(156)	8,369	12,124	48,298	69,969	2	3	(845)	(1,224)	55,824	80,872
未払税金及びその他の流動負債	12,679	18,368	374	542	(5)	(7)	13,048	18,903	1,898	2,750	8	12	(5,091)	(7,375)	9,863	14,289
流動負債合計	27,424	39,729	1,021	1,479	(250)	(362)	28,195	40,846	50,244	72,788	28	41	(7,177)	(10,397)	71,290	103,278
資本及び負債合計	68,435	99,142	2,821	4,087	(954)	(1,382)	70,302	101,847	58,776	85,149	95	138	(13,436)	(19,465)	115,737	167,668

[次へ](#)

A3. 連結キャッシュ・フロー計算書 - 事業セグメント別

	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
2021年度																
当期純利益⁽¹⁾	1,005	1,456	166	240	(2)	(3)	1,169	1,694	857	1,242	(61)	(88)	(998)	(1,446)	967	1,401
非連結上場投資からの 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	3,764	5,453	94	136	1	1	3,859	5,591	150	217	34	49			4,043	5,857
- 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	(502)	(727)					(502)	(727)	(18)	(26)	5	7			(515)	(746)
- その他の非資金的 収益及び費用(利 息・税金調整前)	9	13	47	68			56	81	257	372	1	1	(16)	(23)	298	432
非上場関連会社及び 共同支配企業からの 受取配当金	28	41	1	1			29	42							29	42
キャッシュ・フロー (利息・税金調整 前)	4,304	6,235	308	446	(1)	(1)	4,611	6,680	1,246	1,805	(21)	(30)	(1,014)	(1,469)	4,822	6,986
上場企業からの受取 配当金																
販売金融債権の (増加) 減少									2,228	3,228			(647)	(937)	1,581	2,290
販売金融部門に係る 金融資産・負債の純 増減									(2,852)	(4,132)			50	72	(2,802)	(4,059)
資産計上したリース 用資産の増減	(218)	(316)					(218)	(316)	(195)	(282)					(413)	(598)

運転資本の増減 (税金調整前)	(370)	(536)	34	49	6	9	(330)	(478)	181	262	(3)	(4)	(2)	(3)	(154)	(223)
営業活動による キャッシュ・フロー (利息・税金調整 前)	3,716	5,383	342	495	5	7	4,063	5,886	608	881	(24)	(35)	(1,613)	(2,337)	3,034	4,395
利息の受取額	46	67	32	46	(6)	(9)	72	104							72	104
利息の支払額	(276)	(400)	(87)	(126)	6	9	(357)	(517)					15	22	(342)	(495)
当期税金(支払)/ 受取額	(77)	(112)	(14)	(20)			(91)	(132)	(263)	(381)	(1)	(1)			(355)	(514)
営業活動による キャッシュ・フロー	3,409	4,939	273	395	5	7	3,687	5,341	345	500	(25)	(36)	(1,598)	(2,315)	2,409	3,490
無形資産の購入	(1,102)	(1,596)	(64)	(93)			(1,166)	(1,689)	(6)	(9)	(5)	(7)			(1,177)	(1,705)
有形固定資産の購入	(1,651)	(2,392)	(167)	(242)	(5)	(7)	(1,823)	(2,641)	(1)	(1)					(1,824)	(2,642)
有形固定資産及び無 形資産の処分 ⁽²⁾	567	821	7	10			574	832							574	832
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	(6)	(9)					(6)	(9)	(97)	(141)	-	-			(103)	(149)
その他の持分等の取 得及び売却 ⁽³⁾	1,042	1,510	8	12			1,050	1,521	(4)	(6)	(3)	(4)	17	25	1,060	1,536
自動車部門に係るそ の他有価証券及び貸 付の(増)減	(162)	(235)			(4)	(6)	(166)	(240)			5	7	15	22	(146)	(212)
投資活動による キャッシュ・フロー	(1,312)	(1,901)	(216)	(313)	(9)	(13)	(1,537)	(2,227)	(108)	(156)	(3)	(4)	32	46	(1,616)	(2,341)
株主に係るキャッ シュ・フロー	(93)	(135)	(7)	(10)	-	-	(100)	(145)	(1,019)	(1,476)	15	22	983	1,424	(121)	(175)
自動車部門に係る金 融負債の純増減	(1,005)	(1,456)	(108)	(156)	10	14	(1,103)	(1,598)	-	-	9	13	584	846	(510)	(739)
財務活動による キャッシュ・フロー	(1,098)	(1,591)	(115)	(167)	10	14	(1,203)	(1,743)	(1,019)	(1,476)	24	35	1,567	2,270	(631)	(914)
現金及び現金同等物 の増加(減少)	999	1,447	(58)	(84)	6	9	947	1,372	(782)	(1,133)	(4)	(6)	1	1	162	235

現金及び現金同等物の期首残高	12,524	18,144	558	808	(133)	(193)	12,949	18,759	8,738	12,659	15	22	(5)	(7)	21,697	31,432
現金及び現金同等物の増加(減少)	999	1,447	(58)	(84)	6	9	947	1,372	(782)	(1,133)	(4)	(6)	1	1	162	235
為替相場変動等の影響額	(45)	(65)	35	51	(9)	(13)	(19)	(28)	84	122	3	4	1	1	69	100
現金及び現金同等物の期末残高	13,478	19,526	535	775	(136)	(197)	13,877	20,104	8,040	11,648	14	20	(3)	(4)	21,928	31,767

- (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。2021年度の金額は1,000百万ユーロである(2020年度に配当金の支払いはなかった)。
- (2) 有形固定資産及び無形資産の処分による主な利益(2021年12月31日現在574百万ユーロ)については注6-Cに記載している。
- (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。

	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
2020年度																
当期純利益 ⁽¹⁾	(8,581)	(12,431)	(196)	(284)	1	1	(8,776)	(12,714)	789	1,143	(63)	(91)	4	6	(8,046)	(11,656)
非連結上場投資からの受取配当金の調整	(11)	(16)	-	-	-	-	(11)	(16)	-	-	-	-	-	-	(11)	(16)
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	6,622	80	116	-	-	4,651	6,738	83	120	16	23	-	-	4,750	6,881
- 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	7,475	-	-	-	-	5,160	7,475	(19)	(28)	4	6	-	-	5,145	7,454
- その他の非資金的収益及び費用(利息・税金調整前)	754	1,092	317	459	-	-	1,071	1,552	452	655	14	20	(24)	(35)	1,513	2,192
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

キャッシュ・フロー (利息・税金調整 前) ⁽²⁾	1,896	2,747	203	294	1	1	2,100	3,042	1,305	1,891	(29)	(42)	(20)	(29)	3,356	4,862
上場企業からの受取 配当金 ⁽³⁾	11	16	-	-	-	-	11	16	-	-	-	-	-	-	11	16
販売金融債権の(増 加)減少	-	-	-	-	-	-	-	-	2,837	4,110	-	-	270	391	3,107	4,501
販売金融部門に係る 金融資産・負債の純 増減	-	-	-	-	-	-	-	-	2,154	3,120	-	-	(98)	(142)	2,056	2,979
資産計上したリース 用資産の増減	(839)	(1,215)	-	-	-	-	(839)	(1,215)	(90)	(130)	-	-	-	-	(929)	(1,346)
運転資本の増減(税 金調整前)	(1,527)	(2,212)	233	338	(78)	(113)	(1,372)	(1,988)	180	261	2	3	(2)	(3)	(1,192)	(1,727)
営業活動による キャッシュ・フロー (利息・税金調整 前)	(459)	(665)	436	632	(77)	(112)	(100)	(145)	6,386	9,251	(27)	(39)	150	217	6,409	9,285
利息の受取額	51	74	22	32	(4)	(6)	69	100	-	-	2	3	-	-	71	103
利息の支払額	(297)	(430)	(81)	(117)	4	6	(374)	(542)	-	-	-	-	22	32	(352)	(510)
当期税金(支払)/ 受取額	(127)	(184)	(8)	(12)	-	-	(135)	(196)	(240)	(348)	-	-	-	-	(375)	(543)
営業活動による キャッシュ・フロー	(832)	(1,205)	369	535	(77)	(112)	(540)	(782)	6,146	8,904	(25)	(36)	172	249	5,753	8,334
無形資産の購入	(1,412)	(2,046)	(74)	(107)	-	-	(1,486)	(2,153)	(3)	(4)	(11)	(16)	-	-	(1,500)	(2,173)
有形固定資産の購入	(2,602)	(3,770)	(182)	(264)	83	120	(2,701)	(3,913)	(7)	(10)	-	-	-	-	(2,708)	(3,923)
有形固定資産及び無 形資産の処分	187	271	6	9	(6)	(9)	187	271	-	-	-	-	-	-	187	271
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	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
その他の持分等の取 得及び売却	(281)	(407)	-	-	-	-	(281)	(407)	-	-	(23)	(33)	29	42	(275)	(398)

自動車部門に係るその他有価証券及び貸付の(増)減	42	61	2	3	(2)	(3)	42	61	-	-	(2)	(3)	17	25	57	83
投資活動によるキャッシュ・フロー	(4,066)	(5,890)	(248)	(359)	75	109	(4,239)	(6,141)	(10)	(14)	(36)	(52)	46	67	(4,239)	(6,141)
株主に係るキャッシュ・フロー	(44)	(64)	-	-	-	-	(44)	(64)	(11)	(16)	29	42	(29)	(42)	(55)	(80)
自動車部門に係る金融負債の純増減	5,476	7,933	437	633	(143)	(207)	5,770	8,359	-	-	23	33	(133)	(193)	5,660	8,200
財務活動によるキャッシュ・フロー	5,432	7,869	437	633	(143)	(207)	5,726	8,295	(11)	(16)	52	75	(162)	(235)	5,605	8,120
現金及び現金同等物の増加(減少)	534	774	558	808	(145)	(210)	947	1,372	6,125	8,873	(9)	(13)	56	81	7,119	10,313
現金及び現金同等物の期首残高	12,231	17,719	70	101	(3)	(4)	12,298	17,816	2,762	4,001	0	0	(78)	(113)	14,982	21,704
現金及び現金同等物の増加(減少)	534	774	558	808	(145)	(210)	947	1,372	6,125	8,873	(9)	(13)	56	81	7,119	10,313
為替相場変動等の影響額	(241)	(349)	(70)	(101)	15	22	(296)	(429)	(149)	(216)	24	35	17	25	(404)	(585)
現金及び現金同等物の期末残高	12,524	18,144	558	808	(133)	(193)	12,949	18,759	8,738	12,659	15	22	(5)	(7)	21,697	31,432

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

(3) ダイムラーからの受取配当金である(11百万ユーロ)。

[次へ](#)

A4. 自動車部門のその他の情報：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、自動車部門のために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）

	2021年12月31日現在							
	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
長期金融負債	(11,235)	(16,276)	(1,098)	(1,591)	-	-	(12,333)	(17,867)
短期金融負債	(4,337)	(6,283)	(34)	(49)	137	198	(4,234)	(6,134)
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	90	130	-	-	-	-	90	130
短期金融資産	979	1,418	-	-	(1)	(1)	978	1,417
現金及び現金同等物	13,478	19,526	535	775	(136)	(197)	13,877	20,104
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)	(1,025)	(1,485)	597	865	-	-	(1,622)	(2,350)

	2020年12月31日現在							
	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
長期金融負債	(11,489)	(16,644)	(1,030)	(1,492)	-	-	(12,519)	(18,136)
短期金融負債	(5,145)	(7,454)	(139)	(201)	137	198	(5,147)	(7,456)
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	171	-	-	-	-	118	171
短期金融資産	1,024	1,483	-	-	(4)	(6)	1,020	1,478
現金及び現金同等物	12,524	18,144	558	808	(133)	(193)	12,949	18,759
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)	(2,968)	(4,300)	(611)	(885)	-	-	(3,579)	(5,185)

営業フリー・キャッシュ・フロー

	2021年度							
	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。）	4,304	6,235	308	446	(1)	(1)	4,611	6,680
税引前運転資本の増減 (1)	(370)	(536)	34	49	6	9	(330)	(478)
自動車部門の利息の 受取額	46	67	32	46	(6)	(9)	72	104
自動車部門の利息の 支払額	(276)	(400)	(87)	(126)	6	9	(357)	(517)
当期税金（支払）/受取額	(77)	(112)	(14)	(20)	-	-	(91)	(132)
有形固定資産及び無形 資産の取得（処分との純 額）	(2,186)	(3,167)	(224)	(325)	(5)	(7)	(2,415)	(3,499)
資産計上したリース用 車両及びバッテリー	(218)	(316)	-	-	-	-	(218)	(316)
自動車部門の営業フ リー・キャッシュ・ フロー	1,223	1,772	49	71	-	-	1,272	1,843
リストラクチャリング 費用に係る支払	(593)	(859)	(9)	(13)	-	-	(602)	(872)
自動車部門の営業フ リー・キャッシュ・フ ロー（リストラクチャ リング費用を除く。）⁽²⁾	1,816	2,631	58	84	-	-	1,874	2,715

(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（注2-Pを参照のこと）。2021年度は、財務活動によるキャッシュ・フローは無かった（2020年度は173百万ユーロが運転資本の増減に分類された）。

(2) リストラクチャリング費用に含まれる額は、注6-Aに示している。

	2020年度							
	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。）	1,896	2,747	203	294	1	1	2,100	3,042
税引前運転資本の増減 (1)	(1,527)	(2,212)	233	338	(78)	(113)	(1,372)	(1,988)

自動車部門の利息の受取額	51	74	22	32	(4)	(6)	69	100
自動車部門の利息の支払額	(297)	(430)	(81)	(117)	4	6	(374)	(542)
当期税金(支払)/受取額	(127)	(184)	(8)	(12)	-	-	(135)	(196)
有形固定資産及び無形資産の取得(処分との純額)	(3,827)	(5,544)	(250)	(362)	77	112	(4,000)	(5,795)
資産計上したリース用車両及びバッテリー	(839)	(1,215)	-	-	-	-	(839)	(1,215)
自動車部門の営業フリー・キャッシュ・フロー	(4,670)	(6,765)	119	172	-	-	(4,551)	(6,593)
リースチャリング費用に係る支払	(325)	(471)	(14)	(20)	-	-	(339)	(491)
自動車部門の営業フリー・キャッシュ・フロー(リースチャリング費用を除く。) ⁽²⁾	(4,345)	(6,295)	133	193	-	-	(4,212)	(6,102)

(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。

(2) リースチャリング費用に含まれる額は、注6-Aに示している。

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る。販売金融部門及びモビリティサービス部門の事業体、日産並びにダイムラー(2021年に売却された。注22-Bを参照のこと。)の持分は、自動車部門による使用資本の定義に含まれない。

	2021年12月31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
営業総利益	507	734	(1,311)	(1,899)
標準的税率	28%	28%	28%	28%
税引後営業総利益(A)⁽¹⁾	365	529	(944)	(1,368)
有形固定資産及び無形資産並びにのれん	21,943	31,789	23,001	33,322
関連会社及び共同支配企業に対する投資(日産を除く)	540	782	365	529
長期金融資産 - 持分投資(RCIバンクSA、ルノーM.A.I及びダイムラーを除く)	60	87	43	62
運転資本	(11,775)	(17,058)	(12,454)	(18,042)
使用資本(B)	10,768	15,600	10,955	15,871
使用総資本利益率(ROCE = A/B)	3.4%	3.4%	-8.6%	-8.6%

(1) ROCEを決定するために利用する方法には、28%の標準的税率に基づく理論上の税効果が含まれる。

運転資本は以下のセグメント報告項目により決定される。

	2021年12月31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
その他の固定資産	815	1,181	768	1,113
棚卸資産	4,768	6,907	5,599	8,111
顧客債権	916	1,327	1,070	1,550
未収還付税金及びその他の流動資産	2,871	4,159	2,939	4,258
その他の固定負債	(1,181)	(1,711)	(1,413)	(2,047)
営業債務	(8,094)	(11,726)	(8,369)	(12,124)
未払税金及びその他の流動負債	(11,870)	(17,196)	(13,048)	(18,903)
運転資本	(11,775)	(17,058)	(12,454)	(18,042)

B. 地域別情報

連結売上高は顧客の所在地別で示している。

有形固定資産及び無形資産は子会社及び共同支配事業の所在地別に示してある。

	ヨーロッパ ⁽¹⁾		アメリカ		アジア太平洋		アフリカ及び 中東		ユーラシア		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
2021年 度												
売上高	31,975	46,322	3,432	4,972	2,688	3,894	1,573	2,279	6,545	9,482	46,213	66,949
-アフ ト ワズ	3	4	4	6			20	29	3,103	4,495	3,130	4,534
有形固 定資産 及び無 形資産	17,806	25,796	561	813	660	956	770	1,115	2,768	4,010	22,565	32,690
-アフ ト ワズ	1	1	-	-	-	-	-	-	1,815	2,629	1,816	2,631
2020年 度												
売上高	30,427	44,080	2,486	3,601	3,185	4,614	1,314	1,904	6,062	8,782	43,474	62,981
-アフ ト ワズ	2	3	2	3	1	1	10	14	2,784	4,033	2,799	4,055
有形固 定資産 及び無 形資産	18,782	27,209	600	869	705	1,021	821	1,189	2,574	3,729	23,482	34,018
-アフ ト ワズ	1	1	-	-	-	-	-	-	1,568	2,272	1,569	2,273

(1) フランスを含む：

	2021年度		2020年度	
	百万ユーロ	億円	百万ユーロ	億円
売上高	13,139	19,034	12,019	17,412
有形固定資産及び無形資産	12,857	18,626	13,869	20,092

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。

[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2021年度連結財務諸表は2022年2月17日開催の取締役会において審査済みであり、株主による承認のため株主総会に提出される。

注2 - 会計方針

ルノー・グループの2021年度連結財務諸表は、欧州規則に従い、IASB（国際会計基準審議会）が2021年12月31日付で発行し、同日付で欧州連合が採択したIFRS（国際財務報告基準）に準拠して作成されている。

2 - A. 会計方針の変更

2 - A1. 2021年度の会計方針の変更

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	「IFRS第9号の適用の一時的な免除を2023年1月1日より前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。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。

2021年下半期、販売金融部門は、ヘッジ関係に含まれ改革の対象となるベンチマークを伴う金利スワップを終了させた。

2021年12月31日現在、ルノー・グループは、IFRS第9号に定義される、改革の対象となる金利指標を含む金利ヘッジ関係を有しておらず、また、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。

2021年1月1日からのその他の改訂の適用によるルノー・グループの財務諸表への重要な影響はない。

2021年4月1日より有効の新改訂

2021年3月、IASBは、2021年4月1日を効力発生日として、「2021年6月30日を超える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年改訂の「COVID-19関連レント・コンセッション」の適用期間を延長した。ルノー・グループは、2021年12月31日現在の財務諸表において、この改訂について、2020年の方針に従い適用していない。2020年と同様に、2021年にルノー・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。

ルノー・グループにより早期適用されない新基準及び改訂

ルノー・グループがまだ早期適用していない新IFRS基準及び改訂		IASBが設定した強制適用日
IAS第16号の改訂	「意図した使用の前の収入」	2022年1月1日
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
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文書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。

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」	2023年1月1日
IAS第1号の改訂	「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
IFRS第17号の改訂	IFRS第17号とIFRS第9号の適用開始 - 比較情報	2023年1月1日

ルノー・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。

2 - A2. 給付の勤務期間への帰属（IAS第19号）に関するIFRS ICのアジェンダ決定

2021年5月、IFRS ICは、以下のような制度の下で企業が退職補償金を配分すべき勤務期間を明確化するアジェンダ決定を公表した。

- 会社に雇用されているすべての従業員に退職時に補償金が支払われる。
- 補償金額は、従業員が会社に勤務した年数に応じて、一定の月数の給与を上限とする。

この決定は、かかる制度について、IAS第19号の適用に際し、退職補償金の費用を、給付を受ける権利を得た最終勤務年に帰属させなければならないことを明確にしている（従業員の全キャリアにわたるものではない）。

確定給付引当金は、この解釈に従い、2021年度の財務諸表において修正されている。関連する金額は重要ではない。

2 - A3. サービスとしてのソフトウェア（SaaS）契約におけるコンフィギュレーション及びカスタマイゼーションのコスト（IAS第38号）に関するIFRS ICの解釈

IFRS ICが2021年4月に公表した、サービスとしてのソフトウェア（SaaS）契約におけるコンフィギュレーション及びカスタマイゼーションのコストの認識に関する解釈については、開示された財務諸表への重要な影響は特定されていない。

2 - A4. 貸出条件付き長期資金供給オペレーション（TLTRO）の認識（IFRS第9号及びIAS第20号）に関するIFRS ICの解釈

2021年12月に確定する予定であった、TLTRO 取引の分析及び認識を明確にするIFRS ICの決定は、2022年2月に延期されている。この決定は、ルノー・グループがIFRS第9号を適用することを選択した販売金融部門によるTLTRO の資金調達の引き出しに適用される。これらの取引の詳細については、注23-Cに記載している。

[次へ](#)

2 - B. 見積り及び判断

2020年及び2021年特有の背景

2020年第1四半期に顕在化し、2020年度の1年を通して継続した新型コロナウイルス感染症（COVID-19）の流行を背景として、自動車世界市場は2019年から2020年の間に前年同期比14.4%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、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年下半期中、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、これらすべての措置が、2020年度のルノー・グループの事業活動にもマイナスの影響をもたらした。深刻さは減ったものの2021年度も継続した新型コロナウイルス感染症（COVID-19）の流行の影響に加えて、2021年上半期中、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への影響も生じ始めた。この供給途絶は下半期に悪化し、主に生産量の喪失という結果をもたらした。この結果、総販売台数は2019年から2020年の間に20%超減少した後、2021年度は2020年度に比べ4.5%減少し、2,696,401台となった。

事業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2020年度に、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。2021年12月31日現在の未使用額10億ユーロはその日現在で利用できなくなっており、2020年8月の20億ユーロの引き出しのうち10億ユーロは2021年8月に返済された（注23-C）。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（注23-C）、また2021年に数件の社債（2021年4月に600百万ユーロの社債、2021年7月に12億ユーロのサムライ債及び2021年12月に500百万ユーロの社債）の発行を行った。ルノー・グループはまた、2021年に大幅なプラスのフリー・キャッシュ・フローを生み出した（「I - 事業セグメント及び地域に関する情報」 - A4）。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ている（注23-C）。

新型コロナウイルス感染症（COVID-19）の流行又は構成部品の供給危機に全面的又は部分的に起因すると認識された費用及び収益は、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」には含まれない。

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、及び主に政府によるロックダウン規則又は電子構成部品の供給途絶による製造停止の結果、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）の流行又は構成部品の供給危機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、この流行に関連して行われた一部の資産及び負債の修正再表示、並びに「Renaulution（ルノーリユーション）」中期事業計画（2021-2025年）の更新が含まれた。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15）であった。本項に記載した2020年度の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も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。新型コロナウイルス感染症（COVID-19）の流行又は電子構成部品の供給途絶により、2021年度に、相当する重大な会計上の調整は行われなかった。

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た技能及びサービス技術の変革に関する協定を締結した。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だ。海外子会社においては、ルノー・グループは、2020年5月に発表した3年間の固定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た。これらの制度については、2020年度に

リストラクチャリング引当金及び従業員数調整引当金を認識しており、その大部分は2021年12月31日時点で完了した。

2022年に最大1,153人が退職するというフランスでの団体協約退職制度を含む新たな合意が、2021年12月14日に3年間の労働組合協定「Re-Nouveau France 2025」の一環として締結された。この重要な協定により、ルノー・グループは、将来有望な事業の戦略的及び産業的中心地としてフランスを位置づけ、自国におけるルノー・グループを強化し、その変革に貢献し、フランスにおけるその事業をすべて自動車産業の新しいバリューチェーンに向けることを目指している（注6-A及び20）。

RBJACは財政難に陥っており、2021年6月30日以降、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。2022年1月12日、RBJACは管財人による管理下に置かれた（注13）。

新型コロナウイルス感染症（COVID-19）の流行、新たな従業員数削減計画、2021年初めに発表された新中期事業計画「ルノーリユーション」（2021-2025年）及び電子構成部品の供給危機の状況を踏まえ、見積り及び判断に依拠し、2020年及び2021年に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及びのれんの減損（注11）
- ・ 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12及び13）
- ・ 販売金融債権に係る予想信用損失の減損（注15）
- ・ 収益認識
- ・ リストラクチャリング引当金の算定（注6-A及び20）
- ・ 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CO₂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28）。
- ・ 売却目的で保有する資産又は資産及び負債グループの再分類、並びに貸借対照表の流動資産及び流動負債の特定の科目でそれらを報告することに関するIFRS第5号の要件の適合性の判断（注3-E）。

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。自動車産業の世界的な電子構成部品の供給危機についても同様である。

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。将来の規制（特に大気汚染やCO₂排出量に関する新たな欧州連合の規制）、環境問題へ対応するために行ったコミットメントの予測可能な影響、予測される技術及び市場の発展（商品価格、顧客需要の変化など）、並びにIFRS規則の適用により連結財務諸表に重要な影響を及ぼす可能性のあるその他の展開を考慮している。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、当期連結財務諸表作成時の見積りとその後のルノー・グループ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12月31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20）、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19）、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に対する引当金（法人所得税リスク及び不確実な税金負債に対する引当金を除く）
- ・ 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23）

2 - C. 連結方針

連結財務諸表には、ルノー・グループにより直接又は間接的に単独で支配されるすべての会社（子会社）の財務諸表が含まれている。共同で支配している会社は、共同支配企業（joint ventures）として分類される場合には、持分法適用会社とされ、共同支配事業（joint operations）として分類される場合には、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いた連結会社とされる。

グループが重要な影響力を及ぼすことができる会社（関連会社）には持分法が適用されている。

重要な内部取引及び未実現内部利益はすべて相殺消去されている。

上記基準を満たす場合であっても、ルノー・グループにより単独で支配されているものの非連結である重要ではない会社に対する投資は、その他の固定資産として計上されている。

これらの会社すべてを連結した場合の連結財務諸表に及ぼす影響は僅少である。これは、損失が生じた場合は減損損失として認識されるためである。また、これらの会社がグループから資金提供を得ており、大部分の仕入をグループ企業から行っているか、又は大部分の販売をグループ企業に対して行っているためである。

非支配持分に係るプットオプションは、連結財政状態計算書において公正価値で測定され、資本勘定にて調整された後、自動車部門ではその他の金融負債に、販売金融部門ではその他の固定負債に分類される。

ルノー・グループに株式を売却した株主に対して支払われるべき未払いの対価補填は、債務のより適切な見積りを行うために、財政状態計算書の金融負債（自動車及びモビリティ部門）、又はその他の債務（販売金融部門）に計上される。負債は、のれん（又は非連結投資）に対する調整を通じて当初認識され、その後、損益（投資の性質に応じて、その他の財務収益及び費用、又は関連会社及び合弁会社の当期純利益に対する持分）を通じて認識される。

2 - D. 連結財務諸表の表示

評価基準

連結財務諸表は、IFRS規則に準拠し、特定の区分の資産及び負債を除き、原価法に基づき作成される。かかる特定の区分は以下の注記で詳細を記載する。

営業利益及び営業総利益

営業利益には、グループの事業活動に直接関係するすべての収益及び費用が含まれ、それが経常的なものであるか、リストラクチャリング費用のように非経常的決定及び運営に基づくものであるかを問わない。

営業総利益は、IFRS第8号「事業セグメント」に定義される個別セグメントの営業利益に相当するもので、その他の営業利益及び営業費用（これらは性質的に特異又は重大であり、利益の比較可能性に影響を与える可能性がある。）を計上する前の営業利益に相当する。その他の営業利益及び営業費用は、以下のものを含む。

- ・ リストラクチャリング及び従業員数調整費用、並びに非継続事業に係る重要な費用。リストラクチャリング費用は、IAS第37号「引当金、偶発負債及び偶発資産」に定める定義において次のとおり定義されている：「リストラクチャリングは、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である」。

- ・ 事業又は事業体の一部又は全部の売却益又は損失、関連会社及び共同支配企業に対する投資の全部又は一部の売却益又は損失、以前は持分法により計上されていた事業体に対する支配の獲得（IFRS第10号に定義される。）などの連結範囲の変更に係るその他損益、及び完全連結又は比例連結された事業体に関する取得関連費用
- ・ 有形固定資産及び無形資産の処分損益（リース資産の売却を除く。）
- ・ 有形固定資産及び無形資産並びにのれんの減損（関連会社又は共同支配企業ののれんを除く。）
- ・ 例外的な項目（重要な訴訟又は営業債権の減損損失に関連する、頻度、性質又は金額が例外的である収益及び費用）

税金費用、関連会社及び合併会社の当期純利益に対する持分、並びに退職給付及びその他の長期従業員給付債務にかかる財務上の利息を除き、販売金融活動に伴う収益及び費用はすべて営業利益及び営業費用に含めている。

関連会社及び共同支配企業の持分法による連結

ルノー・グループの連結損益計算書で計上される関連会社及び共同支配企業の当期純利益に対する持分は、これらの事業体の損益に対する持分、これらの事業体に関連する減損及び減損の戻入額を含む（注2-M）。計上された減損は、追加約定がなされない限り、投資の正味帳簿価額を限度とする。

持分法により計上される関連会社及び共同支配企業に対する重大な影響若しくは共同支配の売却又は喪失による損益並びに連結非支配会社に対する支配の獲得（IFRS第10号で定義される。）に係る損益は、ルノー・グループの連結損益計算書のその他の営業利益及び営業費用に計上される。これは、当該事業体が持分法により計上された期間における累積為替換算調整勘定の振替を含む。

ルノー・グループは、関連会社及び共同支配企業に対する投資の帳簿価額と課税価格の差異すべてについて配当分配に係る繰延税金負債を認識している（注2-I）。本税金は、ルノー・グループの損益計算書の当期税金及び繰延税金に含まれる。

関連会社及び共同支配企業に係るのれんは、連結財政状態計算書の資産の部に記載される関連する事業体の価値に表示される。減損が生じた場合は、減損損失額は関連会社及び共同支配企業の純利益（損失）に対する持分に含める形で連結損益計算書に計上される（注2-J）。

関連会社及び共同支配企業に対する投資に係る取得費用は、これらの投資の当初取得費用に含まれる。

連結事業体と関連会社の相互投資は、財政状態計算書の資産の部に記載される関連会社に対する投資を測定する上で相殺消去される。これに従い、ルノーに対する日産の15パーセントの持分は、連結財政状態計算書の資産の部に示す日産に対する投資を評価する上で相殺消去される（注12）。

非上場関連会社及び共同支配企業からの受取配当金は、自動車部門の営業フリー・キャッシュ・フローに含まれるが、日産などの上場関連会社及び共同支配企業からの受取配当金は、自動車部門の営業フリー・キャッシュ・フローから除外される。

事業セグメント別情報

事業セグメント別情報は、「最高経営意思決定者」に該当するボード・オブ・マネジメントへの内部報告に基づくものであり、連結財務諸表に関するIFRSに準拠して作成されている。グループの財務データはすべてこれらの部門に割り当てられている。また、部門間の取引は市場取引に近似する条件で行われ、これについては「部門間取引」及び「自動車部門内」の欄に表示されている。販売金融部門による配当金の支払は、かかる部門の正味財務収益及び費用に含まれる。

各部門の業績評価に用いる損益は営業総利益である。

フランスの連結納税制度の効果は自動車（アフトワズを除く）部門の税金費用に含まれている。

資産及び負債は各部門に固有のものである。自動車部門から販売金融会社に譲渡された債権は、そのリスク及び経済価値も実質的に移転された場合、譲受人（販売金融会社）の営業資産として計上される。これらの債権は、主としてディーラーシップ・ネットワークに対する債権である。

自動車部門が買戻約定を付けて販売した車両及びバッテリーは自動車部門の資産に計上され、当該資産が販売金融部門の融資付きで販売された場合は、販売金融部門は自動車部門への債権を認識する。

流動資産・負債及び固定資産・負債

販売金融部門の（永久劣後証券及び劣後ローンを除く）販売金融債権、その他の有価証券、デリバティブ、貸付金及び金融負債は、同部門の正常営業循環過程で利用されているため流動資産・負債として扱われている。

自動車部門に関しては、営業循環過程に直接関連する項目に加え、1年以内に満期が到来する資産・負債はすべて流動資産・負債に分類されている。

2 - E. 外国子会社の財務諸表の換算

ルノー・グループは表示通貨としてユーロを用いている。

外国子会社においては通常は現地通貨を機能通貨としているが、大部分の取引が他の通貨建てで行われている場合はその通貨を機能通貨としている。

外国子会社の財務諸表はそれぞれの機能通貨で作成された後、次のようにルノー・グループの表示通貨に換算される。

- ・ 取得日又は発生日のレートが適用される資本以外の財政状態計算書項目は期末レートで換算される。
- ・ 損益計算書項目は期中平均レートで換算される。
- ・ 為替換算調整勘定は包括利益項目に含められ、当期純利益には影響しない。

外国子会社との企業結合によって生じるのれんは、適宜、当該子会社の資産又は負債として処理されるため、該当する子会社の機能通貨で表示し、期末レートでユーロに換算する。

外国子会社を売却した場合は、その資産及び負債に関連する累積為替換算調整勘定は損益計算書のその他の営業利益及び営業費用に含められる。

上記の原則への例外として、超インフレ経済下にある事業体の財務諸表は、IAS第29号「超インフレ経済下における財務報告」に従って換算されている。非貨幣性の貸借対照表項目、損益計算書項目、包括利益項目及びキャッシュ・フロー計算書の項目は、現地通貨でインフレ調整され、すべての財務諸表は当期の期末レートで換算されている。この超インフレ会計は、超インフレへのエクスポージャーから生じる損益を認識することにつながるが、これはその他の財務収益及び費用に分類され、したがって翌年の剰余金に含まれる。

アルゼンチンの子会社の持分の物価指数に基づく修正再表示及び換算の影響はすべて、その他の包括利益項目の為替換算調整勘定に含まれているが、これは、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ためである。

ある国が超インフレ経済下にあるかどうかを判断するため、ルノー・グループは監査品質センターの国際実務タスクフォース（IPTF）が発行するリストを参考に判断している。ルノー・グループのアルゼンチンの子会社の財務諸表は、IAS第29号の原則（2018年1月1日以降適用されている。）に従い連結されている。イランにおける事業は既に連結されていないため、ルノー・グループはIPTFリスト上の国において他に子会社を有していない。

2 - F. 外貨建取引の換算

関係企業の機能通貨以外の通貨で行われる取引は、当該取引日のレートで機能通貨に換算され計上される。

財務報告においては、機能通貨以外の貨幣性資産及び負債は期末レートで換算される。これにより生ずる為替差額は、外国企業への純投資額のヘッジを目的とした金融商品に係る為替差損益以外はすべて損益計算書に計上される（注2-X）。

従って、下記の影響額が純利益に計上される。

- ・ 自動車部門の金融取引に係る換算調整額は財務収益純額に計上する。
- ・ その他の換算調整額は営業利益（事業セグメント別情報の営業総利益）に計上する。

デリバティブ金融商品は、注2-Xで述べる方法で測定及び計上される。

2 - G. 売上高及び利益

売上高には、ルノー・グループの自動車製品の販売、その販売に関連するサービス及びルノー・グループの会社とその顧客を対象に行う多様な販売金融商品のすべての収入が含まれている。

製品及びサービスの売上高

売上及び利益の認識

自動車関連製品の売上は、支配が移転された日に認識される。自動車関連製品に係る支配は、ルノー・グループ以外のディーラーの場合には製品が販売ネットワークに供給されたとき（契約の取決めにより、在庫に追加されたとき又は在庫から除かれたとき）に移転し、直接販売の場合には消費者への納車時に移転する。

しかし、ルノー・グループの金融子会社によるオペレーティング・リースに基づき製品が販売された場合、又は返品される可能性が高い場合で買戻特約を付けて製品が販売された場合、支配の移転は行われない。かかる取引においては、売上高はリース期間に渡って段階的に認識され、中古車の売上は、かかる中古車の支配が移転されたときに計上される。

顧客が支払った価格と買戻価格との差額は受取リース料とし、顧客による自動車関連製品使用期間で按分して計上される。こうした販売取引に係る新規自動車関連製品の製造原価は、契約期間が1年未満の場合には棚卸資産として計上され、期間が1年を超える場合には顧客へのリース用固定資産として有形固定資産に計上される。予測再販売価格は直近の中古自動車市場動向実績及び自動車関連製品の販売予定期間における外的要因（経済情勢、税制）や内的要因（ラインナップ又はメーカーの価格戦略の変更）を考慮した市場動向予想を参考にしている。この再販による損失が予想される場合は、損失を認識するために直ちに引当金（当該自動車関連製品が棚卸資産に計上されている場合）又は追加的な減価償却（当該自動車関連製品が有形固定資産に計上されている場合）を計上する。

販売奨励金制度

販売製品の数量又は価格を基準にする販売奨励金制度は、関係する売上活動が計上されたときに該当する売上高から控除される。引当金は最も可能性の高い見積額に基づく。

ルノー・グループは顧客への低金利のクレジット又はサービスの割引を提供する一定の販売促進キャンペーンを行う。これらは販売奨励金であることから、そうした販促活動の費用は、自動車販売が行われた時点で自動車部門の売上高の減少として認識され、融資又は関連するサービスの期間に渡って分割計上されない。

製品保証

ルノー・グループは、品質保証型製品保証とサービス型製品保証を区別している。品質保証型製品保証に対して引当金が設定される一方、サービス型製品保証については収益が保証延長期間に渡って配分される。

品質保証型製品保証に分類されるメーカーの製品又は部品の保証に関連する見積り又は発生原価は、売上が計上されたときに費用計上される。依然負担すべき費用に対する引当金は、原価の水準に関する各型式やエンジンにかかる観察データを基準に算定し、それをメーカー保証期間に対して割り当てたものである。車両の市場供給後に発覚した不具合に続いてリコールを行う場合、リコールキャンペーン開始の決定後速やかに関連費用に対する引当金が設定される。サプライヤーに請求された金額は、回収が事実上確実であると考えられる場合、保証費用から控除される。

自動車製品の販売に関連したサービス

ルノー・グループが販売したサービス契約から生じる売上高は、完成度に応じて認識される。これらの契約は、保証期間延長、メンテナンス又は保険に関する場合がある。

このようなサービス契約は、最終顧客に対して別途販売されることもあれば、車両及び関連サービスを対象とした販売パッケージに無料で含まれることもある。いずれの場合も、ルノー・グループはサービス契約は車両の納品とは別のサービス義務と考え、売上高の一部をサービス契約に配分している。

顧客が定期的にサービス契約の代金を支払う場合、その売上高は定額法で認識される。契約が前払いされる場合（例えば、車両購入時に顧客から支払われる場合）には、受領した金額は繰延収益として計上され、保証期間の延長については定額法で、またメンテナンス契約については経験曲線に従い、契約期間にわたって、計上される。

顧客債権の減損

債権の発生時に将来に向かって行う信用リスクの評価及びそれ以降の当該リスクの悪化を反映するため、自動車部門の顧客債権について減損が計上される。発生信用損失がある場合、各債権について個別に減損が計上される。

販売金融収益

販売金融収益

販売金融収益はディーラーや消費者への自動車販売に係る融資活動から生み出されている。これらの融資活動は販売金融セグメント会社によるローンの形をとって行われるため、実効金利法による償却原価から減損額を控除した金額で貸借対照表に計上される。融資契約に係る収益は金利が契約期間を通じて一定になるように計算され、売上高に計上される。

販売金融費用

販売金融費用は営業費用とされ、営業利益（事業セグメント別情報の営業総利益）の計算に含まれる。当該費用には、主に、販売金融会社の顧客向け貸出金取引に係るリファイナンスの支払利息、こうしたリファイナンスの管理（一時的投資、為替及び金利リスクのヘッジ及び管理）に直接関係するその他の費用及び収益、債権に関連するリスクに係る費用が含まれる。公募及び私募債の発行、自動車部門の貸出金を裏付け資産とする公募及び私募の証券化、譲渡可能負債証券、集めた預金並びに金融機関等又は欧州中央銀行から調達した資金などリファイナンスの資金源は多様化している。

販売代理店に対する支払手数料

手数料は外部への供給コストとして処理されるため、契約取得コストとして繰り延べることで融資契約期間を通じて金利が均一となるようにしている。

債権の分類及び減損

金融債権に係る減損方法は関係するカテゴリーによって異なる。健全な債権（ステージ1）については、12ヶ月の予想信用損失と同額の減損が計上されるが、当初認識後に信用リスクが著しく悪化した又はロックダウン中に期間延長を受けた債権（ステージ2）については、全期間の予想損失と同額の減損が計上され、貸倒債権（ステージ3）については、発生信用損失と同額の減損が計上される。

販売金融部門は、信用リスクの著しい悪化を特定するために、内部のスコアリングシステム又は外部の格付を利用して。また、同部門では、基準に定められた前提条件を使用することを決定し、したがって、30日後に残存する債権はステージ2に、90日後に残存する債権はステージ3に格下げしている。貸倒債権（ステージ3）は、欧州銀行監督機構のEBA/GL/2016/07の指針に準拠して、販売金融部門によって特定されている。販売金融部門は、デフォルトの新定義を適用し、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た。

販売金融部門は、事業を行う主要な国（顧客及びディーラー向け融資についてドイツ、ブラジル、スペイン、フランス、イタリア及び英国、顧客融資のみについて韓国）における顧客及びディーラーに対する貸付及び融資、ファイナンス・リース債権、取消不能な融資契約並びに金融保証に係るデフォルトのリスク及びデフォルトに陥った場合の損失率を計算するために必要なパラメータを生成するため、バーゼル委員会の現行の勧告を適用する。その他の資産については、簡素化された手法に基づく標準的なアプローチが適用される。

使用される仮定は本質的に観測可能な市場データに基づくため、販売金融部門における予想信用損失に対する減損の計算は、指数における変動及び部門特有情報を反映するため、将来予想に関するマクロ経済データ（GDP、長期金利等）を組み込んでいる。

償却のルール

金融資産の総額簿価は、回収について合理的な予測がなされない場合、償却される。資産は、損失勘定を通じて認識を中止し、債権の回収不能が確認された場合、又は遅くとも販売金融部門の債権者としての権利が消滅した場合、関連する減損を戻し入れる。回収不能となり、認識が中止される債権の例としては、顧客との交渉による免責（特に再建計画の一環として）、時効にかかった債権、不利な法的判断が関連している債権（訴訟又は法的手続の結果が否定的な場合）、及びもはや存在しない顧客が債務者である債権が挙げられる。

2 - H. 財務収益（費用）

実質有利子負債のコストは、総有利子負債のコストから自動車部門の現金、現金同等物及び金融資産に関連する収益を差し引いた金額である。総有利子負債のコストは、該当期間中に自動車部門の有利子負債によって発生する収益及び費用から構成され、関連する金利ヘッジの有効部分の影響を含む。

その他の財務収益・費用には、主に、財務項目及び関連するヘッジに係る為替差損益、超インフレへのエクスポージャーから生じる損益（注2-E）、退職給付引当金に係る純利息額に加えて、ルノー・グループが支配ないし重要な影響力を有していない会社に関する受取配当金及び減損損失なども含まれている。

2 - I. 法人所得税

ルノー・グループは、連結財政状態計算書上の資産・負債の帳簿価額と税務上の金額との一時差異のすべてについて繰延税金を認識している。繰延税金は期末現在において採択されている一時差異が解消する年度の適用税率を用いて計算されている。短期の税金資産と負債を相殺することが認められている各会計主体（税務当局に納税する法人、企業、企業グループ）では、繰延税金資産及び負債を純額で計上している。繰延税金資産の認識は将来における回収の見込みに依拠して行われる。

関連会社及び共同支配企業については、保有株式の帳簿価額と課税価格の差異について配当分配に係る繰延税金負債が計上される。

課税収益にのみ利用可能な税額控除は未払法人所得税からの控除として計上される。また、課税収益の有無にかかわらず利用可能な税額控除については関連する発生費用と相殺される。

不確実な税金負債に対する引当金を決定するために、ルノー・グループは最も可能性の高い値に基づき、状況に応じた方法を用いている。その定性的特徴に鑑みて、かかる引当金は連結財政状態計算書において具体的な項目で計上されている。

2 - J. のれん

非支配株主持分（従来「少数株主持分」と呼んでいたもの）は公正価値で測定するか（全部のれん方式）、又は取得資産及び譲受債務の公正価値の持分により測定する（部分のれん方式）。ルノーではこれまで、のれんの認識を部分のれん方式のみに拠っていた。いずれの方式を選択するかは、個別事象ごとに判断される。

のれんの償却は行わず、少なくとも年に1回又は明らかに減損が生じた際に減損テストを行う。当初認識後は、のれんは減損損失累計額を控除した原価で計上される。

関連会社及び共同支配企業に關係するのれんは、財政状態計算書の資産の部で計上される關係する事業体の価値に表示される。減損が生じた場合は、減損損失額は関連会社及び共同支配企業の純利益（損失）に対する持分に含める形で連結損益計算書に計上される。

ルノー・グループが支配する会社の非支配株主持分に関する追加投資の取得は資本取引として処理される。株式の購入コストと非支配株主持分の帳簿価額の差額は正負にかかわらず資本に計上される。

2 - K. 研究開発費及びその他の無形資産

研究開発費

新しい車両又は部品（エンジン若しくはギアボックスなど）の開発、及び生産設備の導入が決定されてから、それを受けた量産化が承認されるまでの間に発生した開発費は、無形資産として資産計上されている。開発費は、量産化の承認日から、車両又は部品の見込販売可能期間（当初は最長で7年）にわたって定額法で償却される。販売期間は定期的に検討され、当初の見込みから著しく異なる場合にはその後調整される。資産計上されている開発費は主に試作品の費用、外注研究費、専従者人件費、及び間接費のうち開発活動のみに係る部分である。

試運転開始前の準備期間に少なくとも12ヶ月を要するプロジェクトの開発に直接関係する借入コストは、「適格資産」の総額に含まれる。この借入コストの資産計上の割合については、資産計上される借入コストが当該年度の借入コストの総額を超えないよう制限される。なお、プロジェクトの資金を特定の借入によって調達する場合は、その借入に係る金利をそのまま資産計上している。

製品開発開始の決定前に発生した開発費は、研究費と同様、発生した年度に費用計上される。量産開始後に発生した費用は、製造原価として処理される。

その他の無形資産

その他の無形資産には、ルノー・グループが購入した特許権、借地権、無形事業資産、ライセンス、ソフトウェア、ブランド及び類似の権利が含まれる。耐用年数が確定できる場合、購入される特許権、借地権、ライセンス、ブランド及び類似の権利は、契約若しくは法律で規定された保護期間、又はそれより短い場合には耐用年数にわたって、定額法で償却している。無形事業資産及びソフトウェアについては、その耐用年数にわたって償却している。無形資産の耐用年数は、一般的に3年から5年である。ラーダブランド（注11-C）のように耐用年数を確定できない無形資産は、少なくとも年1回、それに加えて減損の兆候がある時に、減損テストを実施している。

2 - L. 有形固定資産及び使用権資産

有形固定資産の総額は取得原価又は製造原価を示す。

設計・設置費用は、資産の製造原価に含まれる。

有形固定資産に係る製造原価には、無形資産に関する方法と同様の方法に基づき、工事中の資産調達コストも含まれている。プロジェクトの資金がある特定の借入により調達される場合、その資産計上の割合は、当該借入の金利に等しい。

投資助成金は、該当する場合、関連資産の総額からの控除として記載される。

有形固定資産取得後の諸費用は、当該資産の生産性を高め、又は、耐用年数を延長するために発生する費用を除き、当該費用の発生時に費用処理されている。

顧客へのリース用資産には、ルノー・グループの金融会社から1年を超えてリースしている、ルノー・グループによる買戻特約付きの車両、及び最低1年の使用期間後の買戻条項付き契約に基づいて販売した車両が含まれる。顧客へのリース用資産には、ルノー・グループの金融会社から1年を超えてオペレーティング・リースの対象となっている車両及びルノー・グループの金融会社による電気自動車ユーザー向けリース用バッテリーも含まれる（注2-G）。

使用権資産

ルノー・グループは、不動産（土地、売店、倉庫、オフィス等）及び動産（IT及び操作機器、輸送用機器）のリースを行う当事者である。

契約が、支払の対価として、特定の資産を特定の期間において使用する権利を借手に与える場合、当該契約はリースを含んでいる。

契約開始日において、借手は使用権資産及びリース負債を表す金融負債を計上する。使用権資産はリース期間にわたって償却される。リース負債は、予想リース期間にわたるリース料の現在価値で当初認識されている。割引は、金利が容易に決定可能な場合はリース契約の計算利率を使用し、そうでない場合には追加借入利率を使用して、行われている。借手であるルノー・グループは、通貨圏ごとに、その通貨圏で適用されるリスクフリーレートに現地通貨に対するルノー・グループのリスクプレミアムを加えて計算した追加借入利率を使用している。損益計算書において、使用権資産の償却は営業利益（事業セグメント別情報の営業総利益）に計上され、また、リース負債に係る利子に相当する財務費用は、財務費用及び収益に計上される。この連結調整による税効果は、繰延税金を通じて認識される。キャッシュ・フロー計算書において、営業活動によるキャッシュ・フローは支払利息の影響を受け、また財務活動によるキャッシュ・フローは返済されたリース負債の影響を受ける。

短期（12ヶ月以内）のリース及び少額資産のリースに関するリース料は、営業費用として扱われる。

リース期間は、借手がリース資産を使用する権利を有するリース契約の解約不能期間であり、ルノー・グループが行使することが合理的に確実な更新オプションによって延長される。フランスのコマーシャル・リースについては、リース期間は通常9年である。不動産部門の協力を得て、工場の種類とその開発計画を考慮した上で、リース期間の見積もり及び延長・終了オプションの検討を行う。

ルノー・グループは、実際のニーズに合わせて不動産の使用スペースを削減するために、不動産リースの再交渉（リースの修正を伴う）、又はリース契約に含まれる中途解約条項の適用（IFRS第16号に基づくリースの再評価）を行う。

期間の短縮又はリース面積の削減のためにリースについて再交渉を行った場合、ルノー・グループは、改定された割引率を用いて改定されたリース料を割り引くことによりリース負債の再評価を認識し、リースの部分的な終了を反映するために財政状態計算書における使用権資産の帳簿価額を減少させる。部分的な終了に伴う損益は営業利益（その他の営業利益及び営業費用）に計上している。

リース期間を改定した場合、改定後の割引率を用いて改定後のリース料を割り引くことによりリース負債を再評価し、グループの財政状態計算書において同額だけ使用权資産を調整する。

リース建物の改良は、リース負債の見積りに使用したリース期間と同等又はそれより短い期間で減価償却される（借手がリース建物をより長期間使用する意思又は能力を有しない場合）。

リース契約にルノー・グループが行使することが合理的に確実な購入オプションが含まれている場合には、リースではなく実質的に購入となる。対応する負債はIFRS第9号に基づき金融負債、資産はIAS第16号に準拠して有形固定資産とみなされる。

貸手が契約上必要とする修繕引当金は、リース開始時に対応する有形固定資産とともに計上される。

使用权資産の減損テストは、注2-Mに記載されている原則に従い、資金生成単位のレベルで適用される。

セール・アンド・リースバック取引

IFRS第16号の適用に当たっては、セール・アンド・リースバック取引について、資産の譲渡が販売又は金融取引のいずれとして扱われるべきかを決定するために、IFRS第15号の要件を参照する。

資産の譲渡が販売として認識されるためのIFRS第15号の要件を満たさない場合、譲渡された資産は財政状態計算書に計上された資産のままとなり、譲渡収入と同額の金融負債が認識される。

資産の譲渡が売却として認識され、その後、ルノー・グループが売却した資産の一部又は全部をリースバックする場合、買い手 - 貸手に譲渡した権利に係る損益額のみが認識され、使用权資産は譲渡された資産の正味帳簿価額において留保された持分に比例して調整される。

減価償却

自動車（アフトワズを除く）部門及び販売金融部門において、減価償却費は、以下の見積耐用年数にわたり定額法で計算している。

建物 ⁽¹⁾	15～30年
特殊工具	2～7年
機械装置・工具器具(プレス設備を除く)	5～15年
プレス設備、スタンピング及び塗装設備	20～30年
その他の有形固定資産 ⁽²⁾	4～6年

(1) 1987年より前に事業に供用された建物の償却期間は最長40年。

(2) リース用バッテリー（型式によって8～10年で償却）を除く。

資産の耐用年数は定期的に見直され、当初予定された期間より短くなった場合、特に車両及び部品の販売を終了することを決定した際には、加速償却が行われる。

アフトワズ部門の減価償却は定額法で計算しているが、用いられている耐用年数はルノー・グループの他の会社で用いられるものよりも長期にわたることがある。

2 - M. 減損

固定資産の減損

ルノーを取り巻く市場環境の甚だしい悪化や資産の使用環境・方法に対する甚大な悪影響など、固定資産に減損が生じていることを示す兆候が生じた場合は直ちに減損テストが実施される。

自動車（アフトワズを除く）部門においては、減損テストは次の2つの資産レベルについて行われる。

自動車専用資産（部品を含む）レベル

自動車専用資産（部品を含む）とは資産計上した開発費用及び工具で構成され、その減損テストは帳簿価額（純額）と、対象車両及びその部品に係る将来のキャッシュ・フローの割引価値に基づいて算出された回収可能価額とを比較して行う。これらの資産は、対象のモデル及び/又は仕向国に特有のものである場合がある。

資金生成単位レベル

資金生成単位とは、キャッシュ・フローを生成する上で独立性の高いものとして密接に結びついた部分集合をいう。資金生成単位は経済的事業体（工場又は子会社）又は自動車（アフトワズを除く）部門全体を表すことがある。資金生成単位に関連する純固定資産は、特に、のれん、特定資産及び能力資産、並びに運転資金の構成要素を含む。

上記の2つのレベルのそれぞれについて、帳簿価額（純額）と回収可能価額とを比較して減損テストが行われる。回収可能価額とは資産の使用価値と公正価値（販売費用控除後）のいずれか高い方をいう。

使用価値は資産の使用により期待できる将来キャッシュ・フローの現在価値である。将来キャッシュ・フローは、マネジメントが作成・承認した事業計画に基づくキャッシュ・フローと、永久成長率を用いて割引いた標準キャッシュ・フローに基づく継続価値とを合計したものである。また、将来キャッシュ・フローには販売金融部門への案件の紹介に関して自動車部門に支払われる報奨金（「超過利益」）も含まれる。事業計画の根拠となる仮定には、グループが事業展開している各国市場の動向や占有率、及び製品販売価格や部品・原材料調達価格の変動などに対する予測が含まれる。使用する割引率（税前）は、ルノーが決定する加重平均資本コストである。

回収可能価額が帳簿価額（純額）を下回る場合、その差額相当分は当該資産の減損として計上する。

販売金融部門においては年1回以上、又は減損の兆候が見られるたびに、資産の帳簿価額と回収可能価額を比較する減損テストが実施される。回収可能価額とは資産の使用価値と公正価値（売却費用控除後）のいずれか高い方を意味する。使用価値は、市場アプローチに基づいており、同じ国における事業体又は事業体グループで構成される資金生成単位グループそれぞれについてマルチプルを用いて決定される。

アフトワズにおいても様々なレベル（専用資産及びグループ全体）で減損テストが実施される。アフトワズ・グループ全体として1つの資金生成単位と見なされ、個別の工場又は経済的事業体については減損テストは実施されない。

関連会社及び共同支配企業に対する投資の減損

関連会社及び共同支配企業に対する投資については、ルノーを取り巻く市場環境の甚だしい悪化や株式相場の大幅若しくは長期的な下落など、減損を示す兆候が生じた場合は直ちに減損テストが実施される。

減損テストはIAS第28号及び第36号に従い、関連会社又は共同支配企業に対する投資の帳簿価額と回収可能価額（使用価値と公正価値から売却費用を差し引いた価額のいずれか高い方）とを比較して行われる。使用価値は、関連会社又は共同支配企業から期待できる将来キャッシュ・フローの現在価値に対する持分に相当する。関連会社又は共同支配企業が上場している場合、公正価値はかかる関連会社の株式の市場価値である。

回収可能価額が帳簿価額を下回る場合、その差額相当分は関連会社又は共同支配企業に対する投資の減損として計上し、関連会社及び共同支配企業の当期純利益（損失）に対する持分を通じてルノー・グループの損益計算書に計上される。

2 - N. 売却目的で保有する固定資産又は資産及び負債グループ

売却目的で保有する資産及び負債とは、直ちに売却できる状態にあり、且つ既知の買い手との事前の協議により12ヶ月以内に売却される可能性が高い固定資産又は資産及び負債グループをいう。

売却目的で保有すると考えられる資産又は資産及び負債グループは純簿価額又は公正価値から売却費用を控除した価額のいずれか低い価格で測定及び計上される。売却目的に分類される固定資産（又は売却目的で保有されている資産及び負債グループ）については、以後、減価償却又は償却を行わない。これらの資産及び負債は連結財政状態計算書上に特定の項目を設けて表示される。

2 - 0. 棚卸資産

棚卸資産は原価と正味実現可能価額とのいずれか低い価額で計上される。原価は取得原価又は製造原価を表し、製造原価には直接及び間接製造費用、予測操業度における製造関連部門費の配賦額並びに関連するヘッジの結果が含まれる。操業度は製造現場ごとに予測し、実際の操業度が下回る場合の固定費の除外率が算定できるようにになっている。

自動車（アフトワズを除く）部門及び販売金融部門の棚卸資産は先入先出法により計算される。アフトワズの棚卸資産は加重平均法で計算される。

正味実現可能価額が財政状態計算書価額より低い場合は、その差額相当分の減損額が計上される。

2 - P. 債権の譲渡及びリバースファクタリング

証券化、割引又はファクタリングにより第三者に譲渡された債権は、関連するリスク及び便益が実質的に当該第三者に移転したときにグループの資産から除かれる。リスク分析は主に信用リスク、支払い遅延のリスク及びカントリーリスクに関するものである。自動車（アフトワズを除く）部門と販売金融部門には同様の規定が適用される。

自動車部門は、時として、リバースファクタリング・プログラムを利用している。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。前者の場合、負債は引き続き営業サイクルの一環とみなされ、当該金額は財政状態において営業債務に残る。後者の場合においては、リバースファクタリング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かかる契約に含まれている場合、負債は営業サイクルの一環とはみなされず、当該金額は金融負債として再分類される（再分類日のキャッシュ・フロー計算書に影響を与えない）。

契約が金融負債とみなされ、関連するグループ子会社の資金調達の要件を満たす場合、金融機関への返済はキャッシュ・フロー計算書において財務活動によるキャッシュ・フローに影響を及ぼすが、そうでない場合は営業活動によるキャッシュ・フローに含まれる。

2 - Q. 自己株式

自己株式とはルノー・グループのマネジャー及び幹部社員に付与されるストック・オプション制度、業績連動株式付与制度及びその他の株式報酬契約の目的で保有する株式のことである。

取得価額で計上され、売却時までルノー・グループの資本勘定の控除項目とされる。

自己株式売却代金は連結資本勘定に直接計上される。その結果、自己株式に係る損益は当期純利益には含まれない。

2 - R. 業績連動株式制度、付与制度及びその他の株式報酬契約

ルノー・グループは、業績連動株式及びその他の株式報酬をルノーの株式で提供している。業績連動株式の付与の決定、及び業績連動株式制度の期間を受益者に通知した日を「付与日」としている。勤務成果連動型の制度については、一定の勤務成果達成度を付与条件として見積もった上で、その対価としての株式の付与数を決定する。この見積りは勤務成果達成度の確率変化を基に毎年見直す。業績連動株式の対価となる勤務の公正価値は、付与日のかかる株式の公正価値を基に、最終測定する。業績連動株式の権利は、付与日の株価から権利確定期間における予定配当額を差引いて算定する。適用される株価の変動の要因は、付与日における潜在的な変動である。予想配当は、各制度の評価時に発表される配当性向スケジュールを参照して決定される。

このような方法で算出される公正価値の合計は定額法で全権利確定期間に配分される。この費用は人件費として計上され、同額が連結剰余金に計上される。業績連動株式が権利確定すると、ルノー・グループが行使価格の決済として受け取る現金は現金及び現金同等物として処理され、同額が連結剰余金に計上される。

2 - S. 退職給付及びその他の従業員長期給付債務

確定拠出制度へのルノー・グループの拠出額は、その年度に費用処理される。

退職後給付に係る確定給付型制度については、ルノー・グループは予測単位積増方式を用いて債務の現在価値を算定している。この方法によれば、給付額は制度給付額の計算式に基づき勤務期間に配分（主として定額法で給付を受ける権利を得た勤務年に配分）される。

将来の退職給付支払額は将来の昇給、退職時の年齢、死亡率及び勤続期間をベースに測定され、予測される平均給付期間と同等の期間における長期優良社債の利率に基づき現在価値に割引いている。

基礎的前提の変更や実績値に基づく調整による数理計算上の差異は、その他の包括利益項目に計上している。

当年度の費用の純額は、当期の勤務費用に、適宜、過去勤務費用を加えた金額に相当し、営業利益（事業セグメント別情報の営業総利益）に借方計上される。確定給付債務（資産）純額に対する支払利息は財務収益及び財務費用純額に計上される。

2 - T. 従業員数調整措置

会計上、従業員給付として扱われる従業員数調整措置に係る見積費用は、対象従業員の見積残存雇用期間にわたって引当金を計上している。

雇用終了補償に係る費用は、詳細な計画が公表された時点、又はかかる手続が開始された時点で計上される。計上される金額は、既存の年金引当金控除後のものである。

2 - U. 金融資産

ルノー・グループは金融商品の契約当事者となった時に金融資産を認識する。

金融資産には、ルノーが重要な影響を及ぼさない非支配会社に対する投資のほか、市場性ある有価証券、譲渡可能負債証券、貸付金、及び金融取引に係るデリバティブ資産が含まれる（注2-X）。

これらの金融商品は固定資産として表示されるが、決算日から12ヶ月以内に満期の到来する金融資産は流動資産として分類される。

ルノーが重要な影響を及ぼさない非支配会社に対する投資

ルノーが重要な影響を及ぼさない非支配会社に対する投資は純損益を通じて公正価値で測定する資本性金融商品に分類される。当該金融資産の公正価値は、原則として市場価格に基づいて決定されるが、それが不可能な場合、ルノー・グループでは市場データによらない評価方法を用いている。

本規則の例外として、ダイムラー株式は2021年の売却まで、取消不能な選択により、その他の包括利益項目で公正価値で表示された。

市場性ある有価証券及び譲渡可能負債証券

市場性ある有価証券や譲渡可能負債証券の形での短期投資は余剰資金の運用を目的とするものであるが、現金同等物に分類されるものではない。これらはその他の包括利益項目を通じて公正価値で計上される負債性金融商品である（純損益を通じて公正価値で計上される投資ファンド（UCITS）の株式を除く。）。

予想信用損失に基づく減損は、その他の包括利益項目を通じて公正価値で計上される負債性金融商品の当初認識の際に計上される。

貸付金

貸付金は余剰資金の投資を目的とした貸付金及び関連会社への貸付金を中心である。

貸付金は償却原価で計上される。金融資産の当初認識の際及び当初認識の後発生した事象により価値の損失が生じたことを示す客観的な証拠がある場合に、予想信用損失と同額の減損が認識される。

2 - V. 現金及び現金同等物

現金には手許現金及び当座預金やその他の普通預金が含まれる。但し、当座貸越はこれに含まず金融負債に計上される。

現金同等物とは短期的な資金約定を満たすために保有する投資である。現金同等物として認められるためには、流動性があり、換金が容易、且つ、価値変動リスクが僅少であることが必要である。

これらの金融商品は償却原価で計上される（損益を通じて公正価値で計上される投資ファンド（UCITS）の株式を除く。）。

部門特有の規制（例えば銀行又は保険規制）による制限を受けた銀行口座又は証券化された債権の与信増加のために割り当てられた銀行口座は、現金及び現金同等物に含まれる。

2 - W. 自動車部門の金融負債及び販売金融負債

ルノー・グループは自ら金融商品の契約当事者となった時に、金融負債（自動車部門）又は販売金融負債を認識する。

金融負債及び販売金融負債には永久劣後証券、劣後債、社債、その他の証書による債務、金融機関からの借入、IFRS第16号の適用におけるリース負債（注2-L）、その他の有利子負債、金融取引に係るデリバティブ債務が含まれる（注2-X）。

自動車部門の永久劣後証券は、連結売上高に連動する変動収益をもたらす上場劣後債商品である。永久劣後証券は、借入に係る実効金利を用いて予測クーポンを割引く形で決定される償却原価で計上される。見積実効金利は指標が考慮されており、将来の販売台数見通しに著しい変化が生じた場合、特に中期事業計画の公表時には、財務成績に計上された償却原価は再評価される。

特定のヘッジ会計（注2-X）に関連しない金融負債は、通常、利息法を用いた償却原価により計上される。この方法で計算する財務費用には発行費用及び発行又は償還プレミアムが含まれ、さらに、再交渉による条件変更が僅少な場合、再交渉に係る費用もこれに加わる。

2 - X. デリバティブ及びヘッジ会計

測定及び表示

デリバティブは当初、公正価値で計上され、以後、期末日ごとに見直される。

- ・ 為替予約及び通貨スワップの公正価値は、期末日の市場の為替レート及び金利を用いて将来キャッシュ・フローを割引くことにより決定されている。
- ・ 金利デリバティブの公正価値は、ルノー・グループが未決済契約を期末現在で決済した場合に受取る（又は支払う）金額を示し、期末日に各契約の金利フォワード・カーブ及び相手先の信用状況を反映している。この公正価値には未収・未払金利も含まれる。
- ・ 商品デリバティブの公正価値は市場動向に基づいている。

自動車部門のデリバティブは、満期が12ヶ月以内に到来するものは財政状態計算書の流動資産・負債に計上され、それ以外は固定資産・負債に計上される。販売金融部門のデリバティブはすべて財政状態計算書の流動資産・負債に計上される。

ヘッジ会計

ヘッジ手段として指定されたデリバティブは、次のようなヘッジ関係の種類に応じて会計処理される。

- ・ 公正価値ヘッジ
- ・ キャッシュ・フロー・ヘッジ
- ・ 海外事業に対する純投資のヘッジ

ルノー・グループではヘッジの設定後直ちにヘッジ手段とヘッジ対象を明確に、ヘッジ戦略、ヘッジするリスク、ヘッジの有効性の評価法を述べた正式文書によりヘッジ関係を明らかにしている。販売金融部門は、そのリスクをカバーするために1つ以上の同質的な項目に関するヘッジ関係を文書化する。この文書は以後、指定されたヘッジの有効性を実証するため適宜更新される。

ヘッジ会計はヘッジの種類ごとに個別の測定・認識法を適用している。

- ・ 公正価値ヘッジ：
ヘッジ対象の評価はヘッジするリスクを限度として公正価値に調整され、ヘッジ手段は公正価値で計上される。これらの項目の増減は損益計算書に同時に認識されるため、ヘッジの非有効部分のみが純利益に影響を及ぼし、ヘッジ対象及びヘッジ手段の公正価値の増減として同じ損益計算書項目に計上される。
- ・ キャッシュ・フロー・ヘッジ：
ヘッジ対象の価値の修正は行われず、ヘッジ手段についてのみ公正価値への調整が行われる。調整後は、ヘッジするリスクに起因する公正価値の増減のうちヘッジ効果の有効な部分は税効果控除後でその他の包括利益項目に計上され、非有効部分は純利益に計上される。資本勘定に累積した金額は、ヘッジ対象の純利益への影響が認識された時点で損益計算書項目へと振替えられる。
- ・ 海外事業に対する純投資のヘッジ：
ヘッジ手段の価値は公正価値に調整される。調整後は、ヘッジする為替リスクに起因する公正価値の増減のうちヘッジ効果の有効な部分が税効果控除後でその他の包括利益項目に計上され、非有効部分は純利益に計上される。資本勘定に累積した金額は、純投資が清算又は売却された日付で純利益へと振替えられる。日産に対する投資をヘッジするための円建ての借入に係る金利分は非有効部分とみなされ、財務収益及び費用に直接計上される。

ヘッジ指定のないデリバティブ

ヘッジ指定のされていないデリバティブの公正価値の増減は直ちに財務収益として認識される。但し、デリバティブ契約が事業と密接に関わる理由によってのみ締結されたものである場合、デリバティブの公正価値の増減は営業利益（事業セグメント別情報の営業総利益）に含まれる。

注3 - 連結範囲の変更及び売却目的で保有する資産及び負債

	自動車（アフトワズを除く）部門	アフトワズ	販売金融部門	モビリティサービス部門	合計
2020年12月31日現在の連結会社数	126	51	42	6	225
新規に連結した会社数（買収、設立等による）	5	2	3	13	23
連結から除外した会社数（売却、合併、清算等による）	4	7	-	-	11
2021年12月31日現在の連結会社数	127	46	45	19	237

2021年度における連結範囲に関する主要な変更は以下のとおりであった。

3 - A. 自動車（アフトワズを除く）部門

- ・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している。評価額は4百万ユーロで、持分法により計上されている。
- ・2021年7月、ルノー・グループは、高性能バッテリーの共同開発を目的に、フランスのスタートアップ、ベルコールに対する23.64%の少数持分を25百万ユーロの取得価格で取得した。このパートナーシップでは、2022年からフランスでのバッテリーセル及びモジュール・プロトタイピングのための試験的な生産ラインの構築も進める予定である。第2フェーズでベルコールは、フランスに2026年より、ルノー・グループ向けに当初容量10GWh、2030年までには20GWhまで引き上げる可能性のある、フランス初の高性能バッテリーのギガファクトリーを設立することを目指している。ルノー・グループは、高性能バッテリーの開発を条件に、少数株主の立場を維持しながら、ベルコールによる将来の増資について引受の権利を付与するデリバティブ商品を保有している。ベルコールは、重要な影響力を受ける事業体として持分法により計上されている。この取引に係る暫定的なのれんは9百万ユーロである。
- ・2021年9月、ルノー・グループは、フランスのスタートアップ、ワイロットの21.28%の持分及び共同支配を10百万ユーロの取得価格で取得した。ワイロットは革新的な軸方向磁束電気モーターを開発している。ルノー・グループは、2023年9月1日までにルノーが発注を行うことを条件に、ルノー・グループがワイロットの70%を取得し、同社を支配することを可能にする一方的な売買契約の受益者である。取得価格は、専門家の評価により決定され、最大企業価値80百万ユーロを上限とする予定である。ワイロットについては、合弁会社として持分法により計上されている。この取引に係る暫定的なのれんは9百万ユーロである。
- ・2021年12月31日、ルノー・グループは、フランス北部のドウエー、リュイッツ及びモーブージュの3工場をグループ化し、ルノー・エレクトリシティを設立した。これは、すべての土地資産を保持していた事業体であるSNCルノー・ドウエー、Société de Transmissions Automatiques (STA) 及びMaubeuge Construction Automobile (MCA) からの部分的な事業譲渡によるものである。ルノー・エレクトリシティは2022年1月1日に操業を開始する。

- ・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、現在オーストラリア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。
- ・2021年11月、ルノー・グループは物流子会社ルノー・ニッサン・ウィーンを6百万ユーロ（不動産資産を除く）で民間ディーラーに売却した。
- ・2021年12月、ルノーs.a.s.はCarizyへの98%の持分をモビリティ・トレーダー・ホールディングGmbHの3.25%と引き換えに処分した。同時にRCIバンクは、Heycarの中古車プラットフォーム事業のために同事業体に対して30百万ユーロの投資を行い、その資本の4.97%を取得した（注3-C）。ルノー・グループは取締役を派遣しているため、モビリティ・トレーダー・ホールディングGmbHは重要な影響力を受けることから、2021年12月31日現在、50百万ユーロの価格で持分法により計上されている。
- ・2019年6月に日産と共同で設立した無人運転車の研究を行う合併会社アライアンス・モビリティ・カンパニー・フランス及びアライアンス・モビリティ・カンパニー・ジャパンは、活動を中止し、現在は清算中である。両社のプロジェクトは現在ルノーs.a.s.によって取り扱われている。

3 - B. アフトワズ

- ・債権の資本化による増資を受け、オランダを拠点とする持株会社アライアンス・ロステック・オートb.v.におけるルノー・グループの持株比率は、2021年下半期には67.61%から67.69%に上昇した。2021年12月、アライアンス・ロステック・オートb.v.はその保有するアフトワズ株式を全て、2021年9月に設立されたロシアを拠点とする会社であるラーダ・オート・ホールディング000に譲渡した。この譲渡は連結財務諸表に影響を与えるものではない。ルノーのラーダ・オート・ホールディング000及びアフトワズに対する持株比率は、2021年12月31日現在67.69%で、ラーダ・オート・ホールディング000へのアフトワズ株式の譲渡前のアライアンス・ロステック・オートb.v.及びアフトワズに対する持株比率と同じであった。アライアンス・ロステック・オートb.v.は、2021年12月31日現在、清算手続中であった。
- ・2021年12月、アフトワズは、その構成部品サプライヤーであるJSC OAT及びその子会社に対する40%の持分を847百万ルーブル（10百万ユーロ）の取得価格で取得した。アフトワズは、JSC OAT及びその子会社について、共同支配を有し、持分法により計上している。株主間契約には、2年後と事業再生計画達成時の撤退オプションが含まれている。計画が成功した場合、売却価格は10億ルーブルに設定される。失敗した場合、アフトワズはJSC OATに対する40%の持分と引き換えに、JSC OATの子会社3社の株式の100%を受け取ることになる。この取引に係る暫定的な負ののれんは184百万ルーブル（2百万ユーロ）である。
- ・2021年12月、2019年にゼネラルモーターズ・グループから買収したラーダ・ザパド（旧GM AVTO）は、PAOアフトワズに吸収合併された。
- ・2021年下半期中、アフトワズは、ロシアで営業している3つの販売子会社、AO Saransk-Lada、AO Oka-Lada及びAO Sarov-Ladaを4百万ユーロで売却した。

3 - C. 販売金融

- ・2021年7月、RCIバンクは、フレキシブルレンタカーに特化したスペインのBI-PIモビリティSLとその子会社の全株式を取得価格67百万ユーロで取得した。この取引に係る暫定的な負ののれんは68百万ユーロである。

- ・2021年12月、RCIバンクは、ルノーs.a.s.によるCarizy株式の交換と同時に、モビリティ・トレーダー・ホールディングGmbHの4.97%を取得するため、30百万ユーロの投資を行った（注3-A）。モビリティ・トレーダー・ホールディングGmbHは、オンライン中古車プラットフォーム「Heycar」を運営している。この投資は持分法により計上されている。

3 - D. モビリティサービス

- ・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、子会社やEltoホールディングと共同保有する合弁会社を通じて、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及びElto DACH GmbH、60%保有のElto Iberia s.l. Unipersonal、100%保有のElto UK及びElto Italy S.r.l.）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。
- ・2021年12月、ルノー・グループは、Coolnagour Ltd（iCabbi）に対する少数株主持分を買収する選択権を行使し、従来の78%から、現在では同事業体及びその子会社の全株式を保有している。

3 - E. 売却目的で保有する固定資産

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。

2021年12月31日現在、売却目的で保有する資産グループは、129百万ユーロの資産並びに182百万ユーロの債務及びその他の負債で構成されている。2021年12月31日現在のこれらの金額と2021年6月30日現在の財務諸表に報告された金額との差、すなわち売却目的で保有する資産の265百万ユーロの減少は、主に有形固定資産、無形資産及びのれんに関する214百万ユーロを含む2021年下半期に行われた売却によって説明される（注6-0参照）。

これらの売却目的で保有する資産及び関連する負債の再分類は、関連する注記の他の変更には反映されている。

（単位：百万ユーロ）	2021年12月31日
無形資産及びのれん	8
有形固定資産	42
棚卸資産	21
現金及び現金同等物	15
その他	43
売却目的で保有する資産合計	129
売却目的で保有する資産に関連する負債合計	(182)

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年度	2020年度
製品売上高 - 自動車部門	37,029	34,723

自動車部門のパートナーに対する売上高 ⁽¹⁾	3,604	3,651
リース用資産に係るレンタル収益 ⁽²⁾	1,198	660
その他サービスの売上高	1,423	1,283
サービスの売上高 - 自動車部門	2,621	1,943
製品の売上高 - 販売金融部門	39	38
リース用資産に係るレンタル収益 ⁽²⁾	113	108
販売金融債権による受取利息	1,757	1,982
その他のサービス売上高 ⁽³⁾	1,026	1,010
サービス売上高 - 販売金融部門	2,896	3,100
サービス売上高 - モビリティサービス部門	24	19
売上高合計	46,213	43,474

(1) ほとんどのパートナーは自動車メーカーである。自動車部門の主なパートナーは日産及びダイムラーである。パートナーに対する売上高は、パートナーのブランドで販売される部品及び自動車の売上高並びに開発などのその他のサービスの売上高を含む。

(2) 買戻し約定付自動車販売又は固定資産の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。

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

4 - B. 2021年度の範囲及び方法を適用した2020年度の売上高

(単位：百万ユーロ)	自動車部門 (アフトワズを 除く)	アフトワズ	販売金融部門	モビリティ サービス部門	合計
2020年度売上高	37,736	2,581	3,138	19	43,474
連結範囲の変更	(2)	(2)	9	2	7
2021年度の範囲及び方法を適用 した2020年度の売上高	37,734	2,579	3,147	21	43,481
2021年度売上高	40,404	2,850	2,935	24	46,213

注5 - 営業総利益に含まれるその他の収益及び費用の種別内訳

5 - A. 人件費

2021年度の人件費は5,959百万ユーロ（2020年度は6,157百万ユーロ）であった。

2021年度の連結事業体の平均従業員数は2021年度有価証券報告書の第2 「5 従業員の状況」に示す。

退職給付及び従業員長期給付費用の詳細は注19に記載されている。

株式報酬は従業員に付与された業績連動株式制度及びその他の株式報酬の支払協定に係るものである。これに伴う人件費は、2021年度は31百万ユーロ（2020年度は46百万ユーロ）であった。

制度の評価法は注18-Gに記載されている。

5 - B. 外国為替差損益

2021年度の営業利益には68百万ユーロの為替差損（純額）が含まれており、主にアルゼンチン・ペソ、ブラジル・レアル及びトルコ・リラの変動に係るものである（2020年度は125百万ユーロの為替差損（純額）を計上しており、主にアルゼンチン・ペソ、ブラジル・レアル及びトルコ・リラの変動に係るものであった。）。

5 - C. リース料

2021年12月31日現在、財政状態計算書のリース料は、重要な影響のないリース又は短期リースに関連するものであるため、IFRS第16号に基づき修正再表示されていない。

(単位：百万ユーロ)	2021年12月31日	2020年12月31日
短期リースに係るリース料	(13)	(15)
少額資産のリースに係るリース料	(26)	(25)
変動リース料を含むその他のリース料	(56)	(51)

注6 - その他の営業利益及び営業費用

(単位：百万ユーロ)	2021年度	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	(430)	(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伴うその他の損益	35	(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）	452	96
有形固定資産及び無形資産並びにのれん（関連会社及び共同支配企業ののれんを除く）の減損	(149)	(762)
その他の非経常的な営業利益及び営業費用	(173)	(213)
合計	(265)	(1,662)

注2-Bに記載のとおり、2021年度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、その性質上常は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

2021年度のこれらの費用には、2022年2月1日から2023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労働免除制度に係るマイナス65百万ユーロ及び2022年に最大1,153人が退職するという新たな団体協約退職制度に関連する引当金マイナス120百万ユーロが含まれる。これらの制度は2021年12月14日に締結された3年間の労働組合協定「Re-Nouveau France 2025」の一環である。この重要な協定により、ルノー・グループは、将来有望な事業の戦略的及び産業的中心地としてフランスを位置づけ、自国におけるルノー・グループを強化し、その変革に貢献し、フランスにおけるその事業をすべて自動車産業の新しいバリューチェーンに向けられることを目指している。

2021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もまた、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年度のリストラクチャリング及び従業員数調整に係る費用には、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する引当金に係るマイナス115百万ユーロが含まれた。この協定は、2020年5月に発表された3年間で20億ユーロ超の固定費を削減する計画の一環であり、この計画には、フランスで4,600人、全世界で10,000人の人員削減が含まれた。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日まで参加できる2021年度の新たな任意労働免除制度、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定めた。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

2021年4月、ルノー・グループは、ルノー・南アフリカにおける40%の少数株主持分を、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。この持分は持分法により価値ゼロで計上されていたため、この取引により15百万ユーロの利益が発生した。

2021年12月、ルノーs.a.s.はCarizyにおける98%の持分をモビリティ・トレーダー・ホールディングGmbHの3.25%と引き換えに処分した。この取引により18百万ユーロの利益が発生した。

2020年度の合併会社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

ルノー・グループは2021年に不動産取引を行い、総額452百万ユーロの利益が発生した。主な取引は以下のとおりである。

- ・ 2021年4月にルクセンブルクの不動産を売却し、115百万ユーロの利益が発生した。
- ・ 2021年11月にパリ地域のセルジーで貯蔵倉庫を売却し、59百万ユーロの利益が発生、また2021年下半期にはRRGの流通網に属する様々な不動産複合体を売却し、124百万ユーロの利益が発生した。
- ・ 2021年下半期にドイツのRRGが所有する不動産を売却し、当期純利益に52百万ユーロの純影響を与えた。

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年に計上された戻入控除後の減損はマイナス149百万ユーロ（2020年度はマイナス762百万ユーロ）であった。新たな減損は主として、(i) 2021年度の販売台数の減少を考慮した自動車に関する減損テスト、(ii) 不動産リース終了決定による共同所有資産並びに(iii) 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の結果として認識されたものである。

2021年度及び2020年度に減損の戻入は無かった。

2021年度のマイナス80百万ユーロの新たな減損は無形資産に関係するものであり（2020年度はマイナス565百万ユーロ）、またマイナス69百万ユーロは有形固定資産（2020年度はマイナス197百万ユーロ）に関係するものである（注10及び11）。

6 - E. その他の例外的項目

環境規制に準拠し、売却予定の工場に関して、2021年にマイナス54百万ユーロの清掃及び解体費用引当金が計上された。

事業、生産又は開発の中止の決定に起因する費用に対し、マイナス65百万ユーロの引当金が2021年に計上された。2020年には、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。これらは、マイナス75百万ユーロに上った。

アルジェリアでは、アルジェリア政府決定を受けて、2020年初頭に事業活動が停止したが、2021年度中に再開した。その結果、ルノーは2021年度中に、アルジェリア事業に関連する資産（債権、棚卸資産等）に関して2020年に認識されたマイナス99百万ユーロの減損のうち15百万ユーロを戻入した。

中国での事業、特に2022年1月12日に管財人の管理下に置かれたルノー・プリリアンス・ジンベイ・オートモーティブ・カンパニー（RBJAC）に関連して、2021年にマイナス25百万ユーロの債権の引当金及び償却が計上された。

注7 - 財務収益(費用)

(単位：百万ユーロ)	2021年度	2020年度
総有利子負債コスト	(381)	(355)
現金及び金融資産に係る収益	73	18
実質有利子負債コスト	(308)	(337)
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	4	16
財務活動における為替差損益	46	41
超インフレに対するエクスポージャーに係る損益	(69)	(40)
退職給付その他の長期従業員給付債務に相当する確定給付債務及び資産に係る支払利息純額	(11)	(16)
その他 ⁽¹⁾	(12)	(146)
その他の財務収益及び財務費用	(42)	(145)
財務収益（費用）	(350)	(482)

(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、割引及び遅延利息である。

2021年12月31日現在、その他の項目には、政府保証付き融資枠（2021年は23百万ユーロ、2020年はマイナス69百万ユーロ）の償却減価の調整の影響額も含まれた（注23-C）。

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、「事業セグメント別情報」において示している（「I - 事業セグメント及び地域に関する情報」 - A4 参照）。

注8 - 当期税金及び繰延税金

ルノーSAは、当初より、国内のみの連結納税制度によってフランスでの法人所得税額を決定することにしたため、この制度が、フランスでの課税対象となるルノーSAのグループに適用される。

ルノー・グループはまた、ドイツ、イタリア、スペイン、ルーマニア、オランダ及び英国において、その他の任意の連結納税制度を適用している。

8 - A. 当期税金及び繰延税金

(単位：百万ユーロ)	2021年度	2020年度
当期法人所得税	(463)	(306)
繰延税金収益（費用）	(133)	(114)
当期税金及び繰延税金	(596)	(420)

2021年度の当期法人所得税費用のうちマイナス371百万ユーロはアフトワズを含む在外企業から発生している（2020年度はマイナス263百万ユーロ）。より好ましい経済状況において課税所得が増加したことにより、2021年度のかかる費用は増加した。

フランス連結納税グループに含まれる事業体の当期法人所得税費用は、2021年度においてマイナス92百万ユーロに達している（2020年度はマイナス43百万ユーロ）。

繰延税金費用は、主にトルコにおける税額控除の活用及びその他の変更により、2021年度には2020年度より僅かに増加している。

2020年度の繰延税金費用は、主に新型コロナウイルス感染症（COVID-19）の流行の影響により、ロシアの市況の見通しが大幅に下降したことから、アフトワズの税務上の繰越欠損金に対する繰延税金資産の認識が中止されたことを反映している（マイナス248百万ユーロ（マイナス20,510百万ルーブル）の影響）。

8 - B. 税金費用の内訳

(単位：百万ユーロ)	2021年度	2020年度
税引前利益並びに関連会社及び共同支配企業の純利益に対する持分	1,048	(2,481)
フランスの法定法人税率	28.41%	32.02%
計算上の税金利益（費用）	(298)	795
各国とフランスの税率の差異による影響 ⁽¹⁾	69	72
税額控除	(37)	12
配付税	(29)	39
未認識繰延税金資産の変動 ⁽²⁾	122	(721)
その他の影響 ⁽³⁾	(377)	(571)
当期税金及び繰延税金収益（費用）（中間課税所得に基づく税金を除く）	(550)	(374)
中間課税所得に基づく税金	(46)	(46)

当期税金及び繰延税金収益（費用）	(596)	(420)
------------------	-------	-------

- (1) 税率の差異に主に影響を与えたのは、ロシア、ルーマニア、英国及びブラジルである。
- (2) 2020年度の繰延税金費用には、アフトワズの税務上の繰越欠損金に対する繰延税金資産の認識の中止の影響が含まれる（注8-A参照）。
- (3) 2021年度のその他の影響は主にフランス連結納税グループの企業に適用される所得税率の低下の繰延税金への影響に関連するものである。

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ついて、当期税金費用はマイナス92百万ユーロに上り、その主な内訳は企業付加価値負担金（*Cotisation sur la valeur ajoutée des entreprises* (CVAE)）に係る事業税及び税務リスクに対する引当金である。繰延税金費用はマイナス2百万ユーロに上る。

フランス連結納税グループに含まれない企業

アフトワズ以外の非フランス企業の実効税率は、より好ましい経済状況において達成された課税所得の増加と、税務上の欠損金に対する繰延税金が認識されなかったことにより、2021年度には24%（2020年度は35%）となった。

ロシアのアフトワズ企業については、2021年度の実効税率は11%（2020年度については該当無し）であり、未使用の繰延税金ポジションの戻入による恩恵を受けている。

8 - C. 未払税金、未収税金及び不確実な税金負債に対する引当金の変動

（単位：百万ユーロ）	2020年 12月31日	損益計算書に おける 当期税金	税金支払額 純額	為替換算調整 勘定及び その他	2021年 12月31日
不確実な税務ポジションを除く当期税金		(425)	425		
不確実な税金負債に対する引当金 - 短期	(6)	-	-	-	(6)
不確実な税金負債に対する引当金 - 長期	(179)	(38)	1	(1)	(217)
未収税金 - 短期	153		(22)	(3)	128
未収税金 - 長期	18		2	(1)	19
未払税金 - 短期	(221)		(51)	6	(266)
未払税金 - 長期			-	-	-
合計	(235)	(463)	355	1	(342)

8 - D. 繰延税金純額の内訳

8 - D1. 繰延税金資産及び負債の変動

（単位：百万ユーロ）	2020年 12月31日	損益計算書	その他の包 括利益項目	為替換算調 整勘定	その他	2021年 12月31日
繰延税金資産	651	27	(31)	4	(101)	550

繰延税金負債	(922)	(160)	(19)	(7)	99	(1,009)
繰延税金純額	(271)	(133)	(50)	(3)	(2)	(459)
フランス連結納税グループ	(701)	(2)	(20)	(0)	-	(723)
アフトワズ	(12)	-	-	-	(1)	(13)
その他の企業	442	(131)	(30)	(3)	(1)	277

8 - D2. 繰延税金資産（負債）純額の種別内訳

(単位：百万ユーロ)	2021年度	2020年度
以下に係る繰延税金：		
関連会社及び共同支配企業（アフトワズを除く）に対する投資 ⁽¹⁾	(121)	(109)
固定資産（アフトワズを除く）	(2,066)	(2,127)
利用時に損金算入できる引当金及びその他の費用又は評価引当金（アフトワズを除く）	689	798
繰越欠損金（アフトワズを除く） ⁽²⁾	4,972	5,080
その他の項目（アフトワズを除く）	435	605
繰延税金資産（負債）純額（アフトワズを除く）	3,909	4,247
アフトワズの固定資産	(37)	(18)
アフトワズの利用時に損金算入できる引当金及びその他の費用又は評価引当金	40	54
アフトワズの繰越欠損金	259	252
アフトワズのルール建て無利子金融負債	-	(33)
アフトワズのその他の項目	(16)	(15)
アフトワズの繰延税金資産（負債）純額	246	240
税務上の欠損金に関する未認識繰延税金資産（注8-D3）	(4,476)	(4,596)
その他の未認識繰延税金資産	(138)	(162)
繰延税金資産（負債）純額（報告値）	(459)	(271)

(1) 将来の配当分配にかかる税金を含む。

(2) 2021年12月31日現在における、フランス連結納税グループ企業の繰越欠損金4,464百万ユーロ、その他企業の繰越欠損金508百万ユーロ（2020年12月31日現在では、それぞれ、4,546百万ユーロ及び534百万ユーロ）を含む。

フランスの連結納税グループの企業では、未認識繰延税金資産は3,741百万ユーロ（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。）無期限に繰延可能な税務上の欠損金を含む。そのうちの321百万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3,420百万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、3,473百万ユーロであった）。

フランス連結納税グループに含まれない企業では、未認識繰延税金資産は、アフトワズについての259百万ユーロ（2020年12月31日現在は252百万ユーロ）及びアフトワズを除くルノー・グループについての614百万ユーロ（2020年12月31日現在は661百万ユーロ）を含み、2021年12月31日現在、873百万ユーロ（2020年12月31日現在

は913百万ユーロ)に達し、主に、ブラジル及びインドにおけるルノー・グループの税務上の繰越欠損金で構成される。

8 - D3. 税務上の欠損金に対する繰延税金の内訳（繰越可能期限別）

2021年12月31日現在、未認識繰越欠損金は4,476百万ユーロの潜在的な節税を示す。

(単位：百万ユーロ)	2021年12月31日			2020年12月31日		
	認識済	未認識	合計	認識済	未認識	合計
以下に係る繰延税金						
繰越期限の定めのない税務上の欠損金 ⁽¹⁾	740	4,110	4,850	724	4,196	4,920
繰越期間が5年超の税務上の欠損金	-	49	49	3	78	81
繰越期間が1～5年間の税務上の欠損金	14	54	68	7	67	74
繰越期間が1年以内の税務上の欠損金	1	4	5	2	3	5
税務上の欠損金に対する繰延税金の合計 (アフトワズを除く)	755	4,217	4,972	736	4,344	5,080
アフトワズの税務上の欠損金に対する繰延税金の 合計	-	259	259		252	252
ルノー・グループの税務上の欠損金に対する 繰延税金の合計	755	4,476	5,231	736	4,596	5,332

(1) フランスの連結納税グループに含まれる企業における認識済及び未認識繰延税金（税務上の繰越欠損金に対応する。）を含む（2021年12月31日現在、認識済繰延税金は723百万ユーロ、未認識繰延税金は3,741百万ユーロであり、2020年12月31日現在はそれぞれ、701百万ユーロ及び3,845百万ユーロ）（注8-D2）。

フランスにおける税務上の損失に対する繰延税金の減少は主に、2022年度の法人所得税率が低下し、2021年12月31日時点で無期限で繰越可能な税務上の損失に対する繰延税金が減少したことによるものである。

上記に示している税務上の損失は計上されていない継続中の税務訴訟の結果を反映していない。通知された税額再評価に起因する偶発債務は、注28-Aに記載している。

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年度	2020年度
発行済株式	295,722	295,722
自己株式	(4,241)	(4,990)
日産の持分 × 日産に対するルノーの持分	(19,379)	(19,383)
基本的1株当たり利益計算用株式数	272,102	271,349

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式数、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式数を用いている。

(単位：千株)	2021年度	2020年度
基本的1株当たり利益計算用株式数	272,102	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の株式報酬	1,766	
希薄化後1株当たり利益計算用株式数	273,868	271,349

希薄化後1株当たり利益の計算では、期中に潜在的に流通している普通株式の加重平均株式数、すなわち基本的1株当たり利益の計算に用いた株式数と、その発行が条件付の場合は報告日時点で業績条件を満たす潜在的希薄化効果を有するプランに基づき付与される業績連動株式に対する権利の数の合計数を用いている（注18-G）。

[次へ](#)

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

10 - A1. 無形資産及びのれんの増減

2021年度における無形資産の増減は次のとおりであった。

(単位：百万ユーロ)	2020年12月31日 現在	取得/(償却及 び減損)	(処分)/ 戻入	為替換算調整 勘定	連結範囲の変更 及びその他	2021年12月31日 現在
資産計上した開発費	12,976	1,084	-	19	13	14,092
のれん	946	-	-	51	54	1,051
その他の無形資産	1,230	93	(15)	16	(34)	1,290
無形資産総額	15,152	1,177	(15)	86	33	16,433
資産計上した開発費	(7,861)	(1,165)	-	(4)	(5)	(9,035)
のれん	(30)	-	-	-	-	(30)
その他の無形資産	(914)	(88)	6	(3)	29	(970)
償却及び減損	(8,805)	(1,253)	6	(7)	24	(10,035)
資産計上した開発費	5,115	(81)	-	15	8	5,057
のれん	916	-	-	51	54	1,021
その他の無形資産	316	5	(9)	13	(5)	320
無形資産純額	6,347	(76)	(9)	79	57	6,398

のれんの大部分はヨーロッパ及びユーラシアにおけるものである。

2021年度における無形資産の取得は自己制作資産1,084百万ユーロ及び購入資産93百万ユーロを含む(2020年度はそれぞれ1,390百万ユーロ及び110百万ユーロ)。

2021年度における無形資産の償却及び減損は、自動車(部品を含む)に関する減損80百万ユーロを含む(2020年度は565百万ユーロの減損)(注6-D)。

2020年度における無形資産の増減は次のとおりであった。

(単位：百万ユーロ)	総額	償却及び減損	純額
2019年12月31日残高	13,924	(6,975)	6,949
取得/(償却及び減損)*	1,500	(1,880)	(380)
(処分)/戻入	(23)	23	-
為替換算調整勘定	(333)	35	(298)
連結範囲の変更及びその他	84	(8)	76
2020年12月31日残高	15,152	(8,805)	6,347

* 無形資産に関するマイナス565百万ユーロの減損を含む。

10 - A2. 費用計上した研究開発費

(単位：百万ユーロ)	2021年度	2020年度
研究開発費	(2,361)	(2,749)
資産計上した開発費	1,084	1,390
資産計上した開発費の償却	(1,088)	(1,210)
合計(損益計算書計上額)	(2,365)	(2,569)

研究開発費は自動車開発活動のための研究開発税額控除と相殺して計上されている。

2021年度の研究開発費の減少は、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、事業レベルの低下、並びに下請け及び試作品の購買に特に重点を置いた固定費削減活動によって説明される。

この減少は、IAS第38号に定められる規則に基づいて資産計上した開発費の水準に重大な影響を及ぼすものではなかったが、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。

資産計上した開発費の償却は2020年度より減少したが、償却の減少が資産計上した開発費の減少よりも小さかったため、2021年度に報告された資産計上した開発費の金額よりも僅かに上回った。

10 - B. 有形固定資産

2021年度における有形固定資産の増減は次のとおりであった。

(単位：百万ユーロ)	2020年12月 31日現在	取得/(減価償却 及び減損)	(処分)/戻入	為替換算 調整勘定	連結範囲の変更 及びその他	2021年12月 31日現在
土地	624	3	(39)	9	(10)	587
建物	6,717	186	(295)	12	66	6,686
特殊工具	18,127	1,303	(441)	1	35	19,025
機械装置・ 工具器具	13,817	826	(282)	(3)	160	14,518
顧客向けリース固定資 産	5,289	1,505	(1,459)	25	-	5,360
その他の有形固定 資産	953	13	(78)	2	23	913
使用権資産	865	191	(157)	6	(11)	894
- 土地	12	-	-	-	(1)	11
- 建物	816	169	(156)	5	(9)	825
- その他の資産	37	22	(1)	1	(1)	58
建設仮勘定 ⁽¹⁾	2,927	(982)	(1)	32	(112)	1,864
総額	49,319	3,045	(2,752)	84	151	49,847
土地						
建物	(4,607)	(216)	248	-	(35)	(4,610)

特殊工具	(15,413)	(1,058)	436	-	(84)	(16,119)
機械装置・ 工具器具	(9,837)	(687)	252	9	(38)	(10,301)
顧客向けリース固定資産	(1,199)	(617)	367	(6)	(21)	(1,476)
その他の有形固定 資産	(886)	(61)	78	9	14	(846)
使用権資産	(241)	(153)	62	(2)	2	(332)
- 土地	(2)	(2)	-	-	1	(3)
- 建物	(217)	(140)	62	(1)	1	(295)
- その他の資産	(22)	(11)	-	(1)	-	(34)
建設仮勘定	(1)	-	-	-	5	4
減価償却及び減損⁽²⁾	(32,184)	(2,792)	1,443	10	(157)	(33,680)
土地	624	3	(39)	9	(10)	587
建物	2,110	(30)	(47)	12	31	2,076
特殊工具	2,714	245	(5)	1	(49)	2,906
機械装置・ 工具器具	3,980	139	(30)	6	122	4,217
顧客向けリース固定資産	4,090	888	(1,092)	19	(21)	3,884
その他の有形固定 資産	67	(48)	-	11	37	67
使用権資産	624	38	(95)	4	(9)	562
- 土地	10	(2)	-	-	-	8
- 建物	599	29	(94)	4	(8)	530
- その他の資産	15	11	(1)	-	(1)	24
建設仮勘定 ⁽¹⁾	2,926	(982)	(1)	32	(107)	1,868
純額	17,135	253	(1,309)	94	(6)	16,167

(1) 「建設仮勘定」からの振替は、各資産区分の「取得/(減価償却及び減損)」に記載されている。

(2) 2021年度における減価償却及び減損は減損69百万ユーロを含み、主に自動車(部品を含む)に関するものであった(注6-D参照)。

2020年度における有形固定資産の期中変動は次のとおりであった。

(単位:百万ユーロ)	総額	減価償却及び減損	純額
2019年12月31日残高	47,998	(31,098)	16,900
取得/(減価償却及び減損)*	4,567	(2,869)	1,698
(処分)/戻入	(2,107)	1,111	(996)
為替換算調整勘定	(1,282)	736	(546)

連結範囲の変更及びその他	143	(64)	79
2020年12月31日残高	49,319	(32,184)	17,135

* 有形固定資産の減損マイナス197百万ユーロを含む。

注11 - 固定資産の減損テスト

ルノー・グループでは、会計方針の項で述べた方法により固定資産の減損テストを実施した（注2-M）。

11 - A. 自動車専用資産（部品を含む）及び特定の企業の資産に対する減損テスト

自動車（部品を含む）の専用資産及び特定の企業に属する資産に対する減損テストの結果、2021年度は、無形資産マイナス48百万ユーロ（2020年度はマイナス565百万ユーロ）及び有形固定資産マイナス30百万ユーロ（2020年度はマイナス197百万ユーロ）を含むマイナス78百万ユーロ（2020年度はマイナス762百万ユーロ）の減損が計上された。この減損は、資産計上した開発費に優先的に割り当てられた。

また、2021年度には、特に製造中止又はリース終了が決定したことにより、さらにマイナス71百万ユーロの減損が計上された。この減損は減損テストによるものではなかった。

2020年度に計上された減損は主に、2020年度の販売台数の減少、新型コロナウイルス感染症（COVID-19）の流行による事業予測の下方修正及び2021年1月に発表された2021-2025年の中期計画に用いられた仮定を考慮したガソリン及びディーゼル・エンジン車（構成部品を含む）に関連している。

11 - B. 自動車（アフトワズを除く）部門における国の特定資産又は資金生成単位に対する減損テスト

自動車（アフトワズを除く）部門

自動車（アフトワズを除く）部門の減損テストではDCF法で求めた使用価値を回収可能価額として使用したが、その根拠となる仮定は以下のとおりである。

	2021年12月31日	2020年12月31日
永久成長率	1.0%	1.2%
税引後割引率	8.9%	9.2%

2021年12月31日現在、減損テストに使用される仮定は、2021年1月に発表され2021年度後半に更新された2021-2025年の中期計画に基づいている。この仮定には、主として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好ましくない市況に基づく台数仮定が含まれており、流行前の台数水準へ戻るのは、ヨーロッパ市場では2024年から2025年、ルノー・グループが事業を展開する世界の他の地域では2022年下半年からと予測されている（2020年度のテストでは、これらの市場の状況は2021年度には正常に戻ると仮定している）。2022年度の構成部品の供給危機による負の影響も2021年度の減損テストに織り込まれた。

2021年及び2020年12月31日現在の減損テストにおいて使用された永久成長率は、気候変動に関するパリ協定の締約国によるコミットメントの影響を含んでいる。

減損テストの結果、2020年度は、自動車（アフトワズを除く）部門の資産についての減損は認識されず、また、使用される主要な仮定を合理的に変更しても、テストが実施された資産の回収可能価額が帳簿価額を下回ることはないと判断された。

2021年12月31日現在、使用される主要な仮定を合理的に変更しても、テストが実施された資産の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。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でも、帳簿価額よりも高い状態である。

永久成長率 0 %

10%の税引後割引率

11-C. アフトワズの資金生成単位に対する減損テスト

アフトワズは、2019年5月にモスクワ証券取引所から上場廃止となったため、2021年12月31日現在727百万ユーロ（62,004百万円）ののれん及び108百万ユーロ（9,248百万円）の償却可能なブランド（2020年12月31日現在それぞれ678百万ユーロ及び101百万ユーロ）を含む純資産の回収可能価額を評価するための株式時価総額の参照ができなくなった。

なお、会計方針に関する注記（注2-M）に記載されている方法を適用して、アフトワズに関する年1回の減損テストが、2021年12月31日に実施された。テストが実施された資産には、のれん及びラーダ・ブランド（いずれもルノー・グループがアフトワズの支配を獲得した時に認識された）が含まれた。

使用価値は、15.2%の税引後割引率、2022年に販売台数が新型コロナウイルス感染症（COVID-19）流行前の水準に戻るとの仮定及び3.2%の永久成長率（インフレの影響を含む）を用いて計算した。

テストの結果、2021年12月31日現在、減損の認識に至らず、また、使用される主要な仮定が合理的に変更されても、テストが実施された資産の回収可能価額が帳簿価額を下回ることはない。

注12 - 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・グループの投資

（百万ユーロ）	2021年度	2020年度
連結損益計算書		
持分法により計上される関連会社の当期純（損）益における持分	380	(4,970)
連結財政状態計算書		
持分法により計上される関連会社に対する投資	16,234	14,618

12 - A. 日産の連結方法

ルノー・グループと日本の自動車メーカーである日産及び三菱自動車は、共通の利害を持つ3つの異なる企業が利益拡大を目指す統一勢力として、アライアンスを発展させてきた。このアライアンスは、以下のようにそれぞれのブランド・アイデンティティを維持し、互いの企業文化を尊重するように組織されている。

- ルノー・グループは日産の株主総会において、議決権の過半数の保有を確保しない。
- ルノー・グループと日産の合意条項により、ルノー・グループは日産の取締役の過半数を選任すること、及び日産の取締役会における議決権の過半数を占めることはできず、ルノー・グループは日産のCEOを一方的に選任することはできない。
- 2019年3月、ルノー・グループ、日産及び三菱自動車は、アライアンスの運営管理を監督する「アライアンス・オペレーティング・ボード（AOB）」を新設することを発表した。アライアンス・オペレーティング・ボードは、ルノー・グループの取締役会長、ルノー・グループのCEO、日産のCEO及び三菱自動車

のCEOで構成されている。方向の決定はコンセンサスによって行われる。2019年11月、AOBは、AOB及びアライアンス3社のCEOに報告するアライアンス・セクレタリー・ジェネラルを任命した。

- ・ 2021年12月31日現在、ルノー・グループは日産の取締役会に2つの議席を有し、ルノー・グループ取締役会長のジャンドミニク・スナール氏及びルノー・グループの主席取締役であるピエール・フルーリオ氏が代表を務めている。
- ・ ルノー・グループは日産の資産を、自らの資産のように利用したり、あるいはその利用に影響を及ぼしたりすることはできない。
- ・ ルノー・グループは日産の債務に関していかなる保証も行わない。

以上のような状況から、ルノー・グループは日産に対し十分な影響力を有しているため、日産への投資を連結に含めるために持分法を適用している。

12 - B. 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（東京証券取引所に上場しているため）による日産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ったものである。

日産は毎年3月31日現在及び四半期ごとに連結財務諸表を公表している。ルノー・グループの連結のため、日産の業績はルノー・グループの決算期に合わせる形で報告され、1月～12月の業績がルノー・グループの年次財務諸表に連結される。

2021年12月31日現在日産が保有する自己株式は0.6%である（2020年12月31日現在は0.7%）。その結果、ルノーSAの日産に対する持分は43.7%である（2020年12月31日現在は43.7%）。また2021年9月30日現在ルノーSAが日産に対して保有する議決権は43.7%である（2020年9月30日現在は43.7%）。

12 - C. 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との相殺 ⁽¹⁾	純額		
2020年12月31日現在	14,860	(974)	13,886	732	14,618
2021年度当期純利益 ⁽³⁾	380	-	380	-	380
配当金分配	-	-	-	-	-
為替換算調整勘定	616	-	616	(22)	594
その他の変動 ⁽²⁾	642	-	642	-	642
2021年12月31日現在	16,498	(974)	15,524	710	16,234

(1) 日産は2002年以来、44,358千株のルノーSA株式を保有している（およそ15%の所有持分）。ルノーSAの日産に対する持分割合に基づいて相殺される。

(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。

- (3) 2021年度当期純利益には、NML及びその連結子会社である中東日産会社FZEに対する自動車販売契約に関連するドバイ第一審裁判所の2021年9月29日付の判決に関連する金額マイナス130百万ユーロが含まれている。この裁判所判決に対し、日産は不服申立てを行った。

12 - D. 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年度 当期純利益	配当金	為替換算 調整勘定	その他の 変動 ⁽¹⁾	2021年 12月31日 現在
日本の会計基準による資本に対する親会社株主の持分	3,674	120	-	319	158	4,271
IFRSの準拠による修正再表示						
退職給付及びその他の従業員長期給付引当金	105	(30)	-	-	(67)	8
ダイムラー株式の売却 ⁽²⁾	-	(76)	-	-	76	-
開発費の資産計上	456	65	-	1	13	535
繰延税金及びその他の修正再表示	(143)	32	-	16	18	(77)
IFRSの準拠による修正再表示後純資産	4,092	111	-	336	198	4,737
ルノー・グループの基準による修正再表示 ⁽³⁾	210	3	-	(19)	(6)	188
ルノー・グループの基準による修正再表示後純資産	4,302	114	-	317	192	4,925
(単位：百万ユーロ)						
ルノー・グループの基準による修正再表示後純資産	34,008	870	-	1,410	1,480	37,768
ルノーSAの持分割合	43.7%					43.7%
ルノー・グループの持分(下記相殺効果前)	14,860	380	-	616	642	16,498
ルノー・グループに対する日産の投資の相殺 ⁽⁴⁾	(974)					(974)
日産の純資産に対するルノー・グループの持分	13,886	380	-	616	642	15,524

- (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) 日産が保有するダイムラー株式の売却は、IFRSに基づきその他の包括利益に再分類されている(同じ会計処理がルノーSAが保有するダイムラー株式の売却に適用される(注22-B参照))。
- (3) ルノー・グループの基準による修正再表示は、主に、1999年から2002年の間に実施された買収についてルノー・グループが固定資産を再評価したこと、及び日産のルノー・グループに対する投資(持分法による)の消去に対応している。
- (4) 日産は2002年以来、ルノーSA株式を44,358千株保有しており、所有持分は約15%である。ルノーSAの日産に対する持分割合に基づいて相殺される。

12 - E. 日本の会計基準に基づく日産の当期純利益

日産の会計年度は3月31日を期末日とするため、2021年度のルノー・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会計年度第4四半期から2021会計年度の第3四半期までの当期純利益の合計である。

	日産の 2020会計年度 第4四半期 2021年1～3月		日産の 2021会計年度 第1四半期 2021年4～6月		日産の 2021会計年度 第2四半期 2021年7～9月		日産の 2021会計年度 第3四半期 2021年10～12月		ルノーの 連結財務諸表 基準期間 2021年1～12月	
	十億円	百万 ユーロ	十億円	百万 ユーロ	十億円	百万 ユーロ	十億円	百万 ユーロ	十億円	百万 ユーロ
当期純利益 - 親会社 株主持分	(81)	(633)	115	868	54	417	33	251	120	903

12 - F. IFRSに基づく日産の財務情報

下表は日産の各年の1月1日から12月31日までの12ヶ月間の財務情報をルノー・グループの連結用にIFRSに基づき修正再表示したものである。修正再表示には1999年及び2002年の株式取得時にルノー・グループが適用した公正価値による資産・負債の調整及び日産のルノー・グループに対する投資（持分法による）の消去は含めていない。

	2021年度現在		2020年度現在	
	(単位：十億円)	(単位：百万ユーロ) ⁽¹⁾	(単位：十億円)	(単位：百万ユーロ) ⁽²⁾
売上高	8,937	68,820	7,378	60,590
当期純利益				
親会社株主持分	134	1,032	(1,395)	(11,458)
非支配株主持分	(22)	(169)	5	40
その他の包括利益項目				
親会社株主持分	411	3,165	(142)	(1,167)
非支配株主持分	70	539	(10)	(79)
包括利益				
親会社株主持分	545	4,197	(1,537)	(12,624)
非支配株主持分	48	370	(5)	(39)
日産からの受取配当金	-	-	-	-

	2021年12月31日		2020年12月31日	
	(単位：十億円)	(単位：百万ユーロ) ⁽¹⁾	(単位：十億円)	(単位：百万ユーロ) ⁽²⁾
固定資産	6,564	50,345	6,336	50,093
流動資産	10,159	77,918	10,432	82,475
資産合計	16,723	128,264	16,769	132,568
資本				

親会社株主持分	4,756	36,478	4,115	32,535
非支配株主持分	414	3,175	357	2,823
固定負債	5,430	41,647	5,702	45,080
流動負債	6,123	46,963	6,594	52,130
資本及び負債合計	16,723	128,264	16,769	132,568

- (1) 損益計算書項目は2021年度の平均為替レート（129.86円 = 1ユーロ）で換算。財政状態計算書項目は2021年12月31日の為替レート（130.38円 = 1ユーロ）で換算。
- (2) 損益計算書項目は2020年度の平均為替レート（121.78円 = 1ユーロ）で換算。財政状態計算書項目は2020年12月31日の為替レート（126.49円 = 1ユーロ）で換算。

12 - G. 日産自動車に対する投資のヘッジ

ルノー・グループは1999年以降、日産への投資に係る円・ユーロの為替リスクを部分的にヘッジしている。このヘッジの詳細については注25-B2に記載している。

これに係るヘッジ取引残高は2021年12月31日現在、日本のサムライ債市場において直接円建てで発行した社債総額183億円（140百万ユーロ）である。

2021年度は為替差により4百万ユーロのプラスの効果が発生した（2020年度は為替差損益により相互に相殺された）。

12 - H. ルノー・グループの日産自動車への投資の市場価格に基づく価値

2021年12月31日現在の株式相場556円 / 株によれば、ルノー・グループの日産に対する投資価値は7,812百万ユーロと評価される（2020年12月31日現在では株式相場560円 / 株で8,110百万ユーロ）。

12 - I. 日産への投資の減損テスト

2021年12月31日現在、日産への投資の株式市場における価値が、ルノー・グループの財政状態計算書における価値を51.9%下回っていた（2020年12月31日現在は44.5%下回っていた）。

会計方針の注記に示している方法により、2021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6.53%及び永久成長率（インフレの影響を含む）1.47%を適用した。継続価値は日産の過去のデータ並びに台数及び為替に関する新たな中期予測を含む保守的な中長期予測と整合する収益性の見積もりの下で算定した。

テストの結果、2021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が合理的に変更されても、日産への投資の回収可能価額が帳簿価額を下回ることはないと判断されている。

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%を適用して2020年12月31日現在に実施した減損テスト後、同様の結論に達した。

12 - J. ルノー・グループと日産グループ間の取引

12 - J1. 自動車（アフトワズを除く）及び販売金融

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：
 - 2021年度のルノー・グループから日産グループへの売上の総額は、約1,763百万ユーロであった（2020年度は1,785百万ユーロ）。その内訳は、車両が約1,065百万ユーロ（2020年度は1,017百万ユーロ）、構成部品が約579百万ユーロ（2020年度は669百万ユーロ）、及びサービスが約119百万ユーロ（2020年度は99百万ユーロ）である。
 - 2021年度のルノー・グループによる日産グループからの購入総額は、約1,559百万ユーロであった（2020年度は1,361百万ユーロ）。その内訳は、車両が約1,206百万ユーロ（2020年度は1,000百万ユーロ）、構成部品が約226百万ユーロ（2020年度は277百万ユーロ）、及びサービスが約127百万ユーロ（2020年度は84百万ユーロ）である。
 - 2021年12月31日現在のルノー・グループの日産グループに対する債権残高は、424百万ユーロであり（2020年12月31日現在は463百万ユーロ）、また2021年12月31日現在のルノー・グループの日産グループに対する債務残高は607百万ユーロである（2020年12月31日現在は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、日産グループのカウンターパーティーとして、為替及び金利のリスクをヘッジするための金融商品取引を行っている。ルノー・ファイナンスは外為市場において、2021年度に総額約124億ユーロの外国為替取引を日産のために行っている（2020年度は99億ユーロ）。為替及び金利デリバティブに関して日産との間で行われる取引は市場価格で計上され、ルノー・ファイナンスが運用するポジションに含まれる。貸借対照表上では、日産グループに関するデリバティブ資産は2021年12月31日現在11百万ユーロであり（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12月31日現在34百万ユーロである（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年度に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75百万ユーロであった（2020年度は91百万ユーロ）。2021年12月31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32百万ユーロであり（2020年12月31日現在は68百万ユーロ）、2021年12月31日現在の債務残高は121百万ユーロである（2020年12月31日現在は156百万ユーロ）。

アライアンス・パートナーはまた、提携している関連会社及び共同支配企業に投資している。それらの事業体の活動及び所在地、並びにルノー・グループがそれらの事業体に及ぼしている影響については、その詳細を注13に示している。

12 - J2. アフトワズ

2021年度、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、見積金額で3百万ユーロ及び23百万ユーロに達した（2020年度はそれぞれ56百万ユーロ及び15百万ユーロ）。

2021年12月31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12百万ユーロの営業債務（2020年12月31日現在は14百万ユーロ）によって構成される。

注13 - 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)	2021年度	2020年度
------------	--------	--------

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	135	(175)
持分法が適用される関連会社 ⁽¹⁾	93	(24)
持分法が適用される共同支配企業 ⁽²⁾	42	(151)
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	721	502
持分法が適用される関連会社	512	380
持分法が適用される共同支配企業	209	122

(1) ルノー・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）の生産資産にかかる減損を含む（2020年12月31日現在は73百万ユーロ）。

(2) 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）は財政難に陥っているため、2021年6月30日以降、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ている。2022年1月12日、RBJACは管財人による管理下に置かれた。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25百万ユーロの減損を認識するにいたった（注6-E）。持分法が適用される共同支配企業に関して2020年度に計上された損失は、主にRBJAC及びルノー・アルジェリ・プロダクションに関するものであった（注13-C）。

13 - A. 持分法が適用される主要なその他の関連会社及び共同支配企業に関する情報

会社	所在国	主な活動	ルノー・グループが保有する所有権及び議決権の割合		2021年12月31日現在のその他の関連会社及び共同支配企業に対する投資	2020年12月31日現在のその他の関連会社及び共同支配企業に対する投資
			2021年12月31日現在	2020年12月31日現在		
関連会社						
自動車（アフトワズを除く）						
Motorlu Araclar Imalve Satis AS (MAIS (マイス))	トルコ	自動車販売	49%	49%	64	76
ルノー・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）	インド	自動車製造	30%	30%	135	115
ブーヌ・コムヌール	フランス	廃棄物処理	33%	33%	80	64
EGT	中国	自動車製造	25%	25%	6	
ベルコール	フランス	電気自動車	24%		25	
モビリティ・トレーダー・ホールディング ⁽¹⁾	ドイツ	自動車販売	3%		20	
販売金融						

モビリティ・トレーダー・ホールディング ⁽¹⁾	ドイツ	自動車販売	5%		30	
RNバンク	ロシア	金融	30%	30%	94	76
日産ルノー・フィナンシャル・サービシーズ・インドア・プライベート・リミテッド	インド	金融	30%	30%	36	31
共同支配企業						
自動車(アフトワズを除く)						
ルノー・アルジェリア・プロダクション	アルジェリア	自動車製造	49%	49%		
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	中国	自動車製造	49%	49%		
アライアンス・ベンチャーズb.v.	オランダ	新たなテクノロジー新興企業への融資	40%	40%	159	89
ワイロット	フランス	電気自動車	21%		10	
Hyvia	フランス	水素自動車	50%		4	
アフトワズ						
JSC OAT	ロシア	自動車製造	40%		10	
販売金融						
オルファン・フィナンスマン・アノニム・シルケティ	トルコ	金融	50%	50%	16	22
モビリティサービス						
カーシェアリング・モビリティ・サービーズSL	スペイン	モビリティサービス	50%	50%	5	7
その他の重要ではない関連会社及び共同支配企業					27	22
合計					721	502

(1) モビリティ・トレーダー・ホールディングに対する投資は、自動車部門及び販売金融部門によって共同保有している(注3参照)。

下記の表は、ルノー・グループと持分法により計上される主要なその他の関連会社及び共同支配企業との間の売買取引の合計額並びにこれらの企業とのルノー・グループの貸借対照表上のポジションを示す。

(単位:百万ユーロ)	2021年度		2020年度	
連結損益計算書	その他の関連会社及び共同支配企業に対する売上	購入	その他の関連会社及び共同支配企業に対する売上	購入

Motorlu Araclar Imal ve Satis A.S (MAIS (マイルス))	1,354	(2)	1,589	(4)
ルノー・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)	7	(461)	5	(336)
RNバンク	-	(5)	-	(5)
ブーヌ・コムヌール	18	(1)	17	-
EGT	7	(208)	6	3
ルノー・アルジェリ・プロデュークシオン	-	(89)	3	(10)

(単位:百万ユーロ)	2021年12月31日現在				
	金融資産	自動車顧客債権	その他の資産	営業債務	その他の負債
Motorlu Araclar Imal ve Satis A.S (MAIS (マイルス))	-	17	-	2	-
ルノー・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)	-	25	200	59	-
RNバンク	-	-	-	-	1
ブーヌ・コムヌール	-	11	-	-	7
EGT	27	2	1	57	-
ルノー・アルジェリ・プロデュークシオン	-	4	-	-	-

(単位:百万ユーロ)	2020年12月31日現在				
	金融資産	自動車顧客債権	その他の資産	営業債務	その他の負債
Motorlu Araclar Imal ve Satis A.S (MAIS (マイルス))	-	-	-	7	2
ルノー・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)	-	32	192	53	-
RNバンク	60	-	1	-	1
ブーヌ・コムヌール	-	12	-	-	14
EGT	24	3	-	-	-
ルノー・アルジェリ・プロデュークシオン	-	-	-	1	-

13 - B. 持分法が適用されるその他の関連会社に関する累積の財務情報

(単位:百万ユーロ)	2021年12月31日現在	2020年12月31日現在
関連会社に対する投資	512	380
関連会社の利益(損失)に対する持分	93	(24)

その他の包括利益項目に対する関連会社の持分	(218)	(203)
包括利益に対する関連会社の持分	(125)	(227)

13 - C. 持分法が適用される共同支配企業に関する累積の財務情報

(単位：百万ユーロ)	2021年12月31日現在	2020年12月31日現在
共同支配企業に対する投資	209	122
共同支配企業の利益（損失）に対する持分	42	(151)
その他の包括利益項目に対する共同支配企業の持分	(38)	(37)
包括利益に対する共同支配企業の持分	4	(188)

日産とともに共同所有されるルノー・日産B.V.は重要ではないため連結されていない。

注14 - 棚卸資産

(単位：百万ユーロ)	2021年12月31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	1,811	(268)	1,543	1,665	(276)	1,389
仕掛品	360	(3)	357	310	(2)	308
中古車両	1,065	(114)	951	1,376	(162)	1,214
製品及び予備部品	2,080	(139)	1,941	2,882	(153)	2,729
合計	5,316	(524)	4,792	6,233	(593)	5,640

注15 - 販売金融債権

15 - A. 販売金融債権の種類別内訳

(単位：百万ユーロ)	2021年12月31日現在	2020年12月31日現在
ディーラー向け債権	6,343	7,862
消費者向け融資	23,159	23,383
リース及び類似取引	11,024	10,639
総額	40,526	41,884
減損	(1,028)	(1,064)
純額	39,498	40,820

公正価値の詳細は注24-Aに記載している。

15 - B. 販売金融債権の譲渡

(単位：百万ユーロ)	2021年12月31日現在	2020年12月31日現在
------------	---------------	---------------

	帳簿価額	公正価値	帳簿価額	公正価値
貸借対照表に計上されている債権譲渡	12,589	12,541	11,790	11,743
関連債務	3,098	3,113	3,259	2,916

販売金融部門は最終顧客へのローン及びディーラーシップ・ネットワークに対する債権について、ドイツ、フランス、イタリア及び英国における様々な公募での証券化取引やフランス、英国及びドイツにおける様々な導管体による資金調達を行ってきた。どちらのタイプの資金調達も、特別目的事業体（SPV）を通じて行われる。いくつかの公募証券はRCIバンクが引き受けており、これによりRCIバンクは欧州中央銀行において適格担保とされる証券を有することができる。

2021年、販売金融部門はドイツで自動車ローンを裏付け資産とする公募の証券化を行い、900百万ユーロの優先証券（うち200百万ユーロは自己保有）を発行した。

リスクはすべてルノー・グループが負っているため、かかる証券化取引を通じて譲渡した債権の消滅を認識していない。関連債務はこの証券化による有価証券に対応するもので、「その他の証書による債務」に計上されている。

譲渡債権とそれに対応する関連債務との差異は、証券化に必要な債権信用度の高さや、RCIバンクが流動性準備金のために留保する証券の割合によるものである。

証券化した資産の再譲渡や担保設定はできず、債券の引受人は譲受した資産に係る請求権を有するのみである。

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28-A.4に示している。

15 - C. 販売金融債権の満期

(単位：百万ユーロ)	2021年12月31日現在	2020年12月31日現在
1年以内	18,499	20,727
1～5年	20,644	19,675
5年超	355	418
販売金融債権合計（純額）	39,498	40,820

15 - D. 販売金融債権のリスクのレベル別内訳

販売金融部門は、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、引当金の大幅な増加には至らなかった。

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。これは、ブラジルの減損債権の増加（ひいてはこれらの債権の引当率の低下）につながったが、非G7諸国には影響を与えなかった。

(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 12月31日現在
総額	34,183	6,343	40,526
健全な債権	30,067	6,118	36,185
当初認識から信用リスクの上昇が見られる債権	3,126	165	3,291
貸倒債権	990	60	1,050
貸倒債権合計の割合	2.9%	0.9%	2.6%
減損	(953)	(75)	(1,028)
健全な債権に係る減損	(254)	(37)	(291)
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	(161)	(9)	(170)
貸倒債権に係る減損	(538)	(29)	(567)
総純額	33,230	6,268	39,498

(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

15 - E. 販売金融の信用リスクに対するエクスポージャー

販売金融活動に係るリスクには、帳簿に示された販売金融債権の純額以外にも「オフバランス約定」（注28-A）の項に記載されている取消不能の顧客への貸付確定金額があり、この金額を加算したものが販売金融活動における信用リスクの総額となる。このリスクは顧客から差し入れられる担保により軽減されており、その詳細は「取得済みのオフバランス約定」（注28-B）の項に記載されている。特に、2021年12月31日現在については、805百万ユーロの担保（2020年12月31日現在は866百万ユーロ）が回収遅延又は減損処理済みの販売金融債権に対して差入れられている。

顧客の信用リスクは、（スコアリング・システムを用いて）評価され、活動の種類（顧客及びディーラー）によりモニタリングされる。当年度末現在において、満期到来前又は減損処理前の販売金融債権については、規制により定義されるような不良債権化の兆候や販売金融債権の顧客に対するリスクの著しい集中は見られない。

注16 - 債権

債権の純額

(単位：百万ユーロ)	2021年12月31日現在	2020年12月31日現在
総額	1,593	1,808
発生信用損失による減損 ⁽¹⁾	(797)	(889)
予想信用損失による減損	(8)	(9)
純額	788	910

(1) 2021年12月31日現在はイランに関連したマイナス678百万ユーロを含む。

この項目には、ルノー・グループの販売金融会社又はグループ外の事業体に売却され、債権の保有に伴う実質的にすべてのリスク及び利益が移転されている債権は含まれない。希薄化リスク（主に商事紛争に起因する未決済リスクなど）はルノー・グループの負担であるが、微々たるものである。このようにしてルノー・グループの販売金融会社に譲渡された債権は販売金融債権の中に、主としてディーラーシップに対する債権として含まれる。

さらに、自動車（アフトワズを除く）部門、アフトワズ及びモビリティサービス部門の顧客に対する著しいリスクの集中は見られず、また、ルノー・グループ外の顧客でこれらの部門の総売上高の10%超を占める先は1件もない。

信用リスクの管理方針は注25-B6に示す。

債権の信用リスクのエクスポージャーの最大額は、かかる債権の帳簿に示された純額となる。

自動車顧客債権の減損モデルは注2-Gに示す。

公正価値の詳細は注24-Aに記載している。

注17 - その他の流動及び固定資産

(単位：百万ユーロ)	2021年12月31日現在			2020年12月31日現在		
	固定	流動	合計	固定	流動	合計
前払費用	133	351	484	133	315	448
未収税金（当期税金を含まない）	230	1,387	1,617	213	1,567	1,780
未収税金（当期税金に係る）	19	128	147	18	153	171
その他の債権	488	1,753	2,241	501	1,731	2,232
非連結子会社に対する投資及び資産計上可能な前払金 ⁽¹⁾	96	-	96	91	-	91
自動車部門の通常取引に係るデリバティブ	-	50	50	-	31	31
販売金融部門の金融取引に係るデリバティブ	-	147	147	-	230	230
売却目的で保有する資産	-	129	129	-	-	-
合計	966	3,945	4,911	956	4,027	4,983
<i>総額</i>	<i>1,080</i>	<i>4,075</i>	<i>5,155</i>	<i>1,092</i>	<i>4,106</i>	<i>5,198</i>

減損	(114)	(130)	(244)	(136)	(79)	(215)
----	-------	-------	-------	-------	------	-------

(1) 10百万ユーロを超える非連結子会社に対する投資はルノー・日産BV及びKadensisに関するものである。

注18 - 資本

18 - A. 資本金

2021年12月31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株当たりの額面金額は3.81ユーロである(1株当たりの額面金額は2020年12月31日現在から変更無し)。

自己株式への配当はない。自己株式は2021年12月31日現在、ルノーSA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㈱を通じてルノーSA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)。

18 - B. 資本運用

ルノー・グループの資本運用の目的は、事業の継続性を保証することにより株主へのリターン及びその他の関係者の利益を確保し、資本構造を最適に維持することにより費用の最適化を図ることにある。株主配当金の支払調整、株式の償還、新株の発行などを行う場合もある。

ルノー・グループの目的については各事業セグメントにおいて様々な方法で管理統制されている。

販売金融部門には銀行業に対する法定比率を遵守する義務がある。最低支払能力比率(リスク加重資産総額に対する、劣後ローンを含めた資本の比率)は8%である。RCIバンクのコアTier1支払能力比率は2021年12月31日現在で14.76%である(2020年12月31日現在で17.34%)。

また、ルノー・グループは日産への投資について部分的ヘッジを行っている(注12-G及び25-B2)。

18 - C. ルノー自己株式

株主総会の決議に従って、取締役会はルノー自己株式をすべてルノー・グループのマネジャー及び幹部社員に付与する現行のストック・オプション及び業績連動株式制度及びその他の株式報酬に関する合意に割当ててることを決定した。

	2021年12月31日現在	2020年12月31日現在
自己株式制度の総額(単位:百万ユーロ)	237	284
自己株式の総数	4,582,464	4,538,199

18 - D. 配当

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

18 - E. 為替換算調整勘定

各年度の為替換算調整勘定の変動は次のとおり分析される。

(単位：百万ユーロ)	2021年度	2020年度
日産に対する投資価額の為替換算調整勘定の変動	594	(1,131)
日産に対する投資の部分ヘッジによる影響(税引後)(注12-G)	4	
日産に係る為替換算調整勘定の変動額合計	598	(1,131)
超インフレ経済に関する変動	21	(21)
その他の為替換算調整勘定の変動	82	(749)
為替換算調整勘定変動額合計	701	(1,901)

超インフレ経済に関する変動は、2018年1月1日からアルゼンチンの子会社に起因する為替換算調整勘定の変動を含む。2020年度は、日産に対する投資純額の部分的ヘッジ効果が相殺された。「その他の為替換算調整勘定の変動」は主としてロシア・ルーブル及びブラジル・レアルの変動によるものである。

18 - F. 金融商品再評価準備金

18 - F1. 金融商品再評価準備金残高の変動

下表の金額は税効果を考慮後の数字である。

(単位：百万ユーロ)	キャッシュ・フロー・ヘッジ	公正価値で測定される資本性金融商品 ⁽²⁾	公正価値で測定される負債性金融商品	合計	親会社株主持分合計
2020年12月31日現在	(119)	496⁽²⁾	4	381	384
資本に計上された公正価値の変動	83	355	(3)	435	425
資本から損益への組替調整 ⁽¹⁾	9	-	(2)	7	7
資本から準備金への組替調整 ⁽³⁾	-	(811)	-	(811)	(811)
2021年12月31日現在	(27)	40	(1)	12	5

(1) 資本から損益へ組替調整されたキャッシュ・フロー・ヘッジの内訳については以下の注F2を参照、また、資本から損益計算書へのキャッシュ・フロー・ヘッジの組替調整スケジュールについては以下の注F3を参照。

(2) 公正価値で測定される資本性金融商品についての再評価準備金は主にダイムラー株に関連している(注22-B)。

(3) 準備金に組み替えられたルノーの554百万ユーロのダイムラー株式売却益(注22-B)及び準備金に組み替えられた日産の252百万ユーロのダイムラー株式売却益(注12-D)を含む。

18 - F2. 金融商品再評価準備金から損益計算書項目に組替調整されたキャッシュ・フロー・ヘッジの内訳

(単位：百万ユーロ)	2021年度	2020年度
営業総利益	15	9
その他の営業利益及び営業費用	(1)	-

当期及び繰延税金	(5)	(2)
キャッシュ・フロー・ヘッジに係る損益計算書項目への組替調整額合計	9	7

18 - F3. 金融商品再評価準備金から損益計算書項目への、キャッシュ・フロー・ヘッジの組替調整スケジュール

(単位：百万ユーロ)	2021年12月31日現在	2020年12月31日現在
1年以内	-	2
1年超	21	(20)
キャッシュ・フロー・ヘッジ再評価準備金 (関連会社及び共同支配企業を除く)	21	(18)
キャッシュ・フロー・ヘッジ再評価準備金 (関連会社及び共同支配企業分)	(48)	(101)
キャッシュ・フロー・ヘッジ再評価準備金合計	(27)	(119)

上記のスケジュールはキャッシュ・フロー・ヘッジ契約の満期を基にしている。

18 - G. 業績連動株式制度及びその他の株式報酬契約

取締役会は定期的にルノー・グループの幹部社員及びマネジャーに対し、制度ごとに権利確定期間及び最低保有期間の異なる業績連動株式を付与している。すべての制度において、受益者への業績連動株式の付与数を決定するうえで勤務成果を条件に加えている。業績連動株式の権利の喪失は適用される規則に基づき、自己都合退職又は雇用終了の場合は全権利を喪失し、会社の都合による退職の場合は個別に決定される。

2021年度に、1,605千株式（当初価値総額40百万ユーロ）に係る業績連動株式制度プラン28が導入された。株式の権利確定期間は3年で、最低保有期間はない。

株式報酬は会計方針（注2-R）に記載の方法により評価されている。主な詳細は以下のとおりである。

プラン	当初価値 (千ユーロ)	ユニット公正価値	2021年度費用 (百万ユーロ)	2020年度費用 (百万ユーロ)	付与日の株価 (ユーロ)	株価変動率	金利	行使価格 (ユーロ)	オプション期間	1株当たり配当金額 (ユーロ)
プラン23 ⁽¹⁾	19,929	65.72	-	(2)	76.16	N/A	(0.48)%	N/A	4 years	2.40 - 2.88
プラン24 ⁽¹⁾	53,646	66.18	-	(3)	82.79	N/A	(0.56)%	N/A	3-4 years	3.15 - 3.34
	22,167	66.16	(1)	(5)		N/A	(0.57)%	N/A	4 years	3.15 - 3.34
プラン25 ⁽¹⁾	63,533	73.37	2	(13)	90.64	N/A	(0.57)%	N/A	3-4 years	3.55 - 4.25
	23,096	69.73	(3)	(3)	88.93	N/A	(0.57)%	N/A	4 years	3.55 - 4.25
プラン26	49,618	42.50	(15)	(17)	54.99	N/A	-	N/A	3 years	3.55 - 3.50
プラン27 ⁽¹⁾	11,062	10.31	(4)	(3)	14.55	N/A	(0.54)%	N/A	3 years	1.05-1.35
プラン28 ⁽¹⁾	1,736	33.07	(1)	-	33.73	N/A	(0.61)%	N/A	3 years	0.65
	38,678	31.60	(9)	-	33.73	N/A	(0.61)%	N/A	3 years	0.65

合計	(31)	(46)	
----	------	------	--

(1) これらの制度については記載の期間内において業績連動株式の付与日が分かれている。上表では付与日ごとの付与数で加重平均した数字を表示している場合もある。

18 - G1. 各対象者が保有する株式にかかる権利の変動

各対象者が保有する株式にかかる権利の数の変動は以下のとおりである。

	2020年1月1日現在	期限切れの権利			2021年12月31日現在未
	未確定の権利	付与	確定した権利	及びその他の調整	確定の権利
株式にかかる権利	4,414,274	1,604,996	(965,735) ⁽¹⁾	(609,167)	4,444,368

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

18 - G2. 業績連動株式及び変動報酬として付与された株式

プラン23からプラン25について、権利確定期間及び最低保有期間は、各国の税制を考慮するため、受益者が税法上のフランス居住者か又はその他の国の居住者かによって異なる。

税法上のフランス居住者に付与される株式における権利確定期間は3年で、保有期間はその後の1年である。

税法上のフランス非居住者については、権利確定期間は4年間で、最低保有期間はない。

プラン26からは、税法上のフランス居住者又は外国居住者に対して、権利確定期間は3年間で、保有期間はない。

制度	付与日	2021年 12月31日時点 で付与された 株式の権利	権利確定日	保有期間
プラン23	2016年4月29日	-	2020年4月29日	無し
プラン24	2017年2月9日	-	2020年2月9日 2021年2月9日	2020年2月9日 - 2021年2月9日 無し
プラン25	2018年2月15日	- 175,807	2021年2月15日 2022年2月15日	2021年2月15日 - 2022年2月15日 無し
プラン26	2019年6月12日	1,338,350	2022年6月12日	無し
プラン27	2020年2月13日	1,375,740	2023年2月13日	無し
プラン28	2021年4月23日	1,554,471	2024年4月23日	無し
合計		4,444,368		

18 - H. 非支配株主の持分

会社	所在国	非支配株主が 保有する所有権 及び議決権の割合		当期純利益 - 非支配株 主持分 (単位：百万ユーロ)		資本 - 非支配株主 持分 (単位：百万ユーロ)		非支配株主（少数株 主）に対する支払配当 金 (単位：百万ユーロ)	
		2021年 12月31日 現在	2020年 12月31日 現在	2021年度	2020年度	2021年 12月31日 現在	2020年 12月31日 現在	2021年度	2020年度
自動車（アフトワズを除く）									
ルノー・サムスン・モーターズ	韓国	20%	20%		(11)	176	178		(7)
オヤック・ルノー・オートモビル・ファブリカリ	トルコ	48%	48%	18	45	304	341	(58)	
JMEV	中国	50%	50%	(14)	(8)	20	31		
その他				8	1	14	9	(2)	(3)
自動車（アフトワズを除く）合計				12	27	514	559	(60)	(10)
販売金融									
バンコ・RCI・ブラジル (Banco RCI Brasil)	ブラジル	40%	40%	10	8	-		(16)	(8)
ロンボ・コンパニア・フィナンシエラ (Rombo Compania Financiera)	アルゼンチン	40%	40%	(1)	(3)	-			
RCI・コロンビアSA (RCI Colombia SA)	コロンビア	49%	49%	8	2	-		(2)	
その他				3	2	13	12	(2)	(3)
販売金融合計				20	9	13	12	(20)	(11)
アフトワズ									
アライアンス・ロステック・オートb.v. ⁽¹⁾	オランダ	32%	32%				578		
ラーダ・オート・ホールディング000 ⁽¹⁾	ロシア	32%	32%			624			
アフトワズ	ロシア	32%	32%	37	(68)	(551)	(564)	3	8

LLC・ラーダ・イジェフスク (LLC Lada Izhevsk)	ロシア	32%	32%	2	2	(16)	(17)		(4)
その他				15	3	9	12	(4)	(4)
アフトワズ合計				54	(63)	66	9	(1)	(0)
モビリティサービス合計				(7)	(11)	(19)	(14)		
合計				79	(38)	574	566	(81)	(21)

(1) アライアンス・ロステック・オートb.v.からラーダ・オート・ホールディング000へのアフトワズ株式の譲渡については、注3-Bを参照のこと。

ルノー・グループは、バンコ・RCI・ブラジル、ロンボ・コンパニア・フィナンシエラ、RCI・コロンビアSAの少数株主に対し、その投資分を売却するプットオプションを付与している。これらプットオプションに相当する負債の額はその他負債に含まれており、2021年12月31日現在、それぞれブラジル子会社については102百万ユーロ、アルゼンチンの子会社については4百万ユーロ、コロンビアの子会社については63百万ユーロである（2020年12月31日現在はそれぞれ100百万ユーロ、4百万ユーロ及び61百万ユーロであった）。これに相当する費用は資本勘定に計上され、非支配株主持分に優先的に割り当てられ、残りの額が親会社株主持分に割り当てられる。負債は公正価値で表示される。公正価値は、決算日現在に存在する金融ポートフォリオの将来の結果及びパートナーシップ契約の規定を考慮して、潜在的な購入価格を見積もることにより決定される。これは認識モデルを用いているが、それに関連する重要なデータが観測可能な市場データには基づいていないため、これはレベル3の公正価値である。

トルコのオヤックとの間で2018年度にパートナーシップ契約が締結されたが、その契約は、プットオプション及びコールオプションを含む（注28-A3を参照のこと。）。ルノー・グループもまた、オヤック・グループのいくつかの企業体における株式のコールオプションを保有している（注28-B）。

子会社の運営に対する規制の枠組みに由来する制限を除いて、ルノー・グループが自らの資産を利用又は使用する能力及びその負債を決済する能力に対する重大な制限は存在しない。現地の監督当局が、銀行業務を行う子会社に対し、資本及び流動性について特定の水準を維持すること、グループの他の当事者に対するエクスポージャーを制限すること及びその他比率を遵守することを要求する可能性がある。

注19 - 退職給付及びその他の従業員長期給付債務に対する引当金

19 - A. 退職給付その他の給付制度

退職給付その他の従業員長期給付債務は、本質的に、在職従業員に係るものである。これらの給付は、確定拠出型制度又は確定給付型制度により行われる。

確定拠出型制度

ルノー・グループは各国の法律・慣行に従い年金及びその他の保障制度の責任を負う国家機関に対して給与に応じた拠出金の支払を行なっている。現在、これらの制度に関する数理計算上の債務はない。

確定拠出型制度に係る総費用は、2021年度は393百万ユーロであった（2020年度は415百万ユーロ）。

確定給付型制度

確定給付型制度の会計処理については注2-Sに記載されており、この制度のために引当金が設定されている。当該制度の対象となる給付は以下のとおりである。

- ・ フランス、トルコなどの一定の国における法律又は契約の適用対象となる、退職又は離職時に支払われるべき給付
- ・ 従業員に契約上の利益を提供する補完年金（この種の制度はヨーロッパ、例えば、英国、フランス、ドイツ、オランダ、スイスなどで利用されている。）
- ・ その他、主に長期勤務報奨及び有給休暇の付与からなる長期給付

確定給付型補完年金制度については、一般的に、年金基金又は保険会社と契約を締結することにより積立が行われる。かかる場合、当該債務及び資産は別個に評価される。当該債務と支払原資のために保有される資産の公正価値との差異により積立不足又は積立超過となる場合がある。積立不足の場合には、引当金が計上される。積立超過の場合には、一定の条件に従って資産が認識される。

ルノー・グループの主要な確定給付型制度

フランスでは、ルノー・グループの退職補償金の支給のために、フランスの各会社が従業員代表と契約を締結する。当該補償金は従業員の給与及び勤続年数に基づいており、退職時に当該会社に雇用されていることが支給の条件となる。フランスの退職給付債務は全額引当金により賄われ、ルノー・グループの退職補償債務の大半を占める。

ルノー・グループの最も重要な補完年金制度は英国で運用されており、2つの確定給付型年金制度が2つの区分から構成される専用の年金基金の一環として運用されている。そのうち1つは自動車（アフトワズを除く）部門の子会社に係るもので、もう1つはRCI・ファイナンシャル・サービシーズ・リミテッド（RCI Financial Services Ltd.）に係るもので、合わせて1,745名を対象としている。この制度は2004年以降新規加入者を受け付けておらず、2019年12月31日以降、この制度に基づき追加の権利を獲得していない。2020年1月1日以降はすべての従業員が確定拠出型年金制度により利益を得ている。2021年12月31日現在、自動車（アフトワズを除く）部門専用の基金区分の積立不足額は、39百万ポンドと評価されており、RCI・ファイナンシャル・サービシーズ・リミテッド専用の基金区分の積立不足額は9百万ポンドと評価されている。

この年金基金（トラスト）は法人である。当該年金基金は、加入会社並びにその在職従業員及び元従業員を等しく代表する受託者で構成される理事会により管理運用される。当該年金基金は、現地の法令に準拠しており、当該法令により最低積立必要額が定められているため、ルノー・グループにより追加拠出が実行される可能性がある。3年に1度の評価を前回2018年に行った後、ルノー・グループは、毎年5百万ポンドを上限とした拠出を行うことにより、2027年までに積立不足を補填することを確約した。資産運用方針は基金のセクション毎に監督当局により定められ、運用業績についても四半期毎に監督官庁の調査を受ける。これらの制度に係るリスクは通常のリスクである（積立資産に対する将来の運用収益の低下、株式市場の下落、受益者の平均余命の長期化、インフレ率の上昇等）。

グループ確定給付型制度の主要な変更内容

2021年12月31日現在、60百万ユーロ（2020年12月31日現在は108百万ユーロ）の金額が、団体協約退職制度から利益を得る従業員について、退職補償金からリストラクチャリング引当金に再分類されている。

19 - B. 最も重要な制度を対象とした引当金及びその他データの算出のために使用された主要な数理計算上の仮定

フランスにおけるルノー・グループの退職補償金を対象とした主要な数理計算上の仮定及び実際のデータ	2021年12月31日現在		2020年12月31日現在	
	ルノー-s.a.s.	その他の企業	ルノー-s.a.s.	その他の企業
退職年齢	60-65歳	60-67歳	60-65歳	60-67歳

割引率 ⁽¹⁾	0.82%	0.6%-2%	0.31%	0.2%-2%
昇給率	2.2%	1%-2.8%	2.2%	1%-3%
制度期間	13年	5-20年	13年	6-20年
債務総額	1,050百万ユーロ	168百万ユーロ	1,191百万ユーロ	187百万ユーロ

(1) フランスにおけるルノー・グループの債務評価に使う割引率は、債務の期限によって各社異なる。割引率のベンチマークとは、ゼロクーポン利率に、ロイターにより公表されたAAの格付けを有する発行体向けの平均的なスプレッド・カーブを加えたものである。

英国におけるルノー・グループの補完年金を 対象とした主要な数理計算上の仮定及び実 際のデータ	2021年12月31日現在		2020年12月31日現在	
	自動車（アフ トワズを除く）	販売金融	自動車（アフ トワズを除く）	販売金融
財務上の割引率 ⁽¹⁾	1.90%	1.90%	1.40%	1.40%
昇給率	N/A	N/A	N/A	N/A
制度期間	18年	20年	19年	21年
積立資産の実際の運用収益	-2.3%-22.2%	9.30%	7%-7.2%	7.84%
債務総額	419百万ユーロ	49百万ユーロ	395百万ユーロ	48百万ユーロ
年金基金により運用された資産の公正価値	373百万ユーロ	38百万ユーロ	323百万ユーロ	32百万ユーロ

(1) 割引率は、AA-の格付けを有する社債のiBoxxポンド指数（DTRBポンドAA格付け社債イールドカーブ）に基づきデロイトにより設定された利率カーブを参照して決定された。

19 - C. 当期費用純額

（単位：百万ユーロ）	2021年度	2020年度
当期勤務費用	85	88
過去勤務費用及び清算における損益	-	1
純負債（又は純資産）に生じる純利息	11	16
従業員数調整制度の影響	(5)	(1)
損益計算書に計上された当期費用（利益）純額	91	104

19 - D. 貸借対照表に記載された引当金の詳細

19 - D1. 引当金の内訳

（単位：百万ユーロ）	2021年12月31日現在		
	債務の現在価値	積立資産の公正価値	確定給付債務（資産）純額
退職及び雇用終了補償金			
フランス	1,134	(1)	1,133
ヨーロッパ（フランスを除く）	36	-	36
アフリカ及び中東	1	-	1
アメリカ	-	-	-

アジア太平洋	24	-	24
ユーラシア ⁽¹⁾	3	-	3
退職及び雇用終了補償金合計	1,198	(1)	1,197
補完年金			
フランス	84	(81)	3
英国	468	(411)	57
ヨーロッパ(フランス及び英国を除く) ⁽²⁾	349	(242)	107
アメリカ	-	-	-
アジア太平洋	3	-	3
アフリカ及び中東	3	-	3
補完年金合計	907	(734)	173
その他の長期給付			
フランス ⁽³⁾	58	-	58
ヨーロッパ(フランスを除く)	4	-	4
アメリカ	8	-	8
その他の長期給付合計	70	-	70
合計⁽⁴⁾	2,175	(735)	1,440

(1) 主に、ルーマニア及びトルコ。

(2) 主に、ドイツ及びスイス。

(3) 有給休暇の付与及び長期勤務報奨。

(4) 1年以内に満期が到来する負債総額(純額): 85百万ユーロ、1年超に満期が到来する負債総額(純額): 1,355百万ユーロ。

19 - D2. 確定給付債務純額一覧

(単位: 百万ユーロ)	2021年12月31日現在				
	1年未満	1年から5年	5年から10年	10年超	合計
債務の現在価値	105	282	407	1,381	2,175
年金資産の公正価値	(16)	(70)	(89)	(560)	(735)
確定給付債務(資産)純額	89	212	318	821	1,440

各制度の加重平均期間は2021年12月31日現在15年である(2020年12月31日現在は14年)。

19 - E. 債務、積立資産及び引当金の増減

(単位: 百万ユーロ)	債務の現在価値(A)	積立資産の公正価値(B)	確定給付債務純額(A)+(B)
2020年12月31日現在残高	2,318	(671)	1,647
当期勤務費用	85	-	85
過去勤務費用及び制度縮小、改訂及び清算における損益	-	-	-

純負債（又は純資産）に生じる純利息	17	(6)	11
従業員調整措置の効果	(5)	-	(5)
損益計算書に計上された2021年度当期費用（利益）純額(注19-C)	97	(6)	91
人口統計上の仮定の変化から生じる債務に係る数理計算上の差異	(9)	-	(9)
財務上の仮定の変化から生じる債務に係る数理計算上の差異	(90)	-	(90)
経験効果から生じる債務に係る数理計算上の差異	(10)	-	(10)
積立資産の運用収益純額（上記の純利息に含まれないもの）	-	(25)	(25)
その他の包括利益項目に計上された2021年度当期費用（利益）純額	(109)	(25)	(134)
雇用主による積立への拠出額	-	(13)	(13)
従業員による積立への拠出額	-	(2)	(2)
本制度に基づいて支払われた給付	(134)	10	(124)
為替レートの変動による影響	34	(29)	5
連結範囲の変更及びその他による影響*	(31)	1	(30)
2021年12月31日現在残高	2,175	(735)	1,440

* これらの影響には、団体協約退職制度に基づく補償金から利益を得る従業員について、退職補償金からリストラクチャリング引当金に再分類された60百万ユーロを含む。

2021年12月31日現在のその他の包括利益項目に計上された累積した数理計算上の差異（税引後）（関連会社の持分を除く）は758百万ユーロの損失（2020年12月31日現在は855百万ユーロの損失）であった。

各制度のために使用された割引率が100ベースポイント減少する場合、2021年12月31日現在の債務の額は結果的に537百万ユーロ増加する（2020年12月31日現在は569百万ユーロ）。また、各制度のために使用された割引率が100ベースポイント増加する場合、2021年12月31日現在の債務の額は結果的に472百万ユーロ減少する（2020年12月31日現在は452百万ユーロ）。

19 - F. 積立資産の公正価値

年金基金及び保険会社を通じて運用された資産の詳細は以下のとおりである。

（単位：百万ユーロ）	2021年12月31日現在		
	活発な市場に 上場している資産	非上場の資産	合計
年金基金			
現金及び現金同等物	1	-	1
株式	115	-	115
社債	245	-	245
投資信託に対する持分及びその他	50	-	50
合計 - 年金基金	411	-	411
保険会社			
現金及び現金同等物	1	7	8
株式	9	-	9

社債	211	5	216
不動産	30	1	31
投資信託に対する持分及びその他	29	31	60
合計 - 保険会社	280	44	324
合計	691	44	735

社債に投資された年金基金資産は、主として、英国を拠点とする制度に係る資産である（52.2%）。社債に投資された保険契約の関係国は、主として、オランダ（26.4%）、フランス（12.2%）、スイス（4.2%）及びドイツ（3.8%）である。英国における年金資産の実際運用収益は注19-Bに示す。

2021年度は、ルノー・グループの主要な積立資産に係る加重平均による運用収益率の実質値は5.4%（2020年度は2.2%）であった。

本書日現在、2021年度に年金基金に支払われるであろう拠出額の最善の見積もりは約11百万ユーロである。

ルノー・グループの年金基金資産には、ルノー・グループの金融商品が含まれない。不動産投資には、ルノー・グループが占有する不動産が含まれない。

注20 - 引当金の変動

(単位：百万ユーロ)	リストラクチャリング引当金 ⁽³⁾	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 ⁽¹⁾	約定及びその他に対する引当金	合計
2020年12月31日現在残高	812	992	205	496	421	2,926
繰入	371	574	28	31	321	1,325
目的使用による引当金取崩	(490)	(548)	(25)	(64)	(98)	(1,225)
引当金未使用部分の戻入	(68)	(19)	(65)	-	(78)	(230)
連結範囲の変更に伴う増減	-	-	-	-	(1)	(1)
為替換算調整勘定及びその他の増減	27	4	-	-	15	46
2021年12月31日現在残高⁽²⁾	652	1,003	143	463	580	2,841

(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1,550百万ユーロ、長期引当金は1,291百万ユーロ。

(3) リストラクチャリング費用には、団体協約退職制度に基づく補償金から利益を得る従業員について、退職補償引当金からの60百万ユーロの再分類が含まれている。

ルノー又はルノー・グループ会社に関与しているすべての既知の訴訟について毎年度末に調査が実施され、法律顧問の意見を考慮し、必要と考えられる引当金が、見積もられたリスクに対応して設定されている。2021年度中、ルノー・グループは新たな重大な訴訟に関連する引当金を計上しなかった。偶発債務に関する情報は注28-A2に示す。

リストラクチャリング引当金の増加は、大部分がヨーロッパ地域で導入した従業員数調整制度（注6-A）に係るものである。フランスでは、団体協約退職制度に基づき退職が予定されている従業員について、既存の退職補償引当金を控除後の額でリストラクチャリング引当金が計上されている。

2021年12月31日現在のその他の引当金には、環境規制への適合に係る引当金98百万ユーロが含まれる（2020年12月31日現在は91百万ユーロ）。この引当金には、使用済み車両及び中古バッテリーに関する費用に充当される引当金、並びにヨーロッパ地域の産業用地及びアメリカ及びユーラシア地域の工業用地に係る環境保全関連の法令遵守費用に充当される引当金が含まれる。

注21 - その他の流動及び固定負債

(単位：百万ユーロ)	2021年12月31日現在			2020年12月31日現在		
	固定	流動	合計	固定	流動	合計
当期税金	-	266	266		221	221
不確実な税金負債に対する引当金	217	6	223	179	6	185
未払税金（当期税金を除く）	17	1,201	1,218	18	1,341	1,359
社会保障費	26	1,324	1,350	24	1,250	1,274
その他負債	202	4,426	4,628	248	5,416	5,664
繰延収益	1,212	1,456	2,668	1,395	1,622	3,017
自動車部門の通常取引に係るデリバティブ	-	86	86		13	13
売却目的で保有する資産に関連する負債	-	182	182			
その他の負債合計	1,457	8,675	10,132	1,685	9,642	11,327
合計	1,674	8,947	10,621	1,864	9,869	11,733

その他の流動負債は主として、597百万ユーロの未払資産（2020年12月31日現在は1,116百万ユーロ）、販売報奨金プログラムに基づく支払額（2021年12月31日現在は1,731百万ユーロ、2020年12月31日現在は1,883百万ユーロ）及び買戻約定付販売契約について計上される繰延利益（2021年12月31日現在は370百万ユーロ、2020年12月31日現在は660百万ユーロ）に相当する。

繰延収益には、メンテナンス契約及び保証期間延長契約等の自動車サービス契約に関する繰延収益並びにパートナーとの間の提携契約に基づいて受領する前払金が含まれている。この収益は、グループの行うべき債務の履行に依存しない顧客支払スケジュール（全額前払い、又は特定期間終了時に支払期日が到来する定期支払い）を規定する契約に基づいた受取金に関するものである。繰延収益は契約期間にわたり売上高に振り替えられ、その内訳は以下のとおりである。

(単位：百万ユーロ)	自動車サービス契約		提携契約	
	2021年度	2020年度	2021年度	2020年度
1月1日現在の繰延収益	1,011	1,084	1,301	1,331
当期受取繰延収益	367	556	114	223
当期売上高計上繰延収益	(463)	(616)	(299)	(249)
連結範囲の変更	-	-	-	-
為替換算調整勘定等の変更	-	(13)	3	(4)
12月31日現在の繰延収益	915	1,011	1,119	1,301
売上高における計上				
1年以内	790	914	1,092	189
1～3年後	113	87	8	245

3 ~ 5 年後	12	10	19	867
----------	----	----	----	-----

[次へ](#)

V - 金融資産、負債、公正価値及び金融リスク管理

注22 - 金融資産：現金及び現金同等物

22 - A. 流動 / 固定別の内訳

(単位：百万ユーロ)	2021年12月31日現在			2020年12月31日現在		
	固定	流動	合計	固定	流動	合計
ダイムラー株式	-	-	-	951	-	951
非支配会社へのその他の投資	72		72	46		46
市場性ある有価証券及び譲渡可能負債証券	-	893	893	-	426	426
自動車部門の金融取引に係るデリバティブ	56	181	237	95	298	393
貸付金及びその他	245	306	551	161	457	618
金融資産合計	373	1,380	1,753	1,253	1,181	2,434
総額	373	1,383	1,756	1,255	1,207	2,462
減損	-	(3)	(3)	(2)	(26)	(28)
現金同等物 ⁽¹⁾	-	10,209	10,209	-	10,340	10,340
現金	-	11,719	11,719	-	11,357	11,357
現金及び現金同等物合計	-	21,928	21,928	-	21,697	21,697

(1) 現金同等物の主な内訳は、3ヶ月以内に満期が到来し、受取利息の変動のリスクが低い短期定期銀行預金（合計3,125百万ユーロ（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6,814百万ユーロ（2020年12月31日現在は8,514百万ユーロ））である。

金融資産、現金及び現金同等物に係るカウンターパーティリスクについては注25-B6に記載。

22 - 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1,143百万ユーロで売却した。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951百万ユーロであった。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12-D）。

22 - C. 非支配会社へのその他の投資

2021年12月31日現在、非支配会社へのその他の投資には、フランス政府と自動車メーカーが導入した自動車産業のサプライヤーに対する支援計画に基づく自動車未来基金（Fonds Avenir Automobile）に対して支払われる拠出金37百万ユーロが含まれている（2020年12月31日現在は27百万ユーロ）。2021年12月31日現在のルノー・グループによる支払残高は88百万ユーロである。

22 - D. 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。そうした国のほとんどでは、そのような資金は、現地において工業用又は販売金融用に使用する。

販売金融証券化ファンドが保有するいくつかの当座預金口座は、証券化された債権に対する信用を拡大するために利用され、その結果、債権支払でデフォルトに陥った場合の担保としての役割を果たす（注15-B1及び28-

A4)。これらの当座預金口座の金額は2021年12月31日現在909百万ユーロである（2020年12月31日現在は670百万ユーロ）。

注23 - 金融負債及び販売金融負債

23 - A. 流動 / 固定別の内訳

(単位：百万ユーロ)	2021年12月31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	247	-	247	245	-	245
社債	7,874	254	8,128	5,839	842	6,681
その他の証書による債務	-	997	997	-	1,318	1,318
金融機関からの借入	3,464	1,777	5,241	5,648	866	6,514
- フランス	2,325	1,080	3,405	4,378	98	4,476
- ロシア	1,087	14	1,101	1,021	133	1,154
- アフトワズを含む	1,087	14	1,101	1,021	118	1,139
- ブラジル	52	432	484	249	387	636
- モロッコ	-	181	181	-	130	130
リース負債	479	124	603	530	119	649
その他の金融負債 ⁽¹⁾	215	252	467	158	427	585
自動車部門の金融負債（デリバティブを除く）	12,279	3,404	15,683	12,420	3,572	15,992
自動車部門の金融取引に係るデリバティブ	54	199	253	99	337	436
自動車部門の金融負債	12,333	3,603	15,936	12,519	3,909	16,428
モビリティサービス部門の金融負債 ⁽²⁾	6	2	8	14	15	29
劣後ローン及びディアックの永久劣後証券 ⁽³⁾	893	-	893	890	-	890
金融負債	13,232	3,605	16,837	13,423	3,924	17,347
社債	-	13,810	13,810	-	17,560	17,560
その他の証書による債務	-	4,161	4,161	-	4,432	4,432
金融機関からの借入	-	5,734	5,734	-	4,552	4,552
その他の有利子負債（リース負債を含む） ⁽⁴⁾	-	21,374	21,374	-	20,919	20,919
販売金融部門の債務（デリバティブを除く）	-	45,079	45,079	-	47,463	47,463
販売金融部門の金融取引に係るデリバティブ	-	44	44	-	84	84
販売金融部門の債務	-	45,123	45,123	-	47,547	47,547
金融負債及び販売金融部門の債務の総計	13,232	48,728	61,960	13,423	51,471	64,894

(1) 2021年12月31日現在、IAS第16号を適用し、実質的に購入として分析されたリースについて計上された金融負債の金額は99百万ユーロに上る（2020年12月31日現在は86百万ユーロ）。

- (2) モビリティサービス部門の金融負債（内部の資金調達を含む。）は46百万ユーロに上る（「I - 事業セグメント及び地域に関する情報」 - A2）。
- (3) 2021年12月31日現在のRCIバンクの劣後ローン856百万ユーロを含む（2020年12月31日現在は850百万ユーロ）。
- (4) 2021年12月31日現在の販売金融部門のリース負債58百万ユーロを含む（2020年12月31日現在は45百万ユーロ）。

23 - 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 12月31日 現在
ルノーSAの永久劣後 証券	245	-		-	2	247
社債	6,681	1,411		18	18	8,128
その他の証書による 債務	1,318	(349)		28	-	997
金融機関からの借入	6,514	(1,329)		79	(23)	5,241
リース負債	649	(121)		4	71	603
その他の金融負債	585	(158)	(3)	42	1	467
自動車部門の金融負債 (デリバティブを 除く)	15,992	(546)	(3)	171	69	15,683
自動車部門の金融取引に 係るデリバティブ	436	(107)		(56)	(20)	253
自動車部門の金融負債合 計(a)	16,428	(653)	(3)	115	49	15,936
自動車部門の金融取引に 係るデリバティブ 資産 (b)	393	(134)		-	(22)	237
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(セグメント 別)(連結キャッシュ・ フロー計算書)(a) - (b)		(519)				
モビリティサービス 部門の金融負債	29	9		-	(30)	8
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		(510)				

23 - 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、借入実効金利で予想利率を割り引いて計算した償却原価で計上されている。

これらの証券は、2021年12月31日現在は442.00ユーロ、2020年12月31日現在は373.65ユーロで取引されている。2021年12月31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、353百万ユーロである（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、額面金額600百万ユーロで2.5%の利率のユーロ債、及び2021年12月に5年半満期、額面金額500百万ユーロで2.5%の利率の別のユーロ債を発行した。

ルノーSAは、発行登録プログラムの一環として、2021年7月6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。

2021年度、ルノーSAは合計826百万ユーロの社債を償還した。

2021年度において、アフトワズ・グループは合計93百万ユーロの金融負債を返済した。

自動車部門の政府保証付き融資枠

2020年度において、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、この融資枠において3回にわたり40億ユーロが引き出されている（2020年8月5日の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）。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・グループは満期をさらに3年間延長することができ、毎年3分の1ずつ返済するものであった。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330百万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・グループの判断で未払いの分割償還金が期限前返済される。

ルノー・グループは、2021年8月に満期が到来する引出金（うち10億ユーロが返済された。）を除き、これらすべての引出金の延長オプションを行使した。

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日に行われた引き出しのうち10億ユーロ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た。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）。

最初のトランシェの最終分割払い（2024年8月満期）に対応する340百万ユーロの期限前返済は2022年2月7日に行われた。2021年12月31日現在、この期限前返済を行う旨の決定は行われていなかったため、この負債は2021年度財務諸表では固定負債に分類されている。またルノー・グループは、到来が最も遅い満期（2024年8月、9月及び12月）に始まって、2022年度に10.2億ユーロ（上記の340百万ユーロを含む。）の期限前返済を行う旨を2022年2月18日に発表する予定である。流動負債と固定負債の再分類や、これらの変更が財務収益（純

額)に与える影響は、2022年度に認識される。したがって、2021年12月31日現在のすべての固定負債は、2022年度中又は2022年度末に流動資産に再分類される。

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666百万ユーロを発行し、総額4,292百万ユーロの社債を償還した。

ルノー・グループは、欧州中央銀行（ECB）が設定したTLTRO プログラム（貸出条件付き長期資金供給オペレーション）を利用することができた。

- 2020年度中に3回の引き出しが行われたが、その内訳は、2023年6月に満期となる750百万ユーロ、2023年9月に満期となる500百万ユーロ及び2023年12月に満期となる500百万ユーロで、総額は1,750百万ユーロで、2023年に満期となる。
- 2021年中にさらに2回の引き出しが行われたが、その内訳は、2024年9月に満期となる750百万ユーロ及び2024年12月に満期となる750百万ユーロである。

ルノー・グループは、TLTRO プログラムの引き出しについて、欧州中央銀行が設定した金利は、当該プログラムの恩恵を受けるすべての銀行に適用され、欧州中央銀行は当該金利を決定し、いつでも一方的に変更することができることから、市場金利とみなして、IFRS第9号を適用することを選択した。

TLTROの引き出しに対する当初の実効金利は、2021年3月に終了した基準期間に設定した貸出付与条件をルノー・グループが達成したことが考慮されている。ECBは、これらの条件が2021年9月に満たされたことを確認した。保守的な理由により、ルノー・グループの見積りには、追加の特別基準期間における貸出付与条件の達成状況は含まれていない。そのため、2021年1月29日付のECB決議2021/124で公表された金利の変動は、借入に関する見積将来キャッシュ・フローに影響を与えず、したがって引き出しに係る会計処理に影響を与えない。

2021年6月から2022年6月までの期間に適用される金利は、追加の特別基準期間に対する貸出付与条件が満たされる場合、引き下げが継続される可能性がある。この場合、現行のIFRS第9号の規則に基づき、金利引下げによる影響は、第B5.4.6項を適用して負債の価値の調整として認識される。

また、RCIバンク・グループは、2020年度にイングランド銀行のTFSME（中小企業のためのターム・ファンディング）スキームを利用し、2021年度には、2025年9月及び10月満期の409百万ポンドの引き出しを行った。

2021年度中にこの融資に適用される最高金利は、イングランド銀行の基準金利（2021年12月31日現在0.10%）に0.25%のマージンを加算して計算された。RCIバンク・グループは、主に2021年6月に終了した期間に行われた貸出金の増加に関して、一定の適格基準を満たす場合には、より有利な金利が付与される可能性がある。

RCIバンク・グループは、当該金利がTFSMEスキームの恩恵を受けるすべての銀行に適用されるため、当該変動金利を市場金利とみなして、この融資にIFRS第9号を適用している。実効金利は、ルノー・グループが貸出金付与の増加に関する基準を満たす見込みがないため、最高基準に設定されている。

当年度中に集められた新たな預金は512百万ユーロ増加して（要求払預金1,009百万ユーロ及び定期預金マイナス497百万ユーロ）、21,020百万ユーロに達し（要求払預金15,724百万ユーロ及び定期預金5,296百万ユーロ）、「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、英国及びオランダで集められた。

リース料のキャッシュ・アウトフロー

IFRS第16号の適用における修正再表示されたリース料のキャッシュ・アウトフローは、2021年度に145百万ユーロに上った（2020年度は170百万ユーロ）。これには、リース負債の返済金の元本126百万ユーロ（2020年度は148百万ユーロ）と利息19百万ユーロ（2020年度は22百万ユーロ）が含まれる。

IAS第16号の適用において実質的に購入と再分類されたリース料のキャッシュ・アウトフローは、2021年度に11百万ユーロ（2020年度は1百万ユーロ）に上った。この金額には利息の返済は含まれない。

低価値・超短期リースについて免除の恩恵を受けるリース料のキャッシュ・アウトフローは、2021年度に95百万ユーロに上った（2020年度は91百万ユーロ）（注5-C）。

2021年度終了後に効力を有する延長オプションの行使及び既に締結された契約によって生じる潜在的な将来のキャッシュ・アウトフローは49百万ユーロに達する。

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s.a.s.が利付借入の形式で発行したグループ内融資で構成されている。2020年12月31日現在、これらの負債には、2021年に行使されたCoolnagour Limitedの少数株主持分に関するプットオプションが含まれた。

23 - D. 期日別の内訳

金融負債については、デリバティブを含み、約定支払額は予想キャッシュ・フローに近似しており、支払うべき金額に対応している。

変動金利の金融商品については、金利は2021年12月31日の利率を基に計算されている。

ルノーSA及びディアックの永久劣後証券については償還期日が確定していないため、約定支払額は計上されていない。

自動車部門の金融負債

(単位：百万ユーロ)	2021年12月31日現在									
	帳簿価額	約定支払 額合計	1年以内			1年超 2年以内	2年超 3年以内	3年超 4年以内	4年超 5年以内	5年超
			0-3 ヶ月	3-12 ヶ月	合計					
ルノーSA社債 (2017年)	1,704	1,718	-	218	218	750	-	750	-	-
ルノーSA社債 (2018年)	1,590	1,590	-	-	-	140	700	-	750	-
ルノーSA社債 (2019年)	1,554	1,557	-	-	-	-	57	1,000	-	500
ルノーSA社債 (2020年)	1,000	1,000	-	-	-	-	-	-	1,000	-
ルノーSA社債 (2021年)	2,250	2,240	-	-	-	304	836	-	-	1,100
未払利息、費用及び プレミアム	30	30	12	38	50	(7)	(6)	(4)	(2)	(1)
社債合計	8,128	8,135	12	256	268	1,187	1,587	1,746	1,748	1,599
その他の証書による 債務	997	997	821	176	997	-	-	-	-	-
金融機関からの借入	5,241	5,709	276	1,918	2,194	1,510	1,483	522	-	-

- フランス	3,405	3,405	59	1,021	1,080	1,106	1,219	-	-	-
- ロシア	1,101	1,101	7	7	14	301	264	522	-	-
- アフトワズを 含む	1,101	1,101	7	7	14	301	264	522	-	-
- ブラジル	484	484	87	345	432	52	-	-	-	-
- モロッコ	181	181	24	157	181	-	-	-	-	-
リース負債	603	637	44	80	124	123	64	58	49	219
その他の金融負債	467	492	12	272	284	98	27	19	15	49
その他の金融負債合計	7,308	7,835	1,153	2,446	3,599	1,731	1,574	599	64	268
債券及びその他の金融負債 に対する将来の金利	-	966	47	175	222	241	210	152	92	49
永久劣後証券	247	244	-	-	-	-	-	-	-	244
金融取引に係るデリバ ティブ	253	253	127	72	199	38	12	1	3	-
自動車部門の金融負債合 計	15,936	17,433	1,339	2,949	4,288	3,197	3,383	2,498	1,907	2,160

販売金融部門の金融負債

(単位：百万ユーロ)	2021年12月31日現在									
	帳簿価額	約定支払 額合計	1年以内			1年超 2年以内	2年超 3年以内	3年超 4年以内	4年超 5年以内	5年超
			0-3 ヶ月	3-12 ヶ月	合計					
RCIバンク社債(2015年)	745	743	-	743	743	-	-	-	-	-
RCIバンク社債(2016年)	1,353	1,350	-	-	-	1,350	-	-	-	-
RCIバンク社債(2017年)	3,721	3,701	744	1,207	1,951	-	1,150	600	-	-
RCIバンク社債(2018年)	2,244	2,216	-	45	45	871	-	550	750	-
RCIバンク社債(2019年)	3,469	3,462	120	320	440	1,424	948	-	650	-
RCIバンク社債(2020年)	1,516	1,520	45	343	388	317	50	15	-	750
RCIバンク社債(2021年)	675	676	-	5	5	195	350	104	22	-
未払利息、費用及び プレミアム	87	87	23	60	83	7	1	-	(2)	(2)
社債合計	13,810	13,755	932	2,723	3,655	4,164	2,499	1,269	1,420	748
その他の証書による債務	4,161	4,139	723	1,007	1,730	1,556	573	199	81	-
金融機関からの借入	5,734	5,735	620	568	1,188	2,270	1,710	567	-	-
リース負債	58	59	4	10	14	14	14	7	4	6
その他の有利子負債	21,316	21,316	17,138	1,525	18,663	1,321	666	466	200	-
その他の金融負債合計	31,269	31,249	18,485	3,110	21,595	5,161	2,963	1,239	285	6
債券及びその他の金融負債 に対する将来の金利		703	312	186	498	82	68	46	6	3
劣後ローン及びディアック の永久劣後証券	893									
金融取引に係る デリバティブ	44	(13)	17	(6)	11	(28)	(6)	9	1	-
販売金融部門の金融負債 合計	46,016	45,694	19,746	6,013	25,759	9,379	5,524	2,563	1,712	757

モビリティサービス部門の金融負債

(単位：百万ユーロ)	2021年12月31日現在							
	帳簿価額	約定支払 額合計	1年以内			1年超 2年以内	2年超 3年以内	3年超 4年以内
			0-3 ヶ月	3-12 ヶ月	合計			
その他の有利子負債	8	8	-	2	2	-	6	-
その他の金融負債合計	8	8	-	2	2	-	6	-
金融取引に係るデリバティブ	-	-	-	-	-	-	-	-

モビリティサービス部門の金融負債 合計	8	8	-	2	2	-	6	-
------------------------	---	---	---	---	---	---	---	---

23 - E. 債権譲渡による資金調達及びリバースファクタリング

債権譲渡による自動車部門の資金調達

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)	2021年12月31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
自動車部門（アフトワズ以外）の債権譲渡	1,373	181	1,467	307
アフトワズの債権譲渡	104	-	116	-
自動車部門のネットワークの 資金調達	-	4,876	-	5,754
アフトワズのネットワークの 資金調達	-	-	25	-
譲渡合計	1,477	5,057	1,608	6,061

2021年度に譲渡され認識が中止された未収税金の総額は205百万ユーロであり、その内訳はCIR債権139百万ユーロ及びVAT債権66百万ユーロである（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）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12月31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、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。

自動車部門は、ディーラー向け債権を販売金融部門に譲渡している。販売金融部門に譲渡されたディーラー向け債権の合計は、主にルノー・グループに係るものである。その金額は注15-Dに記載している。

リバースファクタリング・プログラムによる自動車部門の資金調達

これらのプログラムの会計処理は、注2-P「債権の譲渡及びリバースファクタリング」に記載されている。

ルノー・グループは、2021年度にリバースファクタリング・プログラムを利用しておらず、そのため、2021年12月31日現在、リバースファクタリングに係る金融負債はない（2020年12月31日現在は26百万ユーロ）。

注24 - カテゴリー別金融商品、公正価値及び純利益への影響

24 - A. 区分別金融商品及びレベル別公正価値

IFRS第9号は金融商品に3つの区分を定めている。

- ・その他の包括利益項目を通じて公正価値で測定する金融資産又は負債。
- ・損益を通じて公正価値で測定する金融資産又は負債。
- ・償却原価で計上される貸付金及び債権。

貸借対照表に公正価値で計上される金融商品は次の公正価値レベルに分類される。

- ・レベル1： 活発な市場の相場価格に基づいて公正価値を算定するもの。公正価値は通常、最新の相場価格と同一となる。
- ・レベル2： 観測可能な市場相場価格に基づいて公正価値を算定するもので、レベル1以外のもの。
- ・レベル3： 市場で観測できない情報に基づいて公正価値を算定するもの。非支配会社に対する投資の公正価値は通常、純資産の持分に基づく。

公正価値は各期末日現在に入手可能な情報に基づいて決定され、その後の変動は考慮していない。

2021年度は金融商品のレベル1及びレベル2間の移動、又はレベル3への移行若しくは同レベルから外れるという移動はなかった。

(百万 ユーロ)	注	2021年12月31日現在						
		帳簿価額					償却原価で計 上される 金融資産の 公正価値	公正価値で 測定する金 融資産の公 正価値 レベル
		合計	損益を通じた 公正価値	資本を通じた 公正価値	償却原価	適用ある基 準に基づき 評価される 資本性金融 商品		
販売金融 債権	15	39,498	-	-	39,498	39,209 ⁽¹⁾	3	
自動車部門 顧客債権	16	788	-	-	788	(2)		
未収税金 (当期税金 を含む)	17	1,764	-	-	1,764	(2)		
その他の債 権及び前払 費用	17	2,725	-	-	2,725	(2)		
自動車部門 の通常取引 に係るデリ バティブ	17	50	-	50	-		2	
販売金融部 門の金融取 引に係るデ リバティブ	17	147	76	71	-		2	
非連結支配 会社に対す る投資	17	96			-	96		

非支配会社 に対するそ 他の投資	22	72	72		-			3
市場性ある 有価証券及 び譲渡可能 負債性金融 商品	22	893	131	762	-			1
自動車部門 の金融取引 に係るデリ バティブ	22	237	237	-	-			2
貸付金及び その他	22	551	-	-	551	(2)		3
現金及び現 金同等物	22	21,928	6,952	202	14,774	(2)		1及び3
金融資産及 びその他資 産の合計		68,749	7,468	1,085	60,100	96		

- (1) 販売金融債権の公正価値は、期末時点に類似の貸付金（条件、満期及び債務者の性質）に適用される利率で将来キャッシュ・フローを割り引くことにより見積もられる。期間が1年未満の債権については、それらの公正価値が正味帳簿価額と大きく変わらないため、割引は行われない。これは、特定の重要なデータ（債権のポートフォリオに係るクレジットリスクのような）が観察可能な市場データに基づいていない認識されたモデルを使用するため、レベル3の公正価値である。
- (2) ルノー・グループは、自動車部門顧客債権、未収税金又は現金及び現金同等物などの金融資産については、減損処理後の正味帳簿価額が公正価値の合理的な近似値であるため、公正価値を報告していない。

(百万ユーロ)	注	2021年12月31日現在					
		帳簿価額				償却原価で計上 される金融負債 の公正価値	公正価値で測定 する金融負債の 公正価値レベル
金融負債及び その他の負債	合計	損益を通じた 公正価値	資本を通じた 公正価値	償却原価			
未払税金（当期 税金を含む）	21	1,484			1,484	(1)	
社会保障費	21	1,350			1,350	(1)	
その他の負債 及び繰延収益	21	7,296			7,296	(1)	
営業債務	21	7,975			7,975	(1)	
自動車部門の金 融取引に係る デリバティブ	21	86	28	58			2
ルノーの永久 劣後証券	23	247			247	353 ⁽²⁾	
ディアックの 永久劣後証券	23	17	17				1
劣後債	23	876			876	876 ⁽³⁾	

社債	23	21,938			21,938	21,938 ⁽³⁾	
その他の証書による債務	23	5,158			5,158	5,158 ⁽³⁾	
金融機関からの借入	23	10,975			10,975	10,975 ⁽³⁾	
IFRS第16号の適用におけるリース負債	23	661			661	661 ⁽³⁾	
その他の有利子及び無利子負債	23	21,791			21,791	21,791 ⁽³⁾	
自動車部門の金融取引に係るデリバティブ	23	253	253	-			2
販売金融部門の金融取引に係るデリバティブ	23	44	21	23			2
金融負債及びその他負債の合計		80,151	319	81	79,751		

- (1) ルノー・グループは、営業債務、未払税金及び社会保障費などの金融負債については、帳簿価額が公正価値の合理的な近似値であるため、公正価値を報告していない。
- (2) ルノー及びディアックの永久劣後証券の公正価値は株式市場価格と同じである。
- (3) 償却原価で測定される自動車部門の金融負債及び販売金融負債の公正価値は、2021年12月31日現在ルノー・グループに提示された類似の条件及び満期を有する貸付金に適用される利率で将来キャッシュ・フローを割り引くことにより、基本的に決定される。ルノー・グループに提示される利率は、ルノー・グループが発行する社債のゼロクーポン利率カーブや流通市場価格のような観察可能な市場データに基づくものであり、その結果、これはレベル2の公正価値である。

24 - B. レベル3金融商品における変動

レベル3金融商品は、販売金融債権（2021年12月31日現在で39,209百万ユーロ、2020年12月31日現在で40,645百万ユーロ）、貸付金及びその他（2021年12月31日現在で551百万ユーロ、2020年12月31日現在で618百万ユーロ）、非支配会社に対する投資（2021年12月31日現在で72百万ユーロ、2020年12月31日現在で46百万ユーロ）並びに特定の現金同等物（基本的に定期預金）に相当する（注22-A）。これらの金融資産は取得原価で計上されている。その他の非支配会社に対する投資も取得原価のままであるが、通常のアプローチの例外として、取得原価が不適切な場合は、純株主資本の持分に基づいて又は観察できないデータに基づく手法を用いて評価される。

24 - C. 金融商品の純利益に対する影響

(単位：百万ユーロ)	デリバティブ以外の金融商品			デリバティブ	純利益への影響額合計
	損益を通じて公正価値で測定される金融商品	資本を通じて公正価値で測定される金融商品	償却原価で測定される金融商品 ⁽¹⁾		
営業総利益	(1)	-	(55)	(39)	(95)

財務収益（費用）、純額	13	-	(232)	(36)	(255)
自動車部門の純利益への影響額	12	-	(287)	(75)	(350)
営業総利益	(3)	13	697	(97)	610
販売金融部門の純利益への影響額	(3)	13	697	(97)	610
純利益への影響を受けた利益 （損失）合計	9	13	410	(172)	260

(1) 公正価値ヘッジに係る金融負債を含む。

自動車部門における金融商品の営業総利益への影響は、主として通常取引に係る為替差損益によるものである。

24 - D. 公正価値ヘッジ

(単位：百万ユーロ)	2021年12月31日	2020年12月31日
ヘッジ手段の公正価値の増減	(128)	51
ヘッジ対象の公正価値の増減	122	(49)
純利益に対する公正価値ヘッジの影響、純額	(6)	2

ヘッジ会計処理の方法については注2-Xで説明している。

注25 - デリバティブ及び財務リスク管理

25 - A. デリバティブ及びネットティング契約

25-A1. デリバティブの公正価値及びヘッジ対象の想定価額

自動車部門のデリバティブは公正価値を帳簿価額としている。

(百万ユーロ)	帳簿価額		額面価額	金融債務		
	資産	負債		1年未満	1 - 5年	5年超
2021年12月31日						
キャッシュ・フロー・ヘッジ	2	-	-	-	-	-
ヘッジ商品として指定されないデリバティブ	213	245	14,503	11,748	2,755	-
為替リスク合計	215	245	14,503	11,748	2,755	-
ヘッジ商品として指定されないデリバティブ	24	29	3,400	1,713	1,687	-
金利リスク合計	24	29	3,400	1,713	1,687	-
キャッシュ・フロー・ヘッジ	54	57	607	358	249	-
ヘッジ商品として指定されないデリバティブ	-	2	229	227	2	-
商品リスク合計	54	59	836	585	251	-
自動車部門合計	293	333	18,740	14,046	4,693	-

販売金融部門のデリバティブは公正価値を帳簿価額としている。

(百万ユーロ)	帳簿価額		額面価額	金融債務		
	資産	負債		1年未満	1-5年	5年超
2021年12月31日						
ヘッジ商品として指定されないデリバティブ	5	16	1,180	1,107	73	-
為替リスク合計	5	16	1,180	1,107	73	-
キャッシュ・フロー・ヘッジ	51	21	9,776	5,627	4,149	-
公正価値ヘッジ	84	6	6,281	1,451	4,080	750
ヘッジ商品として指定されないデリバティブ	7	1	7,407	6,333	1,074	-
金利リスク合計	142	28	23,463	13,410	9,303	750
販売金融部門合計	147	44	24,643	14,518	9,376	750

25-A2. ネットティング契約及びその他類似のコミットメント

先物取引業務に関するフレームワーク契約及び同様の契約

ルノー・グループは、そのデリバティブの契約を、国際スワップ・デリバティブズ協会（ISDA）（International Swaps and Derivatives Association）及びフランス銀行連盟（FBF）（Fédération Bancaire Française）によるフレームワーク契約に従って交渉する。

債務不履行の場合には、不履行のない当事者は、その支払義務の履行を停止する権利及び解約された取引すべての解約時未払額について支払又は引渡しを請求する権利を有する。

ISDA及びFBFのフレームワーク契約は、財務諸表においてネットティングを行う要件を満たしていない。ルノー・グループは、現在、債務不履行又は信用事由の場合を除き、計上額についてネットティングを行う法的に強制可能な権利を有していない。

金融資産及び負債のネットティングの要約

(単位：百万ユーロ)	ネットティングの対象となる財政状態計算書に表示される金額	財政状態計算書においてネットティングされない金額			純額
		金融商品 資産 / 負債	負債に含まれる 保証	オフバランス 保証	
2021年12月31日現在					
資産					
自動車（アフトワズを除く）部門の金融取引に係るデリバティブ	237	(205)	-	-	32
販売金融部門の金融取引に係るデリバティブ	147	(26)	-	-	121
ディーラーに対する販売金融債権 ⁽¹⁾	279	-	(134)	-	145
資産合計	663	(231)	(134)	-	298
負債					
自動車（アフトワズを除く）部門の金融取引に係るデリバティブ	253	(205)	-	-	48

販売金融部門の金融取引に係るデリバティブ	44	(26)	-	-	18
負債合計	297	(231)	-	-	66

(1) パンコ・RCI・ブラジル (Banco RCI Brasil) が保有する販売金融債権。そのエクスポージャーは、ディーラーが引き受け、証書により表章されるその他の負債に基づき報告される為替手形 (letras de cambio) の担保によりカバーされる。

25 - B. 金融リスクの管理

ルノー・グループは次のような金融リスクに晒されている。

- ・ 流動性リスク
- ・ 市場リスク (為替、金利、株式及び商品リスク)
- ・ 銀行カウンターパーティリスク並びに顧客及びディーラー向け融資にかかる信用リスク

リスク管理は事業セグメントによって異なる。下記のリスクは、自動車部門 (特定の場合においてアフトワズを別として考える) 及び販売金融部門に関連するものである。モビリティサービス部門は、自動車部門の融資を受けているため固有の金融リスクはない。

25-B1. 流動性リスク

ルノー・グループは、自動車及び販売金融事業とそれらの成長に向けての投資を支える潤沢な資金源を有していなければならない。このことを実現するために、自動車部門及び販売金融部門は、その総負債のリファイナンス及び流動性の保証のために、資本市場での調達や銀行借入を行っている。このため、市場が長期間休止し、又は与信枠の確保が困難である場合、流動性リスクに晒されることになる。また、自動車部門及び販売金融部門は複数の機関から信用格付を取得している。いかなる外部格付の格下げも、資本市場へのアクセス費用を制限及び/又は増加させる可能性がある。

流動性リスク - 自動車部門

自動車部門の流動性リスクは、財務部が管理している。それは、自動車部門が同部門の事業及び開発の資金調達のために維持しなければならない流動性準備金の水準を定義するための内部モデルに基づいている。流動性準備金は、月次の見直しにより綿密に監視され、最高財務責任者に報告されている。

2021年度の半導体不足により、自動車市場は全般的に混乱し、ルノー・グループの事業活動は低迷した。

ルノーSAは自動車部門へのリファイナンスの大部分を資本市場の長期資金 (社債及び私募債の発行)、NEU CP (譲渡可能欧州コマーシャルペーパー) などの短期資金、あるいは銀行の融資により賄っている。ルノーSAは、2021年12月31日現在、数種の債券プログラムを有している。

- ・ 100億ユーロを上限とするEMTN債券プログラム。このプログラムはAMFに登録されている。
- ・ 日本市場における2,000億円を上限とする発行登録債券プログラム。このプログラムは日本の株式市場監視当局 (関東財務局) に登録されている。
- ・ 25億ユーロを上限とするNEU CPプログラム。このプログラムはフランス銀行に登録されている。

ルノーSAとその債券プログラムは、複数の機関から信用格付を取得している。2021年には、ルノーSAの格付はS&P及びムーディーズにより確認された (3月5日にS&PによりBB+ (見通し: ネガティブ) に、9月5日にムーディーズによりBa2 (見通し: ネガティブ))。日本の格付機関であるR&Iも、ルノーSAの格付をA- (見通し: ネガティブ) と確認したが、JCRIは、10月18日にルノーSAの信用見通しを「ネガティブ」から「安定的」に格上げし、ルノーSAの格付はA-が維持された。

ルノーSAは2021年に2件のユーロ債と1件のサムライ債を発行し、資本市場を引き続き利用した。2件のユーロ債は、EMTNプログラムに基づき発行され、1件は4月に7年満期、額面金額600百万ユーロであり、もう1件

は12月に5年半満期、額面金額500百万ユーロであった。サムライ債は7月初旬に額面金額1,500億円で発行された。かかるサムライ債は、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。また、ルノーSAは、NEU CP（譲渡可能欧州コマーシャルペーパー）プログラムの利用によって、短期資金も引き続き利用した。

2021年8月、ルノーSAは、フランス政府が保証する銀行融資枠に対して、2020年に引き出された40億ユーロのうち10億ユーロを返済した。当初50億ユーロのこの融資枠は、新型コロナウイルス感染症(COVID-19)の流行による流動資金の需要を賄うために2020年に設定された。この融資枠は2020年12月31日まで利用可能であり、2020年度下半期中に総額40億ユーロの3回にわたる引き出しが行われた。

ルノーSAはさらに、2021年12月31日現在、銀行との間で3,430百万ユーロの確定与信枠を有している（2020年12月31日現在は3,430百万ユーロ）。これらの与信枠の満期までの期間は1年超で、2021年（及び2020年）12月31日現在引き出されていない。これらの与信枠は自動車部門について流動性準備金を形成する。2021年12月31日現在の自動車部門の金融負債の満期は注23-Dに示している。

ルノーSAの確定与信枠の取り決め、銀行借入及び市場の資金調達に係る契約書には、ルノー・グループの信用格付又は財務比率のいずれかの変動の結果として与信の継続に影響を及ぼす可能性がある条項は含まれていない。一定の種類の資金調達、特に市場からの資金調達の場合には、標準的とされる条項（パリパス条項、担保提供制限条項及びクロスデフォルト条項）が含まれる。

また、アフトワズはリファイナンスのために地方銀行の借入を利用している（満期までの期間が1年超であり、利用可能額が2021年12月31日現在で117百万ユーロの確定与信枠を含む。）。アフトワズは、現金予測に基づき引き出しを行うことを決定している。2021年12月31日現在のアフトワズの金融負債の満期は注23-Dに示している。これらの金融負債には、特定の財務比率が遵守されなかった場合に繰上償還につながる制限条項は含まれない。

2021年12月31日現在、自動車部門としては12ヶ月以上の間に各種責務を果たしていくのに十分な、173億ユーロの流動性準備金を有している。この準備金は、139億ユーロの現金及び現金同等物と34億ユーロの未使用の確定与信枠で構成される（アフトワズの与信枠を除く。）。

流動性リスク - 販売金融部門

販売金融部門は、流動性の源泉の多様化に細心の注意を払っている。近年、ルノー・グループは、長年にわたるユーロ債の投資家層に加え、新たな販売域に進出し、幅広くその資金調達源を多様化している。

RCIバンクの流動性リスクの管理は、欧州銀行監督機構の勧告に従う。モニタリングは、様々な指標及び分析（静的流動性、流動性準備金、様々なストレス・シナリオ）を利用しており、毎月更新されRCIバンクの財務委員会に報告されている。ストレス・シナリオには、預金の流出、新規資金調達手段の喪失、流動性準備金の特定の要素の部分的な利用不可能性及び新たな与信の発行の予測に関する仮定が含まれる。

異なる満期及び発行フォーマットの変更は、販売金融部門の資金源の多様化戦略の一部である。この方針は数年間にわたって遵守されており、当部門が最大数の投資家にアプローチすることを可能にしている。

販売ポートフォリオが拡大しない中、資金調達需要は緩やかにとどまり、RCIバンク・グループは、2020年度末に過去最高の水準に達した流動性準備金を削減するために一定の取り組みを行った。このような状況を踏まえ、販売金融部門は社債の発行を行わず、顧客預金の増加を減速させるための措置を講じたが、それにもかかわらず、2020年度の15%増に続き、2021年12月31日現在で、前年比で2.6%増の210億ユーロと5億ユーロの増加となった。ルノー・グループは、自社の資金源を多様化するため、2021年7月にフィンテック企業であるレーズンの仲介を通じて預金事業をオランダまで拡大した。

将来に備えて、販売金融部門はイタリアで自己保有証券化取引を繰り返し、当該取引を14億ユーロから18億ユーロに増加させた。また、販売金融部門は、フランスにおいてファイナンス・リースの残存価値をリファイ

ナンスするため、新たな私募証券化プログラムを取り決めた。このプログラムでは現在、象徴的な金額にのみ使用されているが、その金額は増額する可能性があり、ルノー・グループにとって新たな安定した資金源を提供する可能性がある。2021年度下半期には、英国で新たな公募での証券化商品発行ピークルが設定された。750百万ポンドの自己保有優先証券は、イングランド銀行の長期金融政策の対象となり、RCIバンク英国支店は、2020年3月にイングランド銀行によって発表されたTFSME（中小企業のためのターム・ファンディング・スキーム）を利用する権利を有しており、その流動性準備金は多様化している。最後に、RCIバンクはドイツで自動車ローンを裏付け資産とする公募の証券化を行い、900百万ユーロの優先証券（うち200百万ユーロは自己保有）を発行した。

これらの資金源並びに、銀行との間で設定された43億ユーロの未使用の確定与信枠、中央銀行の金融政策オペレーションのための適格担保33億ユーロ及び66億ユーロの流動性の高い資産（HQLA）により、RCIバンクは、外部流動性が一切使用できなくなったとしても、12ヶ月間超の間、顧客融資を維持できる。2021年12月31日現在、RCIバンクの流動性準備金（ヨーロッパの範囲において）は144億ユーロ（2020年12月31日現在は166億ユーロ）に上った。

2020年12月31日と比較してマイナス22億ユーロとなる削減を調整したことにより、余剰資金の保有コストは削減された。しかしながら、流動性準備金は依然として社内での目標を大きく上回った。

RCIバンク・グループの発行債券及びプログラムは、複数の機関から信用格付を取得している。2021年、S&PはRCIバンクの格付けをBBB-（見通し：安定的）に引き下げ、ムーディーズは2021年8月12日に、同社の格付けをBaa2（見通し：ネガティブ）と確認した。

25-B2. 為替リスク

2021年度のルノー・グループの為替リスク管理方針に重要な変更は行われていない。

ルノー・グループの為替リスクに対するエクスポージャーは主に自動車部門に関するものである。

為替リスク - 自動車部門

自動車部門においては、為替レートの変動は次の財務集計値に影響を及ぼす可能性がある。すなわち、営業利益（損失）、財務収益（費用）、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、株主資本並びにネット・キャッシュ・ポジションである。

業績管理部及び財務部は、自動車部門の為替リスクの管理政策の実施及び監視を担当する。

- 営業利益

ルノー・グループは、一定のポジションをヘッジすることがある。営業利益及び費用の為替ヘッジは、業績管理部及び財務部がまず分析を行わなければならない。その後、最高財務責任者又は最高経営責任者による正式な承認を必要とし、結果は最高財務責任者に毎月報告される。可能な限り、外国為替取引は主に、国際市場で譲渡可能な通貨についてルノー・グループのトレーディングルーム（ルノー・ファイナンス）によって行われる。

為替リスクに対する主なエクスポージャーは、営業利益（損失）にある。2021年度の営業成績及びキャッシュ・フローの構成に基づき、2021年12月31日現在、他のすべての通貨に対する1%のユーロ上昇は、ヘッジを行った場合、自動車部門の年間営業利益（損失）に20百万ユーロの不利な影響を与えることになる。

2021年、自動車部門はその営業総利益の為替リスク・エクスポージャーを制限するため、英国ポンド、アルゼンチン・ペソ、ロシア・ルーブル、中国元及びトルコ・リラの為替ヘッジを設定した。

2021年度における主要なエクスポージャーは、ロシア・ルーブルに関連するもので、ルーブルに対してユーロが1%上昇した場合に約マイナス16百万ユーロの不利な影響となった。上位10件のエクスポージャーの絶対値及びその感応度を下記に示した（単位：百万ユーロ）。

(単位：百万ユーロ) 通貨		年間営業項目純額	ユーロ1%上昇による影響
ロシア・ルーブル	RUB	1,647	(16)
ポーランド・ズロチ	PLN	667	(7)
英国ポンド	GBP	658	(7)
アルゼンチン・ペソ	ARS	415	(4)
モロッコ・ディルハム	MAD	394	(4)
トルコ・リラ	TRY	(411)	4
日本円	JPY	(556)	6
中国元	CNY	(687)	7
ルーマニア・レイ	RON	(760)	8
韓国ウォン	KRW	(926)	9

- 財務収益（費用）

為替に関連して財務収益（純額）が影響を受けることを回避するために、自動車部門の方針は、外貨建ての財務及び投資項目に影響を及ぼす為替リスクを最小化することである。

財務収益及び費用の項目における為替リスクに対する自動車部門のエクスポージャーはすべて、財務部により集計されチェックされており、最高財務責任者に毎月報告される。

グループ会社間の外貨のファイナンスフローは、同一の通貨でヘッジされる。子会社が現地通貨以外の通貨による外部資金調達を必要とする場合、親会社はその取引を注意深く監視する。親会社が資金の集中管理を行っていない国における余剰資金は、ルノー・グループの財務部の監視の下、一般的に現地通貨で運用される。子会社であるルノー・ファイナンスは、厳密に定められたリスク限度内で、為替取引を自ら行うことができる。その為替ポジションは、リアルタイムで監視及び評価が行われている。この活動は主に、金融市場に関するルノー・グループの専門性を維持することを目的としている。それによって生じるエクスポージャーは非常に短く、数千万ユーロを超えることはなく、そのため、ルノー・グループの連結損益に重大な影響を及ぼすほどのものではない。

- 関連会社及び共同支配企業の当期純利益に対する持分

関連会社及び共同支配企業の当期純利益に対する持分は、為替リスクに晒されている。2021年度の当期純利益への寄与を基準にすると、ユーロが日本円に対して1%上昇した場合、日産の寄与は4百万ユーロ増加することになる。この影響は、ルノー・グループの連結財務諸表に対する日産の寄与の換算に対するユーロによる影響にのみ対応している。日産はユーロ圏で様々なレベルの事業を行っており、ルノー・グループはこれをコントロールできないことから、ユーロの変動が日産の勘定自体に与える本質的な影響は反映していない。

- 株式投資

(ユーロ以外の通貨による)株式投資の為替リスク・エクスポージャーは一般的にヘッジされていない。但し、その重要性から、日産への投資は、2021年12月31日現在、183億円にのぼる部分的な外国為替ヘッジを行っている(注12-G)。円貨の流動性リスクを抑制するため、ルノー・グループは、日産から受け取る今後3年間の円配当金の最善の見積もりに相当する金額を超えてこの純投資をヘッジしないことを自ら定めている。

- ネット・キャッシュ・ポジション

日産に対する投資の部分的ヘッジの目的で、ルノー・グループの実質有利子負債の一部は円建てである。2021年12月31日現在、ユーロが円に対して1%上昇した場合、自動車部門のネット・キャッシュ・ポジションは1.4

百万ユーロ増加することになる。また、このネット・キャッシュ・ポジションは、子会社の現地通貨での金融資産及び負債に係る為替相場の変動の影響を受ける場合もある。

- 金融商品の為替リスクに対する感応度分析

これは、保有する事業体の通貨以外の通貨建ての貨幣性資産及び負債（グループ会社間残高を含む）及びデリバティブ商品の為替リスクに対する感応度を分析するものである。但し、公正価値ヘッジに関連する項目（ヘッジ対象資産・負債及びデリバティブ商品）については、ヘッジ対象とヘッジ手段の公正価値変動が損益計算書において相殺し合うため、感応度分析の対象としていない。

他の通貨に対してユーロが1%上昇することによる資本（税引前）への影響は、金融資産、キャッシュ・フロー・ヘッジ及び日産に対する投資の部分的ヘッジを換算することにより評価される。自動車部門については、2021年12月31日現在では、1百万ユーロ（2020年12月31日現在は6百万ユーロ）のプラスの影響が発生することになるが、これは日産に対する投資の部分的ヘッジとなる円建債券の発行（注12-G参照）によって説明される。

2021年12月31日現在、他の通貨に対してユーロが1%上昇した場合その純利益への影響は2百万ユーロ（2020年12月31日現在は14百万ユーロ）のマイナス影響となるが、これは主に、保有する事業体の機能通貨以外の通貨建てのヘッジされていない営業資産及び負債に起因している。

為替リスク - 販売金融部門

販売金融部門は、適用している管理方針により、為替リスクに対するエクスポージャーは低く抑えられている。リファイナンスに関する中央管理体制に基づき、いかなるポジションも保有することはできず、トレーディングルームが、関連するすべてのフローをヘッジしている。複数通貨のキャッシュ・マネジメントに固有のキャッシュ・フローにおける時差に関連する為替についての残余の一時的なポジションは、依然として残っている可能性がある。それらは毎日監視され、同一のヘッジ方針が適用される。販売金融子会社は、かかる会社の現地通貨でリファイナンスを獲得することが義務づけられており、その結果リスクに晒されない。例外的に、数種の異なる通貨で販売金融活動又はリファイナンスが行われている子会社及び余剰資金の運用を現地通貨以外の通貨で行うことが許可されている子会社に対しては、上限が設けられている。

2021年12月31日現在、RCIバンク・グループの連結外国為替ポジションは4.2百万ユーロであった。

25-B3. 金利リスク

2021年度のルノー・グループの金利リスク管理方針に重要な変更は行われていない。ルノー・グループの金利リスクに対するエクスポージャーは主に販売金融部門に関するものである。

金利リスク - 自動車部門

自動車部門の財務収益（純額）は、市場金利の変動リスクに晒されている。それは、余剰資金及び財務負債に、また、より少ない程度で資本に影響を与えるものである。

金利リスク管理方針は以下の原則を採用している。

- 流動性準備金は、通常、変動金利による資金調達を用いて確立されている。自動車部門の利用可能な現金は、可能な限りルノーSAにより中央管理されており、ルノー・ファイナンスにより短期銀行預金に投資されている。
- 基本的に変動金利を適用するアフトワズの地方銀行からの資金調達を除き、自動車部門による長期投資については、通常、固定金利を適用している。
- アフトワズの余剰資金及び銀行借入は主として変動金利で行っている。2021年、アフトワズはその金融負債のためのいかなるヘッジ商品も設定しなかった。アフトワズの財務部はロシアの金利動向を注意深く監

視しており、金利が上昇した場合、ポートフォリオのリファイナンスにおいて固定金利負債の比率を高めることで財務収益（純額）への影響を軽減する措置をとる可能性が想定されている。

変動金利負債によりヘッジされている流動性準備金の割合は毎月監視されている。自動車（アフトワズを除く）部門の金利ヘッジ手段は、ヘッジ対象の負債により十分にカバーされた標準金利スワップであり、予想される非有効部分はない。

日産株式に対する投資の部分的ヘッジの一環として行う円建資金調達には固定金利を使用している。

最後に、ルノー・ファイナンスでは、厳密に定めたリスク限度内で自ら金利取引を行っており、ポジションはリアルタイムで監視及び評価されている。この裁定取引に伴うリスクは非常に限定されており、これによるルノー・グループの連結純利益への重大な影響はない。

金利リスク - 販売金融部門

全体の金利リスクは、変動する金利が将来の利ざや全体に与える影響を表している。RCIバンクの経営成績は、市場金利又は顧客預金に適用される金利の変動の影響を受ける可能性がある。販売金融部門の目的は、販売収益率を守るために、これらのリスクを可能な限り制限することである。

借入金のストラクチャーと貸出金のストラクチャーを正確に一致させることの難しさを考慮し、各子会社の金利ヘッジには限られた柔軟性が認められている。この柔軟性は、ルノー・グループが販売金融部門に対して課している制限の一部を各自が適用する中で、各子会社に課される感応度限度に反映され、財務委員会により確認される。

通貨、経営体及び資産ポートフォリオによる日次感応度の算出は、各事業体が割り当てられた限度額を確実に遵守するために使用される。この金利感応度の評価は、100ベースポイントの金利上昇が各事業体の貸借対照表項目の価値に与える影響を測定したものであり、すべてのRCIバンクの事業体が同じ手法を用いている。感応度は、販売金融部門の連結範囲すべてにおける金利リスクの総括管理のために、各通貨及び各経営体（セントラル・リファイナンス・オフィス、フランス及び外国の販売金融子会社）について毎日計算される。

制限に関する各経営体のポジションは毎日チェックされ、状況により必要とされる場合、子会社に対して、即時のヘッジ指示が出される。チェック結果は、販売金融部門の財務委員会に毎月報告され、そこでそのポジションがルノー・グループの財務政策及び現在の手続き上の指示を遵守していることが確認される。

販売金融部門の構造上の金利リスクの分析は、以下のとおり示している。

- 販売金融子会社による顧客に対するほぼすべての貸付金は、固定金利で、期間は1～72ヶ月である。これらの貸付金は、同一のストラクチャーを有する固定金利の資金源によりヘッジされている。これらはマクロヘッジによりカバーされており、残余金利リスクのみが発生する。変動金利の資金調達を行っている子会社では、金利リスクは金利スワップを利用してマクロヘッジによりヘッジされている。
- 販売金融部門のセントラル・リファイナンス部の主な活動は、同部門の販売子会社のリファイナンスである。販売金融子会社により発行された与信残高は、固定金利の資金源（一部は金利スワップによりマイクロヘッジされている。）及び変動金利の資金源により裏付けされている。金利スワップの形式におけるマクロヘッジの取引は、持株会社のリファイナンスの感応度をルノー・グループにより設定された範囲（32百万ユーロ）以下に保っている。これらのマクロヘッジ取引は、変動金利の資金源及び/又はスワップのマイクロヘッジにより変動金利の資金源に転換される固定金利の資金源に関するものである。

ルノー・グループの金融商品の金利リスクに対する感応度分析

自動車部門及び販売金融部門は次のような金利リスクに晒されている。

- 償却原価で表示される変動金利型金融商品に係る金利フローの変動（固定金利から変動金利にスワップした金融商品やストラクチャー商品を含む）

- 公正価値で表示される固定金利型金融商品の公正価値の変動
- デリバティブの公正価値の変動

影響の見積は、年度末の財政状態計算書に計上されている金融商品に金利を1年間100ベースポイント引上げて行う。

資本に影響するのは、利率を100ベースポイント上げた後の販売金融部門についてのその他の包括利益項目を通じて公正価値で測定する金融資産として分類される固定金利型負債性金融商品及びキャッシュ・フロー・ヘッジ商品の公正価値の変動（損益の再分類前（連結包括利益計算書））であり、それ以外はすべて純利益に影響する。

事業部門別の金利に対する感応度の算定には部門間の貸付・借入も含まれる。

自動車部門については、金利リスクに晒される金融商品に対して利率を100ベースポイント高くすることによる純利益に対する影響は109.8百万ユーロの増加となる。資本は影響を受けない。

販売金融部門については、2021年度の金利リスクに対する感応度の合計はRCIバンク・グループによって定められた上限よりも低かった（2021年12月31日現在は70百万ユーロ）。2021年12月31日現在、利率を100ベースポイント高くすることで純利益及び資本（税引前）に対して以下の影響をもたらす。

- 韓国ウォン建ての項目に対するプラス0.8百万ユーロ
- スイス・フラン建ての項目に対するプラス0.3百万ユーロ
- 英国ポンド建ての項目に対するプラス0.3百万ユーロ
- ポーランド・ズロチ建ての項目に対するマイナス1.7百万ユーロ
- ユーロ建ての項目に対するマイナス0.9百万ユーロ
- ブラジル・レアル建ての項目に対するマイナス0.8百万ユーロ

各通貨における感応度の絶対額合計は8.6百万ユーロに達した。

デリバティブの影響考慮後のルノー・グループの金融資産の固定利率・変動利率による内訳

(単位：百万ユーロ)	2021年12月31日現在					合計	2020年12月31日現在				
	合計	自動車 (アフト ワズを 除く)	アフト ワズ	モビリ ティ サービ ス	販売 金融		合計	自動車 (アフト ワズを 除く)	アフト ワズ	モビリ ティ サービ ス	販売 金融
ヘッジ前金融資産：固定金利 (a)	1,072	128	-	-	944	1,468	525	-	-	943	
ヘッジ前金融資産：変動金利 (a')	22,300	13,732	398	12	8,158	21,273	11,962	558	15	8,738	
ヘッジ前金融資産	23,372	13,860	398	12	9,102	22,741	12,487	558	15	9,681	
ヘッジ：変動金利 / 固定 (b)	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	
ヘッジ：固定金利 / 変動 (b')	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	
ヘッジ	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	
ヘッジ後金融資産：固定金利 (a+b-b')	1,072	128	-	-	944	1,468	525	-	-	943	
ヘッジ後金融資産：変動金利 (a'+b'-b)	22,300	13,732	398	12	8,158	21,273	11,962	558	15	8,738	

ヘッジ後金融資産	23,372	13,860	398	12	9,102	22,741	12,487	558	15	9,681
----------	--------	--------	-----	----	-------	--------	--------	-----	----	-------

・ デリバティブの影響考慮後のルノー・グループの金融負債の固定利率・変動利率による内訳

(単位：百万ユーロ)	2021年12月31日現在					合計	2020年12月31日現在				
	合計	自動車 (アフ トワズ を除 く)	アフ トワ ズ	モビ リ ティ サー ビス	販売 金融		合計	自動車 (アフ トワズ を除 く)	アフ トワ ズ	モビ リ ティ サー ビス	販売 金融
ヘッジ前金融負債：固定金利 (a)	31,157	12,456	47	5	18,649	34,580	12,204	251	18	22,107	
ヘッジ前金融負債：変動金利 (a')	29,358	1,977	948	3	26,430	28,659	2,377	915	11	25,356	
ヘッジ前金融負債	60,515	14,433	995	8	45,079	63,239	14,581	1,166	29	47,463	
ヘッジ：変動金利 / 固定 (b)	9,776	-	-	-	9,776	10,302	-	-	-	10,302	
ヘッジ：固定金利 / 変動 (b')	6,537	256	-	-	6,281	8,583	164	-	-	8,419	
ヘッジ	16,313	256	-	-	16,057	18,885	164	-	-	18,721	
ヘッジ後金融負債：固定金利 (a+b-b')	34,396	12,200	47	5	22,144	36,299	12,040	251	18	23,990	
ヘッジ後金融負債：変動金利 (a'+b'-b)	26,119	2,233	948	3	22,935	26,940	2,541	915	11	23,473	
ヘッジ後金融負債	60,515	14,433	995	8	45,079	63,239	14,581	1,166	29	47,463	

25-B4. 株式リスク

2021年3月、ルノー・グループはダイムラーの全株式を売却した。したがって、株式リスクへのエクスポージャーは、同日以降重要性の低いものとなっている。

25-B5. 商品リスク

商品リスクの管理

商品購入価格は突然かつ大幅に変動する可能性があり、必ずしも自動車販売価格に反映することはできない。このことから、ルノー・グループの仕入部門は金融商品を用いて、商品リスクを一部ヘッジする場合がある。こうしたヘッジは数量的、期間的及び价格的な制限を受ける。

2021年度において、ルノーSAが認可した制限の範囲で、ルノー・グループは卑金属及び貴金属のヘッジ取引を行った。

2021年12月31日現在継続中の取引は会計上キャッシュ・フロー・ヘッジとして分類されることから、ヘッジの有効な部分の範囲において、それらの公正価値の変動はその他の包括利益項目に含まれる。

金融商品の商品リスクに対する感応度分析

金融商品の商品リスクに対する会計上の感応度は、ルノー・グループの商品リスクに対する経済的エクスポージャーをヘッジするために使用されるデリバティブによって生じる。

ヘッジ手段としてのデリバティブとして指定されるデリバティブの商品価格が10%上昇すると、2021年12月31日現在でその他の包括利益項目に59百万ユーロのプラスの影響が発生することになる。

25-B6. 銀行カウンターパーティリスク及び顧客及びディーラー向け融資の信用リスク

自動車顧客債権に係る顧客信用リスク

連結除外につながる多くの債権の譲渡及び輸出債権に係るリスクの体系的なヘッジ化により、信用リスクに対する自動車（アフトワズを除く）部門のエクスポージャーは限定的である。非譲渡販売債権及び保証によりカバーされた債権は定期的にモニタリングされる。

アフトワズは一般に認められた信用ある第三者とのみ取引を行う。与信枠を要するすべての見込み顧客は信用検証手続の対象となる。また、債権残高は継続的に監視されており、その結果アフトワズ・グループの貸倒債権に対するエクスポージャーは重大ではない。最大エクスポージャーは帳簿価額である。アフトワズ・グループ内に信用リスクの重大な集中はない。

販売金融部門による顧客、ディーラー及び約定に係る信用リスク

販売金融部門は、カウンターパーティの支払デフォルトを回避するためにリスク管理手法が十分でない場合、顧客及びディーラーの信用リスクに晒される。

信用リスクとは、RCIバンクの顧客が銀行との間に締結した契約条件を履行できないことにより損失を被るリスクである。信用リスクは、失業率、企業倒産、債務返済コスト、売上高増加、家計可処分所得、ディーラーの収益性及び中古車の価格などのマクロ経済要因と密接に関連している。それは、販売金融部門の事業に大きな影響を与える。

ディーラーシップ・ネットワークへの信用リスクのレベルは、ディーラーの財務状態、保証の質及び車両に対する全般的な需要に影響される。

RCIバンクは、高度なスコアリングシステムや外部データベースを活用して、個人及び企業顧客向けローンの質を評価している。また、社内格付制度を活用し、ディーラーへの融資を評価している。RCIバンクは、市況に応じて常にその受入方針を調整しているが、信用リスクの増大はそのリスク費用及び貸倒引当金を増加させることになる。RCIバンクは、価値が毀損した又はデフォルトした債権を回収するための詳細な手順を有しており、未払いの車両の回収及び販売の手配を行っている。しかしながら、信用供与、信用リスク監視、支払回収措置及び車両の回収の方針が、その財務成績及び財務状態に対する好ましくない影響を回避するために現在十分である、又は将来に渡って十分であるという保証はない。

信用リスクの増大は、リスク費用及び貸倒引当金を増加させることになり、RCIの財務成績に直接的な影響を与えるほか、潜在的には自己資本にも影響を及ぼす。

銀行カウンターパーティリスク

当グループは、金融市場において、余剰資金の運用、為替リスク及び金利リスクの管理、並びに支払フローの管理等の業務を行っているため、銀行カウンターパーティリスクに晒されている。

ルノー・グループの企業に影響を与えるこの銀行カウンターパーティリスクは、自動車部門及び販売金融部門の両部門が完全に協調して管理している。これは主にカウンターパーティの長期信用格付と資本をベースとした社内格付制度に基づいている。この制度は銀行カウンターパーティリスクに晒されているすべてのルノー・グループ企業が利用している。

事業の性質上、深刻な銀行カウンターパーティリスクに晒されているルノー・グループの企業については、特定の手続に従い承認済みカウンターパーティ限度枠を遵守しているかどうか、日々監視している。ルノー・グループは、そのすべての銀行カウンターパーティを対象として、信用格付別に整理された月次連結報告書を作成する。この報告書には、金額、満期及び種類の制限についての遵守に関する詳細の分析並びに主なエクスポージャーのリストを記載する。

銀行カウンターパーティリスクを減らすために、預金の多くは広範なネットワークを持つ銀行で契約され、通常は90日未満の期間を有するものであり、それによりリスクの分散を図っている。新興国で発生する可能性の

ある不安定なマクロ経済状況が、その国の銀行システムに影響を与える可能性がある場合、ルノー・グループは、カウンターパーティリスクのモニタリングを強化させる行動計画を導入し、必要に応じてカウンターパーティ制限を調整する。各銀行グループに対するエクスポージャーは、自動車及び販売金融会社とともに連結ベースで毎月評価される。ルノー・グループの金融市場や銀行に係る業務には著しいリスク集中はない。

2021年度は、銀行カウンターパーティのデフォルトによる損失計上はなかった。投資ファンド（UCITS）の株式を通じてルノー・グループが負う銀行カウンターパーティリスクは、それらの商品に対する価値変動のリスクに織り込まれ、特定のルールを用いて監視される。

カウンターパーティリスクをカバーするために設定された減損及び引当金

(単位：百万ユーロ)	注	2020年12月31日 現在	減損又は 減損、 純額	戻入		その他の 変動及び 再分類	2021年12月31日 現在
				適用済	うち 未使用 残額		
販売金融債権の減損	15	(1,064)	(503)	405	143	(9)	(1,028)
最終顧客向け融資の減損	15	(951)	(476)	363	120	(9)	(953)
ディーラーシップ向け融資 の減損	15	(113)	(27)	42	23	-	(75)
自動車部門の顧客債権の 減損 ⁽¹⁾	16	(898)	(14)	10	70	27	(805)
その他の債権の減損	17	(215)	38	-	-	(67)	(244)
その他の金融資産の減損	22	(28)	25	-	-	-	(3)
引当金（約定）	20	13	19	(1)	(21)	2	12
カウンターパーティリスクの カバレッジ合計		(2,192)	(435)	414	192	(47)	(2,068)

(1) 2021年12月31日現在のイランに関連する商事債権678百万ユーロを含む（2020年12月31日現在は678百万ユーロ）。

VI - キャッシュ・フロー及びその他の情報

注26 - キャッシュ・フロー

26 - 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年度	2020年度
引当金の繰入、純額	(156)	353
販売金融債権の貸倒による影響、純額	(45)	255
資産処分による（益）損、純額	(465)	64
その他の金融商品の公正価値の変動	(32)	58
実質有利子負債	308	337
繰延税金	133	114
当期税金	463	306
その他	92	26
その他の非資金的収益及び費用（利息・税金調整前）	298	1,513

26 - B. 税引前運転資本の増減

（単位：百万ユーロ）	2021年度	2020年度
棚卸資産純額の（増）減	847	(112)
債権の（増）減、純額	123	338
その他の資産の（増）減	189	212
営業債務の増（減）	(467)	(908)
その他の負債の増（減）	(846)	(722)
税引前運転資本の増（減）	(154)	(1,192)

26 - C. 資本的支出

（単位：百万ユーロ）	2021年度	2020年度
無形資産の購入	(1,177)	(1,500)
有形固定資産の購入 ⁽¹⁾	(1,349)	(2,508)
資産購入合計	(2,526)	(4,008)
支払繰延	(475)	(200)
資本的支出合計	(3,001)	(4,208)

(1) 資産計上したリース用資産及び使用権資産を除く。

注27 - 関連当事者

27 - 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

下表では、取締役会長、最高経営責任者、暫定最高経営責任者（2020年度）、取締役及び幹部社員並びに2021年1月1日付けでマネジメント・ボードとなったルノー・グループ・エグゼクティブ・コミッティのメンバーに支払われた報酬を報告している。金額は各役職の就任期間に応じて費用計上される。

(単位：百万ユーロ)	2021年度	2020年度
基本給	7.7	6.5
変動報酬	13.4	7.4
雇用者負担の社会保障税	14.3	12.1
補足年金及び退職補償金	2.7	2.1
約定補償金	6.5	9.4
その他報酬項目	0.5	0.2
報酬合計（業績連動株式を除く）	45.1	37.7
業績連動株式	4.7	3.6
会長及びボード・オブ・マネジメントのメンバーの報酬合計	49.8	41.3

2021年度の取締役報酬額の上限可能額は1.5百万ユーロ（2020年は1.5百万ユーロ）であった。

27 - B. ルノー・グループの関連会社への投資

ルノー・グループの日産及び持分法に基づき計上されるその他の会社への投資の詳細は注12及び注13-Aに記載されている。

27 - 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年度の売上高は280百万ユーロ（2020年度は259百万ユーロ）であり、また2021年12月31日現在、58百万ユーロの自動車顧客債権、272百万ユーロの販売金融債権及び14百万ユーロの確定与信枠を有している（2020年12月31日現在はそれぞれ、72百万ユーロ、282百万ユーロ及び40百万ユーロ）。

2020年度、ルノー・グループは、注23-Cに記載のとおり銀行団によって発行された政府保証付き融資枠から恩恵を受けた。

27 - D. 非連結支配会社との取引

一定数の支配会社は、注2-Cに示すとおり、連結財務諸表に対するその寄与が重要ではないとみなされるため、連結されていない（注17）。

100百万ユーロを超える売上及びノ又は100百万ユーロを超える簿価を有する唯一の会社は、ルノー・グループ及び日産の駐在者を管理するルノー・日産グローバル・マネジメントである。

2021年度、この会社に係るルノー・グループの費用は約120百万ユーロにのぼる（2020年度は185百万ユーロ）。

2021年12月31日現在のルノー・グループの財政状態計算書において、ルノー・日産グローバル・マネジメントとルノー・グループの間の取引残高は、主に、80百万ユーロの営業債権（2020年12月31日現在は116百万ユーロ）及び45百万ユーロの営業債務（2020年12月31日現在は61百万ユーロ）から構成されている。

注28 - オフバランス約定債務並びに偶発資産及び偶発債務、差入担保資産及び担保受入資産

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、訴訟に関与していたり、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コミットメントの内訳は以下に示すとおりである（注28-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28-B）。

28 - A. オフバランス約定債務及び偶発債務並びに差入担保資産

28-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	2020年
販売金融部門による差入担保資産 ⁽¹⁾	7,111	7,465
顧客に供与した与信枠 ⁽²⁾ - 販売金融部門	3,400	2,419
その他の与信枠	48	18
販売金融部門による金融保証 ⁽³⁾	29	198
その他の金融保証 ⁽⁴⁾	399	414
供給契約に関連する約定 ⁽⁵⁾	924	999
投資の確定注文	847	984
リース取引に係る約定債務 ⁽⁶⁾	90	155
その他の約定 ⁽⁷⁾	181	96
その他の差入担保資産	5	4

(1) 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28-A4に記載されている。

(2) 販売金融部門が顧客に供与した与信枠は、主に期末後3ヶ月間にキャッシュ・アウトフローを生じさせる。

(3) 販売金融部門による金融保証は、期末後12ヶ月間に27百万ユーロのキャッシュ・アウトフローを生じさせる。

(4) その他の金融保証は、主に行政に関するものである。

(5) これらの約定には、ルノー・グループが回収及び支払のために約定を確定する場合のサプライヤーに対する最低支払債務が含まれている。これらの複数年にわたる約定は、2021年度末後3年間にキャッシュ・アウトフローを生じさせる。

1年以内の支払債務の最大額は、2021年12月31日現在300百万ユーロ（2020年12月31日現在は999百万ユーロ）である。2021年12月31日現在の取消不能の約定は、基本的に電気自動車用バッテリーの供給を確保するために行われたものである。

- (6) リース取引に係る約定債務は、締結されたが、期末においてはまだ効力が発生しておらず、仕掛資産として財政状態計算書に含めることができないリース、IFRS第16号の適用範囲外のリース及び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約定債務で構成される（注2-L）。
- (7) 主に付与済みのストックオプション。

28-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。税務調整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。異議申立中の追徴税額についても、訴訟又は申立ての正当性につき有利に決着しない場合のリスクを考慮して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。

2019年12月19日、ルノー-s.a.s.は、2016年の移転価格の税額再評価についての仮通知を受領し、2021年6月24日には、2017年及び2018年についての追加通知を受領した。ルノー・グループは、これらの仮通知のうち最も重要な金額に異議を申し立てており、本件に関連して、2021年12月31日現在の財務諸表には引当金を計上していない。

RESA（ルノー・エスパニャSA）は、2020年12月31日現在213百万ユーロである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・グループは、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年に支払われ、同様に認識された。

韓国に拠点を置くルノー・サムスン・モーターズは、ルノー-s.a.s.に支払ったロイヤルティの額に関して2007年から2011年までの税額が再評価の対象となった。この再評価には異議が申し立てられており、2017年に和解が成立した後に支払われたが、2012年以降の再評価に関するリスクは依然として存在する。2016年、ルノー・グループはAPA（「事前確認制度」）を申請したが、これは韓国税務当局とフランス税務当局との間で未だ協議中である。潜在的な再評価額を確実に見積もることができないため、本件に関する2012年から2021年12月31日までの引当金は計上されていない。

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12月31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計上される。異議申立がなされている場合、訴訟又は申立ての正当性につき有利に決着しない場合のリスクの見積額に基づき状況に応じて計上している。

2021年12月31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、違法な協定及びヨーロッパにおける自動車の排ガスレベルに関する調査である。

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ている。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、銀行保証の取り決めがなされ、ルノー・グループの支払停止の申請が許可された。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解除された。2021年及び2020年、本件に関する引当金は計上されていない。2022年2月3日、イタリア国家評議会はAGCMの上訴を退け、AGCMの決定を取り消した行政裁判所の決定を認めた。この国家評議会の決定は最終的なものである。

フランスで継続中であり、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た「排出ガス」問題において、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7月、ルノー・グループは、訴訟期間中の出頭を保証し、一切の損害賠償金及び罰金の支払いを補填するために、200万ユーロ（貸借対照表に含まれる）の保証金を支払った。また、2021年10月8日には、特定された不利益に対する賠償を補填するために、60万ユーロの銀行保証を発行した。ルノー・グループは、違反を犯したことを否認している。ルノー・グループの車両はすべて、常に適用される法律及び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12月31日現在（又は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・グループの販売台数の約70%が、主に欧州連合において、また、特に中国、スイス、英国及び韓国においても、CO2排出量の規制の対象となっている。

2020年及び2021年、アライアンスのメンバーであるルノー、日産及び三菱自動車の3社は、欧州連合と英国のCAFE（企業平均燃費）目標をプールする協定に署名した。関係当局に支払う潜在的なコンプライアンス違反の罰金は、アライアンスの自動車メーカー3社で形成されたグループの水準で決定される。ルノーは、2021年及び2020年の12月31日現在において、本件に関する引当金を計上していない。

ルノー・グループは、2020年に乗用車及び小型商用車に関するCAFE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。当財務諸表の公表日において、かかる検証プロセスはまだ継続中であった。

また、ルノーは、2021年に乗用車及び小型商用車に関するCAFE目標を達成したこと（これらの結果は今後数ヶ月以内に欧州委員会によって統合され、公表される予定である。）を2022年1月17日のプレスリリースで発表した。

韓国では、2021年のCAFEの罰金に対して110万ユーロの引当金が計上され、2019年から2021年までの引当金合計は350万ユーロに増加した。

さらに、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の対象となる。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計上される。債務の額を確度をもって決定することが難しいこともある。引当金は期末における法的又は推定的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。

28-A3. 株式購入約定

ルノー・グループが少数株主に対して、完全連結会社へのその投資分を売却するためにプットオプションを付与する場合、かかるオプションに相当する負債が計上され、資本 - 非支配株主持分は減少する。2021年12月31日現在、ルノー・グループが付与した少数株主に対するプットオプションは、バンコ・RCI・ブラジル、ロンボ・コンパニア・フィナンシエラ及びRCI・コロンビアS.A.に関するものである。財務諸表への影響は注記18-Hで説明している。

トルコのオヤックとの間で2018年度にパートナーシップ契約が締結されたが、その契約は、一定の条件に従うことを条件として、ルノーs.a.s.に対してオヤックが有するオヤック・ルノー株式を購入する権利（コール）及びルノーs.a.s.が有するマイル（MAIS）株式を売却する権利（プット）を与え、また、オヤックに対してオヤックが有するオヤック・ルノー株式を売却する権利（プット）及びルノーs.a.s.が有するマイル（MSAIS）株式を購入する権利（コール）を与える非支配投資についての完全に対称的なプットオプション及びコールオプションを含む。このプットオプションの行使価格は、行使された場合、行使日に指名される3名の独立した専門家により決定される。この契約の分析によって、ルノー・グループが拒否できずにオヤックがプットオプションを行使することにつながり得るようなルノー・グループが管理できない状況は特定されなかった。従って、2021年12月31日現在、これらのオプションに関連して負債は認識されていない。

28-A4. 流動性準備金管理の保証としての担保資産

販売金融部門は流動性準備金管理のため、2021年12月31日現在フランス銀行に対し（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7,111百万ユーロの資産の形で担保を差入れている（2020年12月31日現在は7,465百万ユーロ）。かかる資産の内訳は、証券化商品発行ビークルの株式6,628百万ユーロ、ユーロ債3百万ユーロ及び販売金融債権480百万ユーロである（2020年12月31日現在は証券化商品発行ビークルの株式6,675百万ユーロ、ユーロ債104百万ユーロ及び販売金融債権686百万ユーロ）。これらの担保に対してフランス銀行により提供された資金は2021年12月31日現在3,738百万ユーロに達した（2020年12月31日現在は2,250百万ユーロ）。フランス銀行に対して担保として提供された資産はすべて、引き続き貸借対照表に計上されている。

28 - B. ルノー・グループが取得しているオフバランス約定、偶発資産及び担保受入資産

（単位：百万ユーロ）	2021年	2020年
販売金融部門が取得している買戻し約定 ⁽¹⁾	5,958	5,452
取得している金融保証	3,001	2,949
販売金融部門を含む ⁽²⁾	2,851	2,787
担保受入資産	2,763	2,749
販売金融部門を含む ⁽²⁾	2,757	2,708
取得しているその他の約定	94	44

(1) 日産及びその他の企業がリース満了時にリース用車両を買い戻すためにディーラーシップの売却に対して販売金融部門が取得している約定。

(2) 販売金融部門は、新車や中古車の販売金融業務において、2021年12月31日現在顧客から2,851百万ユーロの金融保証及び2,757百万ユーロの顧客による差入担保資産を取得している（2020年12月31日現在はそれぞれ2,787百万ユーロ及び2,708百万ユーロ）（注15-E）。

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25-B1に記すとおりである。

取得している約定 - 株式購入オプション

ルノー・グループは、2023年までにワイロットへの持分を70%に増加させ、同社の支配を獲得するコールオプションを有している（注3）。このオプションは、ワイロットが一定の目標を達成することを条件としており、2021年12月31日現在、行使することはできなかった。かかる約定に関連して負債は認識されていない。

ルノー・グループは、ベルコールに対して、同社の支配を獲得することなく、同社の将来的な増資を引き受けるデリバティブ商品を保有している（注3）。かかる約定に関連して負債は認識されていない。

ルノー・グループは、契約金額18百万ユーロでアルピーヌ・レーシング・エルティディーの資本の10%を購入し、これにより、同社への持分を100%に増加するコールオプションを有している。かかる約定に関連して負債は認識されていない。

注29 - 法定監査人及び業務ネットワークに対する報酬

ルノー・グループの法定監査人及び業務ネットワークに対する報酬は2021年度有価証券報告書の第5 3 「(3) 監査の状況」に記載されている。

注30 - 後発事象

2021年12月31日以降、重要な事象は発生していない。

[次へ](#)

注31 - 連結会社

31 - A. 完全連結会社（子会社）

ルノー・グループの持分(%)	国名	2021年 12月31日 現在	2020年 12月31日 現在
Renault SA	フランス	親会社	親会社
自動車（アフトワズを除く）部門			
フランス			
Renault s.a.s	フランス	100	100
Auto Châssis International (ACI Le Mans)	フランス	100	100
ACI Villeurbanne	フランス	100	100
Carizy ⁽²⁾	フランス	-	98
Fonderie de Bretagne	フランス	100	100
Ingénierie de la Division des Véhicules Electriques (IDVE)	フランス	100	100
Ingénierie de la Division des Véhicules Utilitaires (IDVU)	フランス	100	100
Maubeuge Construction Automobile (MCA)	フランス	100	100
Renault Développement Industriel et Commercial (RDIC)	フランス	100	100
Renault Environnement	フランス	100	100
Renault Retail Group及び子会社	フランス	100	100
Renault Samara (France)	フランス	100	100
Renault DREAM (RDREAM)	フランス	100	100
Alpine Racing SAS	フランス	100	100
Mobilize Ventures	フランス	100	100
Sci Plateau de Guyancourt	フランス	100	100
SNC Renault Cléon	フランス	100	100
SNC Renault Douai	フランス	100	100
SNC Renault Flins	フランス	100	100
SNC Renault Sandouville	フランス	100	100
Société des Automobiles Alpine (SAA)	フランス	100	100
Société de Transmissions Automatiques (STA)	フランス	100	100
Société de véhicules Automobiles de Batilly (SOVAB)	フランス	100	100
Société Immobilière de Construction Française pour l'Automobile et la Mécanique (SICOFRAM)及び子会社	フランス	100	100
Société Immobilière Renault Habitation (SIRHA)	フランス	100	100
Société Immobilière d'Epône	フランス	100	100
Société Immobilière pour l'Automobile (SCIA)	フランス	100	100
SODICAM 2	フランス	100	100
Sofrastock International	フランス	100	100

Technologie et Exploitation Informatique (TEI)	フランス	100	100
Renault ElectriCity ⁽¹⁾	フランス	100	-
Renault SW Labs sas	フランス	100	100
ヨーロッパ			
Renault Deutschland AG及び子会社	ドイツ	100	100
Renault Österreich GmbH	オーストリア	100	100
Renault Belgique Luxembourg	ベルギー	100	100
Renault Industrie Belgique (RIB)	ベルギー	100	100
Renault Nissan Bulgaria EAD	ブルガリア	100	100
Renault Nissan Hrvatska SARL	クロアチア	100	100
Renault España Comercial SA (RECSA)及び子会社	スペイン	100	100
Renault España SA	スペイン	100	100
Renault Hungária Kft.	ハンガリー	100	100
Renault Irlande	アイルランド	100	100
Renault Italia及び子会社	イタリア	100	100
Motor Reinsurance Company	ルクセンブルク	100	100
Renault Group b.v.	オランダ	100	100
Renault Nederland	オランダ	100	100
Renault Polska	ポーランド	100	100
Companhia Aveirense de Componentes para a Industria Automovel SA (CACIA)	ポルトガル	100	100
Renault Portuguesa及び子会社	ポルトガル	100	100
Renault Ceska republica	チェコ共和国	100	100
Grigny UK Ltd	英国	100	100
Alpine Racing Ltd.	英国	90	90
Renault UK	英国	100	100
Automobile Dacia	ルーマニア	99	99
Renault Commercial Roumanie SRL	ルーマニア	100	100
Renault Mecanique Roumanie SRL	ルーマニア	100	100
Renault Technologie Roumanie SRL	ルーマニア	100	100
Renault Slovensko Spol. S Ro	スロバキア	100	100
Renault Nissan Slovenija D00	スロベニア	100	100
Revoz D.d.	スロベニア	100	100
Renault Nordic AB 及び子会社	スウェーデン	100	100
Renault Finance	スイス	100	100
Renault Suisse SA	スイス	100	100
アフリカ及び中東			
Renault Algérie spa	アルジェリア	100	100
Renault Commerce Maroc	モロッコ	80	80
Renault Maroc Services	モロッコ	100	100

Renault Tanger Exploitation	モロッコ	100	100
Renault Tanger Méditerranée	モロッコ	100	100
Société Marocaine de Construction Automobile (SOMACA)	モロッコ	97	97
アメリカ			
Renault Argentina SA及び子会社	アルゼンチン	100	100
Renault do Brasil Comercio e Participacoes Ltda.	ブラジル	100	100
Renault Do Brasil SA	ブラジル	100	100
Industria de Conjuntos Mecanicos Aconcagua SA (Cormecanica)	チリ	100	100
Renault Centro de Servicios Compartidos SAS	コロンビア	100	100
Sociedad de Fabricación de Automotores SA (SOFASA)	コロンビア	100	100
Renault Corporativo SA de CV ⁽²⁾	メキシコ	-	100
Renault México SA de CV	メキシコ	100	100
アジア太平洋			
Vehicule Distributors Australia Pty Ltd.	オーストラリア	100	100
Renault Samsung Motors Co. Ltd.	韓国	80	80
Jiangxi Jianling Group Electric Vehicule Co., Ltd.	中国	50	50
Jiangxi Jianling Group Electric Vehicule Sales Co., Ltd.	中国	50	50
Kunming Furui Electric Vehicles Sales Service Co., Ltd.	中国	50	50
Renault Beijing Automative Co., Ltd.	中国	100	100
Renault India Private Ltd.	インド	100	100
Renault Treasury Services Pte. Ltd.	シンガポール	100	100
ユーラシア			
CJSC Renault Russia	ロシア	100	100
OYAK Renault Otomobil Fabrikalari	トルコ	52	52
Renault Ukraine	ウクライナ	100	100
販売金融部門			
フランス			
Bipi Mobility France ⁽¹⁾	フランス	100	-
Diac SA	フランス	100	100
Diac Location SA	フランス	100	100
RCI BANQUE SA	フランス	100	100
ヨーロッパ			
RCI Versicherungs Service GmbH	ドイツ	100	100
RCI Financial Services SA	ベルギー	100	100
Autofin SA	ベルギー	100	100
Bipi Mobility SL ⁽¹⁾	スペイン	100	-
Overlease SA	スペイン	100	100
RCI ZRT	ハンガリー	100	100
Bipi Mobility Italy S.R.L ⁽¹⁾	イタリア	100	-

ES Mobility S.R.L.	イタリア	100	100
RCI Insurance Ltd	マルタ	100	100
RCI Life Ltd	マルタ	100	100
RCI Services LTD	マルタ	100	100
RCI Financial Services b.v.	オランダ	100	100
RCI Leasing Polska Sp. z.o.o.	ポーランド	100	100
RCI Gest Seguros - Mediadores de Seguros, Lda	ポルトガル	100	100
RCICOM, SA	ポルトガル	100	100
RCI Finance CZ, s.r.o.	チェコ共和国	100	100
RCI Financial Services s.r.o.	チェコ共和国	50	50
RCI Broker De Asigurare	ルーマニア	100	100
RCI Finantare Romania S.r.L.	ルーマニア	100	100
RCI Leasing Romania IFN SA	ルーマニア	100	100
RCI Financial Services Ltd	英国	100	100
RCI Bank UK Limited	英国	100	100
RCI Finance SA	スイス	100	100
アフリカ及び中東			
RCI Finance Maroc	モロッコ	100	100
RDFM S.A.R.L.	モロッコ	100	100
アメリカ			
Courtage SA	アルゼンチン	100	100
Rombo Compania Financiera SA	アルゼンチン	60	60
Administradora de Consorcio RCI Brasil Ltda	ブラジル	100	100
Banco RCI Brasil SA	ブラジル	60	60
RCI Brasil Servicios e Participações Ltda	ブラジル	100	100
Corretora de Seguros RCI do Brasil SA	ブラジル	100	100
RCI Colombia, SA Compania de Financiamiento	コロンビア	51	51
RCI Servicios Colombia SA	コロンビア	100	100
アジア太平洋			
RCI Financial Services Korea CO, Ltd.	韓国	100	100
ユーラシア			
LLC RNL LEASING	ロシア	100	100
アフトワズ			
ユーラシア			
Lada Auto Holding 000 ⁽³⁾	ロシア	68	-
PAO AVTOVAZ	ロシア	68	68
LLC Lada Izhevsk	ロシア	68	68
000 PSA VIS-AVTO	ロシア	68	68
000 PPPO	ロシア	68	68
ZAO Lada-Imidzh	ロシア	68	68

ОАО Lada-Servis	ロシア	68	68
ОАО Izh-Lada	ロシア	68	68
ОАО ZAK ⁽²⁾	ロシア	-	68
ОАО Piter-Lada	ロシア	61	61
ОАО Samara-Lada	ロシア	48	48
ОАО Yakhroma-Lada	ロシア	59	59
ОАО Lipetsk-Lada	ロシア	45	45
ОАО Oka-Lada ⁽²⁾	ロシア	-	59
ЗАО STO Komsomolskaya	ロシア	53	53
ОАО Tyumen-Lada	ロシア	68	68
ЗАО Tsentralnaya STO	ロシア	68	68
ОАО JarLadaservis ⁽²⁾	ロシア	-	64
ОАО Avtosentr-Togliatti-VAZ	ロシア	35	34
ОАО Bryansk Lada	ロシア	51	51
ООО LIN	ロシア	68	68
ОАО Kostroma-Lada-Servis	ロシア	68	68
ОАО Kursk-Lada	ロシア	49	49
ООО Lada Sport	ロシア	68	68
ОАО Saransk-Lada ⁽²⁾	ロシア	-	61
ОАО Cheboksary-Lada	ロシア	68	59
ООО Sockultbit-AVTOVAZ	ロシア	68	68
АО Lada Zapad Togliatti ⁽²⁾	ロシア	-	68
JV Systems	ロシア	68	68
その他のアフトワズの子会社	ロシア	34 - 68	34 - 68
SOAO Minsk-Lada	ベラルーシ	38	38
ヨーロッパ			
LADA International Ltd	キプロス	68	68
Alliance Rostec Auto b.v. ⁽³⁾	オランダ	68	68
モビリティサービス部門			
フランス			
Class & co sas	フランス	100	100
Elto Holding ⁽¹⁾	フランス	100	100
Glide.io	フランス	100	100
Renault Mobility As an Industry	フランス	100	100
ヨーロッパ			
Elto DACH GmbH ⁽¹⁾	ドイツ	51	-
Elto BeLux ⁽¹⁾	ベルギー	51	-

Elto Iberia Sociedad Limitada ⁽¹⁾	スペイン	60	-
Coolnagour Limited t/a iCabbi	アイルランド	100	78
Elto Italy S.r.l. ⁽¹⁾	イタリア	100	-
Coolnagour UK Limited ⁽¹⁾	英国	100	78
Elto UK ⁽¹⁾	英国	100	-
Flit Technologies Ltd.及び子会社	英国	74	70
SCT Systems Limited t/a DiSC ⁽¹⁾	英国	100	78
アメリカ			
Original Software LTDA ⁽¹⁾	ブラジル	100	78
iCabbi Canada, Incorporation ⁽¹⁾	カナダ	100	78
iCabbi USA, Incorporation ⁽¹⁾	米国	100	78
アジア太平洋			
iCabbi Australia PTY LTD ⁽¹⁾	オーストラリア	100	78

(1) 2021年度に初めて連結された会社（注3-A）。

(2) 2021年度に売却又は合併され連結範囲から除外された会社。

(3) アライアンス・ロステック・オートb.v.からラーダ・オート・ホールディング000へのアフトワズ株式の譲渡については、注3-Bを参照のこと。

31 - B. 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連結会社（共同支配事業）

ルノー・グループの持分(%)	国名	2021年	2020年
		12月31日 現在	12月31日 現在
Renault Nissan Technology & Business Center India Private Limited (RNTBCI) ⁽¹⁾	インド	67	67

(1) 当グループはインドの会社であるRNTBCIの議決権の50%を保有している。

31 - C. 持分法適用会社（関連会社及び共同支配企業）

ルノー・グループの持分(%)	国名	2021年	2020年
		12月31日 現在	12月31日 現在
自動車（アフトワズを除く）部門			
Renault South Africa ⁽²⁾	南アフリカ	-	40
Renault Algérie Production	アルジェリア	49	49
Mobility Trader Holding GmbH ⁽¹⁾	ドイツ	3	-
ToKai 2 GmbH	ドイツ	15	15
EGT New Energy Automotive Co, Ltd.	中国	25	25
Renault Brilliance Jinbei Automotives Company Ltd.	中国	49	49

Boone Comenor Metalimpex	フランス	33	33
Alliance Mobility Company France	フランス	50	50
HyVia ⁽¹⁾	フランス	50	-
INDRA INVESTISSEMENTS SAS	フランス	50	50
ToKai 1	フランス	15	15
Verkor ⁽¹⁾	フランス	24	-
Whylot ⁽¹⁾	フランス	21	-
Renault Nissan Automative India Private Limited	インド	30	30
Alliance Mobility Company Japan	日本	50	50
Groupe Nissan	日本	44	44
Alliance Ventures B.V.	オランダ	40	40
Motorlu Araclar Imal ve Satis AS (MAIS)	トルコ	49	49
販売金融部門			
Mobility Trader Holding Gmbh ⁽¹⁾	ドイツ	5	-
Renault Crédit Car SA	ベルギー	50	50
Nissan Renault Financial Services India Private Limited	インド	30	30
RN SF b.b.	オランダ	50	50
Bank Austria Renault Nissan b.v.	オランダ	30	30
RN Bank	ロシア	30	30
ORFIN Finansman Anonim Sirketi	トルコ	50	50
アフトワズ			
FerroVaz GmbH	ドイツ	34	34
CSC Armenia-Lada	アルメニア	34	34
JSC OAT ⁽¹⁾	ロシア	40	-
モビリティサービス部門			
Elto France ⁽¹⁾	フランス	40	-
Car Sharing Mobility Services SL	スペイン	50	50

(1) 2021年度に初めて連結された会社（注3-A）。

(2) 2021年度に売却され連結範囲から除外された会社。

フランスの会計基準当局（Autorité des Normes Comptables）による2016年12月2日の規則2016-09の適用により、ルノー・グループは、2021年度のユニバーサル・レジストレーション・ドキュメントの公表日以降、ルノー・グループのウェブサイト（group.renault.com）上の「Finance」ページの「Documents & Presentations」セクションで以下の情報を第三者に開示する。

- 連結会社の完全なリスト
- 以下のような「非連結投資」に分類される会社のリスト
 - ルノーによって単独で支配されていない会社に対する投資（固定金融資産に含まれる。）（注22）
 - ルノーによって単独で支配されている非連結会社に対する投資（その他の流動資産として分類される。）（注17）

[次へ](#)

5.2.2 Comptes consolidés

5.2.2.1. Compte de résultat consolidé

(En millions d'euros)	Notes	2021	2020
Chiffre d'affaires	4	40 213	43 474
Coûts des biens et services vendus		(37 326)	(36 257)
Frais de recherche et développement	10-A	(2 365)	(2 569)
Frais généraux et commerciaux		(4 059)	(4 985)
Autres produits et charges d'exploitation	6	(265)	(1 062)
Autres produits d'exploitation	6	728	181
Autres charges d'exploitation	6	(993)	(1 843)
Résultat d'exploitation		1 398	(1 999)
Coût de l'endettement financier net	7	(308)	(337)
Coût de l'endettement financier brut	7	(381)	(395)
Produits relatifs à la trésorerie et aux placements	7	73	18
Autres produits et charges financiers	7	(42)	(145)
Résultat financier	7	(350)	(482)
Part dans le résultat des entreprises associées et des coentreprises		515	(5145)
Nissan	12	380	(4 970)
Autres entreprises associées et coentreprises	13	135	(175)
Résultat avant impôts		1 563	(7 020)
Impôts courants et différés	8	(596)	(420)
Résultat net		967	(8 040)
Résultat net - part des actionnaires de la société mère		888	(8 008)
Résultat net - part des participations ne donnant pas le contrôle		79	(38)
Résultat net de base par action* (en euros)		3,26	(20,51)
Résultat net dilué par action* (en euros)		3,24	(20,51)
Nombre d'actions retenu (en milliers)			
Pour le résultat net de base par action	9	272 102	271 349
Pour le résultat net dilué par action	9	273 868	271 349

* Résultat net - part des actionnaires de la société mère rapporté au nombre d'actions indiqué.

05

Renault Group

L'information financière et comptable

5.2.2.2. Résultat global consolidé

	2021			2020		
	Brut	Effet impôts	Net	Brut	Effet impôts	Net
(En millions d'euros)						
Résultat net	1 503	(590)	907	(7 020)	(420)	(8 040)
Autres éléments du résultat global provenant de la société mère et ses filiales						
Éléments qui ne seront pas reclassés ultérieurement en résultat	327	(23)	304	76	(00)	10
Écarts actuariels sur régimes de retraite à prestations définies	134	(35)	99	(02)	(02)	(124)
Instruments de capitaux propres à la juste valeur par capitaux propres	193	12	205	138	(4)	134
Éléments qui sont, ou qui seront ultérieurement, reclassés en résultat	181	(27)	154	(005)	(1)	(000)
Écarts de change résultant de la conversion des activités à l'étranger	96	-	96	(052)	-	(052)
Écarts de change résultant de la conversion des activités dans les économies hyperinflationnistes	21	-	21	(21)	-	(21)
Couverture partielle de l'investissement dans Nissan	4	-	4	-	-	-
Couvertures de flux de trésorerie *	05	(28)	37	8	(1)	7
Instruments de dettes à la juste valeur par capitaux propres *	(5)	1	(4)	-	-	-
Total des autres éléments du résultat global provenant de la société mère et ses filiales (A)	508	(50)	458	(589)	(07)	(050)
Part des entreprises associées et des coentreprises dans les autres éléments du résultat global						
Éléments qui ne seront pas reclassés ultérieurement en résultat	571	-	571	140	-	140
Écarts actuariels sur régimes de retraite à prestations définies	421	-	421	94	-	94
Autres éléments	150	-	150	52	-	52
Éléments qui sont, ou qui seront ultérieurement, reclassés en résultat	034	-	034	(1 208)	-	(1 208)
Écarts de change résultant de la conversion des activités à l'étranger	580	-	580	(1 228)	-	(1 228)
Autres éléments	54	-	54	(40)	-	(40)
Total de la part des entreprises associées et des coentreprises dans les autres éléments du résultat global (B)	1 205	-	1 205	(1 122)	-	(1 122)
Autres éléments du résultat global (A) + (B)	1 713	(50)	1 663	(1 711)	(07)	(1 778)
Résultat global	3 276	(040)	2 030	(9 337)	(487)	(9 824)
Dont part des actionnaires de la société mère			2 539			(9 760)
Dont part des participations ne donnant pas le contrôle			91			(04)

* Les montants reclassés en résultat net en 2021 sont présentés dans la Note 18-F.

5.2.2.3. Situation financière consolidée

05

(En millions d'euros)	Notes	31 décembre 2021	31 décembre 2020
Actifs			
Actifs non courants			
Immobilisations incorporelles et goodwill	10-A	6 398	6 347
Immobilisations corporelles	10-B	16 167	17 185
Participations dans les entreprises associées et coentreprises		16 955	15 120
Nissan	12	16 284	14 618
Autres entreprises associées et coentreprises	13	721	502
Actifs financiers non courants	22	373	1 253
Impôts différés actifs	8	550	651
Autres actifs non courants	17	966	956
Total actifs non courants		41 409	41 462
Actifs courants			
Stocks	14	4 702	5 640
Créances de Financement des ventes	15	39 498	40 820
Créances clients de l'Automobile	16	788	910
Actifs financiers courants	22	1 380	1 181
Créances d'impôts courants	17	128	153
Autres actifs courants	17	3 688	3 874
Trésorerie et équivalents de trésorerie	22	21 928	21 697
Actifs destinés à être cédés	3	129	-
Total actifs courants		72 331	74 275
Total actifs		113 740	115 737

05

Renault Group

L'information financière et comptable

(en millions d'euros)	Notes	31 décembre 2021	31 décembre 2020
Capitaux propres et passifs			
Capitaux propres			
Capital		1 127	1 127
Primes d'émission		3 785	3 785
Titres d'autocontrôle		(237)	(284)
Réévaluation des instruments financiers		5	384
Écart de conversion		(3 407)	(4 108)
Réserves		25 159	31 876
Résultat net - part des actionnaires de la société mère		888	(8 008)
Capitaux propres - part des actionnaires de la société mère		27 320	24 772
Capitaux propres - part des participations ne donnant pas le contrôle		574	566
Total capitaux propres	18	27 894	25 338
Passifs non courants			
Impôts différés passifs	8	1 009	922
Provisions pour engagements de retraite et assimilés - part à plus d'un an	19	1 355	1 544
Provisions pour risques et charges - part à plus d'un an	20	1 291	1 356
Passifs financiers non courants	23	13 232	13 423
Provisions d'impôts sur les résultats relatives à des positions fiscales incertaines - part à plus d'un an	21	217	179
Autres passifs non courants	21	1 457	1 685
Total passifs non courants		18 561	19 109
Passifs courants			
Provisions pour engagements de retraite et assimilés - part à moins d'un an	19	85	103
Provisions pour risques et charges - part à moins d'un an	20	1 550	1 570
Passifs financiers courants	23	3 605	3 924
Dettes de financement des ventes	23	45 123	47 547
Fournisseurs		7 975	8 277
Dettes d'impôts courants	21	266	221
Provisions d'impôts sur les résultats relatives à des positions fiscales incertaines - part à moins d'un an	21	0	0
Autres passifs courants	21	8 493	9 642
Passifs liés aux actifs destinés à être cédés		182	-
Total passifs courants		67 285	71 290
Total capitaux propres et passifs		113 740	115 737

5.2.2.4. Variation des capitaux propres consolidés

(en millions d'euros)	Nombre d'actions (en milliers)	Capital	Primes d'émission	Titres d'autocontrôle	Réévaluation des instruments financiers	Écart de conversion	Réserves	Résultat net revenant aux actionnaires de la société mère	Capitaux propres part des actionnaires de la société mère	Capitaux propres part des participations ne donnant pas le contrôle	Total capitaux propres
Solde au 31 décembre 2019	295 722	1 127	3 785	(344)	232	(2 235)	32 140	(141)	34 564	707	35 331
Résultat net 2020								(8 008)	(8 008)	(38)	(8 046)
Autres éléments du résultat global					152	(1 873)	(31)		(1 752)	(26)	(1 778)
Résultat global 2020					152	(1 873)	(31)	(8 008)	(9 760)	(64)	(9 824)
Affectation du résultat net 2019							(141)	141	-	-	-
Distribution									-	(21)	(21)
[Acquisitions] cessions de titres d'autocontrôle et effets des augmentations de capital				60					60		60
Variations des parts d'intérêts							(23)		(23)	(110)	(142)
Coûts des paiements fondés sur des actions et autres							(69)		(69)	3	(66)
Solde au 31 décembre 2020	295 722	1 127	3 785	(284)	384	(4 108)	31 876	(8 008)	24 772	566	25 338
Résultat net 2021								888	888	79	967
Autres éléments du résultat global ⁽¹⁾					432	701	518		1 651	12	1 663
Résultat global 2021					432	701	518	888	2 539	91	2 630
Affectation du résultat net 2020							(8 008)	8 008	-	-	-
Distribution									-	(81)	(81)
[Acquisitions] cessions de titres d'autocontrôle et effets des augmentations de capital				47					47		47
Variations des parts d'intérêt							-		-	(2)	(2)
Coûts des paiements fondés sur des actions et autres ⁽²⁾					(811)		773		(38)	-	(38)
Solde au 31 décembre 2021	295 722	1 127	3 785	(237)	5	(3 407)	25 150	888	27 320	574	27 894

(1) La variation de la Réserve de Réévaluation correspond à la plus-value réalisée sur les titres Daimler en 2021, jusqu'à la date de cession des titres (Note 22-B), la variation des réserves correspond principalement aux écarts actuariels sur régimes de retraite à prestations définies constatés sur la période.

(2) La variation des Réserves correspond à hauteur de 554 millions d'euros au reclassement de la plus-value réalisée par Renault sur les titres Daimler en Réserves (Note 22-B) et à hauteur de 252 millions de plus-value réalisée par Nissan sur les titres Daimler reclassés en Réserves (Note 12-C).

Les éléments contribuant à la variation des capitaux propres consolidés de 2021 sont commentés en Note 18.

05

Renault Group

L'information financière et comptable

5.2.2.5. Flux de trésorerie consolidés

(en millions d'euros)	Notes	2021	2020
Résultat net		907	(8 040)
Annulation des dividendes reçus des participations cotées non consolidées		-	(11)
Annulation des produits et charges sans incidence sur la trésorerie			
Dotations nettes aux amortissements et aux pertes de valeur		4 043	4 750
Part dans les résultats des entreprises associées et des coentreprises		(515)	5 145
Autres produits et charges sans incidence sur la trésorerie avant intérêts et impôts	20-A	298	1 513
Dividendes reçus des entreprises associées et des coentreprises non cotées		29	5
Capacité d'autofinancement avant Intérêts et Impôts ⁽¹⁾		4 822	8 350
Dividendes reçus des sociétés cotées ⁽²⁾		-	11
Variation nette des crédits consentis à la clientèle		47	287
Variation nette des crédits renouvelables au réseau de distribution		1 584	2 820
Diminution (augmentation) des créances de Financement des ventes		1 581	3 107
Émission d'emprunts obligataires du Financement des ventes	23-C	086	1 098
Remboursement d'emprunts obligataires du Financement des ventes	23-C	(4 342)	(2 621)
Variation nette des autres dettes du Financement des ventes		1 073	2 195
Variation nette des autres valeurs mobilières et des prêts du Financement des ventes		(210)	884
Variation nette des actifs financiers et des dettes du Financement des ventes		(2 802)	2 056
Variation des actifs immobilisés donnés en location		(413)	(929)
Variation du besoin en fonds de roulement avant impôts	20-B	(154)	(1 192)
Flux de trésorerie des opérations d'exploitation avant intérêts et impôts		3 034	6 409
Intérêts reçus		72	71
Intérêts payés		(342)	(352)
Impôts courants (payés)/reçus		(355)	(375)
Flux de trésorerie des opérations d'exploitation		2 409	5 753
Investissements incorporels et corporels	20-C	(3 001)	(4 208)
Produits des cessions d'actifs corporels et incorporels		574	187
Acquisitions de participations avec prise de contrôle, nettes de la trésorerie acquise		(103)	-
Acquisitions d'autres participations		(126)	(120)
Cessions de participations avec perte de contrôle, nettes de la trésorerie cédée		-	-
Cessions d'autres participations ⁽³⁾		1186	(146)
Diminution (augmentation) des autres valeurs mobilières et des prêts de l'Automobile		(146)	57
Flux de trésorerie liés aux investissements		(1 010)	(4 239)
Dividendes versés aux actionnaires de la société mère	18-D	-	-
Transaction avec les participations ne donnant pas le contrôle		(4)	10
Dividendes versés aux participations ne donnant pas le contrôle	18-H	(81)	(21)
(Achats) ventes de titres d'autocontrôle		(36)	(44)
Flux de trésorerie avec les actionnaires		(121)	(55)
Émission d'emprunts obligataires de l'Automobile	23-C	2 241	1 000
Remboursement d'emprunts obligataires de l'Automobile	23-C	(820)	(590)
Augmentation (diminution) nette des autres passifs financiers de l'Automobile		(1 922)	5 250
Variation nette des passifs financiers de l'Automobile	23-B	(510)	5 660
Flux de trésorerie liés au financement		(631)	5 605
Augmentation (diminution) de la trésorerie et des équivalents de trésorerie		162	7 119

(1) La capacité d'autofinancement avant intérêts et impôts est présentée hors dividendes reçus des sociétés cotées.

(2) En 2020, correspond aux dividendes Daimler (11 millions d'euros).

(3) Les cessions d'autres participations comprennent la cession des titres Daimler pour 1186 millions d'euros.

(en millions d'euros)	2021	2020
Solde de la trésorerie et des équivalents de trésorerie à l'ouverture	21 697	14 982
Augmentation (diminution) de la trésorerie	162	7 119
Effets des variations de change et autres sur la trésorerie	88	(404)
Trésorerie générée par les activités destinées à être cédées	(10)	-
Solde de la trésorerie et des équivalents de trésorerie à la clôture ⁽¹⁾	21 928	21 697

(1) La trésorerie faisant l'objet de restrictions d'utilisation est décrite en Note 22-D.

5.2.2.6. Notes annexes aux comptes consolidés

05

5.2.2.6.1. Informations sur les secteurs opérationnels et les Régions

Les secteurs opérationnels retenus par Renault Group sont les suivants :

- « **Automobile** » qui comprend deux secteurs distincts :
 - « Automobile hors AVTOVAZ » regroupant les activités automobiles du Groupe telles qu'elles étaient avant la prise de contrôle au sens d'IFRS 10 du groupe AVTOVAZ ; ce secteur comprend les filiales de production, de commercialisation, de distribution de véhicules particuliers et utilitaires légers, les filiales de service automobile pour les marques Renault, Dacia, Samsung et Alpine ainsi que les filiales assurant la gestion de la trésorerie du secteur ; il comprend aussi les participations dans les entreprises associées et coentreprises du domaine automobile, la principale étant Nissan ;
 - « AVTOVAZ », constitué fin 2010, qui comprend le groupe AVTOVAZ, constructeur automobile russe, et sa société mère Lada Auto Holding OOO (précédemment Alliance Rostec Auto b.v., voir Note 3) depuis leur prise de contrôle au sens d'IFRS 10 en décembre 2010.
- « **Financement des ventes** », considéré par le Groupe comme une activité réalisant des opérations d'exploitation à part entière, exercée par ROI Banque, ses filiales et participations dans des entreprises associées et coentreprises auprès du réseau de distribution et de la clientèle finale.
- « **Services de Mobilité** » réunissant, sous la holding Renault M.A.I. (Mobility As an Industry), les activités de service dans les nouvelles mobilités.

Le résultat sectoriel examiné régulièrement par le Board of Management (remplace à compter de 2021 le Comité Exécutif Groupe), identifié comme le « principal décideur opérationnel », est la **marge opérationnelle** dont la définition est inchangée par rapport aux exercices précédents et est détaillée en Note 2-D Présentation des comptes consolidés.

La marge opérationnelle exclut notamment les charges de restructuration.

La nouvelle organisation autour des marques annoncée par Luca de Meo avec prise d'effet en 2021 n'a pas modifié les secteurs opérationnels tels que définis ci-dessus. La présentation des résultats des activités par secteur au Board of Management se poursuit selon la même décomposition que celle en vigueur au 31 décembre 2020.

05

Renault Group
L'information financière et comptable

A - Informations par secteur opérationnel

A1 - Compte de résultat consolidé par secteur opérationnel

(en millions d'euros)	Automobile hors AVTOVAZ ⁽¹⁾	AVTOVAZ ⁽¹⁾	Opérations intra- Automobile	Total Automobile	Financement des ventes	Services de Mobilité	Opérations Intersecteurs	Total Consolidé
2021								
Chiffre d'affaires externe au Groupe	40 404	2 850	-	43 254	2 095	24	-	40 213
Chiffre d'affaires intersecteurs	102	715	(715)	102	18	2	(122)	-
Chiffre d'affaires du secteur	40 506	3 565	(715)	43 356	2 093	26	(122)	40 213
Marge opérationnelle^{(2) (3)}	258	249	(2)	505	1 185	(29)	2	1 063
Résultat d'exploitation	36	237	(2)	271	1 179	(54)	2	1 398
Résultat financier⁽⁴⁾	716	(51)	-	665	(14)	(1)	(1 000)	(350)
Part dans le résultat des entreprises associées et des coentreprises	501	-	-	501	10	(5)	-	515
Résultat avant impôts	1 253	186	(2)	1 437	1 184	(60)	(998)	1 563
Impôts courants et différés	(248)	(20)	-	(268)	(327)	(1)	-	(596)
RÉSULTAT NET	1 005	166	(2)	1 169	857	(61)	(998)	907

(1) Le chiffre d'affaires externe du Groupe du secteur Automobile hors AVTOVAZ comporte le chiffre d'affaires réalisé par ce secteur avec le groupe AVTOVAZ (280 millions d'euros pour l'année 2021). Ce dernier apparaît en conséquence dans les opérations intersécteurs du secteur AVTOVAZ.

(2) Les informations sur les dotations aux amortissements et aux pertes de valeur sont données dans le tableau des flux de trésorerie consolidés par secteur opérationnel.

(3) La marge opérationnelle de l'Automobile hors AVTOVAZ en contribution après élimination des opérations intersécteurs s'établit à 260 millions d'euros pour l'année 2021.

(4) Les dividendes reçus du Financement des ventes sont comptabilisés dans le résultat financier de l'Automobile et sont éliminés dans les opérations intersécteurs. Au cours de l'année 2021, un dividende de 1 000 millions d'euros a été versé.

(en millions d'euros)	Automobile hors AVTOVAZ ⁽¹⁾	AVTOVAZ ⁽¹⁾	Opérations intra- Automobile	Total Automobile	Financement des ventes	Services de Mobilité	Opérations Intersecteurs	Total Consolidé
2020								
Chiffre d'affaires externe au Groupe	37 736	2 581	-	40 317	3 138	10	-	43 474
Chiffre d'affaires intersecteurs	95	651	(651)	95	21	1	(117)	-
Chiffre d'affaires du secteur	37 831	3 232	(651)	40 412	3 159	20	(117)	43 474
Marge opérationnelle^{(2) (3)}	(1 452)	140	1	(1 311)	1 007	(35)	2	(337)
Résultat d'exploitation	(3 061)	129	1	(2 931)	990	(60)	2	(1 999)
Résultat financier⁽⁴⁾	(414)	(52)	-	(466)	(15)	(1)	-	(482)
Part dans le résultat des entreprises associées et des coentreprises	(5 101)	-	-	(5 101)	10	(3)	-	(5 145)
Résultat avant impôts	(8 030)	77	1	(8 558)	994	(64)	2	(7 026)
Impôts courants et différés	85	(273)	-	(218)	(205)	1	2	(420)
RÉSULTAT NET	(8 581)	(196)	1	(8 776)	789	(63)	4	(8 046)

(1) Le chiffre d'affaires externe du Groupe du secteur Automobile hors AVTOVAZ comporte le chiffre d'affaires réalisé par ce secteur avec le groupe AVTOVAZ (285 millions d'euros pour l'année 2020). Ce dernier apparaît en conséquence dans les opérations intersécteurs du secteur AVTOVAZ.

(2) Les informations sur les dotations aux amortissements et aux pertes de valeur sont données dans le tableau des flux de trésorerie consolidés par secteur opérationnel.

(3) La marge opérationnelle de l'Automobile hors AVTOVAZ en contribution après élimination des opérations intersécteurs s'établit à (1 450) millions d'euros pour l'année 2020.

(4) Les dividendes reçus du Financement des ventes sont comptabilisés dans le résultat financier de l'Automobile et sont éliminés dans les opérations intersécteurs. Au cours de l'année 2020, aucun dividende n'a été versé.

Présentation générale de Renault Group	Développement durable	Gouvernement d'entreprise	Risque et contrôle	Information financière et comptable	Information sur la société, le capital et l'actionariat	Assemblée Générale	Informations complémentaires
----------------------------------------	-----------------------	---------------------------	--------------------	-------------------------------------	---------------------------------------------------------	--------------------	------------------------------

Information financière et comptable

A2 - Situation financière consolidée par secteur opérationnel

05

(en millions d'euros)	Automobile hors AVTOMAZ	AVTOMAZ	Opérations intra-Automobile	Total Automobile	Financement des ventes	Services de Mobilité	Opérations Intersecteurs	Total Consolidé
31 décembre 2021								
ACTIFS								
Actifs non courants								
Immobilisations incorporelles et corporelles	20 127	1 816	-	21 943	581	40	1	22 565
Participations dans les entreprises associées et les coentreprises	16 763	11	-	16 774	176	5	-	16 955
Actifs financiers non courants - titres de sociétés	7 051	-	(836)	6 215	11	1	(6 155)	72
Actifs financiers non courants - autres valeurs mobilières, prêts et dérivés sur opérations de financement de l'Automobile	306	-	-	306	-	-	(5)	301
Impôts différés actifs	851	10	-	861	189	-	-	1 050
Autres actifs non courants	875	17	(77)	815	151	-	-	966
Total actifs non courants	45 473	1 854	(913)	46 414	1 108	46	(6 159)	41 409
Actifs courants								
Stocks	4 395	373	-	4 768	24	-	-	4 792
Créances sur la clientèle	934	118	(136)	916	40 020	4	(654)	40 280
Actifs financiers courants	1 062	-	(1)	1 061	1 187	-	(858)	1 380
Créances d'impôts courants et autres actifs courants	2 642	233	(4)	2 871	5 733	5	(4 664)	3 945
Trésorerie et équivalents de trésorerie	13 478	535	(136)	13 877	8 040	14	(3)	21 928
Total actifs courants	22 501	1 259	(277)	23 483	55 004	23	(6 170)	72 331
TOTAL ACTIFS	67 974	3 113	(1 190)	69 897	56 112	69	(12 338)	113 740
CAPITAUX PROPRES ET PASSIFS								
Capitaux propres	27 851	901	(830)	27 913	6 134	8	(6 161)	27 894
Passifs non courants								
Provisions - part à plus d'un an	2 277	21	-	2 298	565	-	-	2 863
Passifs financiers non courants	11 235	1 098	-	12 333	893	11	(5)	13 232
Impôts différés passifs	344	24	-	368	640	1	-	1 009
Autres passifs non courants	1 181	77	(77)	1 181	276	-	-	1 457
Total passifs non courants	15 037	1 220	(77)	16 180	2 374	12	(5)	18 561
Passifs courants								
Provisions - part à moins d'un an	1 564	42	-	1 606	35	-	-	1 641
Passifs financiers courants	4 337	34	(137)	4 234	-	35	(664)	3 605
Fournisseurs et dettes de Financement des ventes	7 604	619	(129)	8 094	48 843	5	(844)	53 098
Dettes d'impôts courants et autres passifs courants	11 581	297	(8)	11 870	1 726	9	(4 664)	8 941
Total passifs courants	25 086	992	(274)	25 804	47 604	49	(6 172)	67 285
TOTAL CAPITAUX PROPRES ET PASSIFS	67 974	3 113	(1 190)	69 897	56 112	69	(12 338)	113 740

05

Renault Group

L'information financière et comptable

(en millions d'euros)	Automobile hors AVTOVAZ	AVTOVAZ	Opérations intra- Automobile	Total Automobile	Financement des ventes	Services de Mobilité	Opérations intersecteurs	Total Consolidé
31 décembre 2020								
ACTIFS								
Actifs non courants								
Immobilisations incorporelles et corporelles	21 432	1 500	-	23 001	415	66	-	23 482
Participations dans les entreprises associées et les coentreprises	14 981	2	-	14 983	120	7	1	15 120
Actifs financiers non courants - titres de sociétés	7 008	-	(670)	7 238	3	-	(6 244)	997
Actifs financiers non courants - autres valeurs mobilières, prêts et dérivés sur opérations de financement de l'Automobile	257	-	-	257	-	-	(1)	256
Impôts différés actifs	416	21	-	437	214	-	-	651
Autres actifs non courants	705	5	(32)	708	188	-	-	956
Total actif non courants	45 789	1 597	(702)	46 684	940	73	(6 244)	41 462
Actifs courants								
Stocks	5 337	262	-	5 599	41	-	-	5 640
Créances sur la clientèle	1 063	130	(113)	1 079	41 983	2	(1 325)	41 729
Actifs financiers courants	1 005	-	(4)	1 061	943	-	(823)	1 181
Créances d'impôts courants et autres actifs courants	2 667	274	(2)	2 939	6 122	5	(5 039)	4 027
Trésorerie et équivalents de trésorerie	12 524	558	(133)	12 949	8 738	15	(5)	21 697
Total actifs courants	22 646	1 224	(252)	23 618	57 827	22	(7 192)	74 274
TOTAL ACTIFS	68 435	2 821	(954)	70 302	58 776	95	(13 436)	115 737
CAPITAUX PROPRES ET PASSIFS								
Capitaux propres	25 346	678	(671)	25 353	6 105	48	(6 258)	25 338
Passifs non courants								
Provisions - part à plus d'un an	2 454	21	-	2 475	604	-	-	3 079
Passifs financiers non courants	11 489	1 030	-	12 519	890	15	(1)	13 423
Impôts différés passifs	314	34	(1)	347	573	2	-	922
Autres passifs non courants	1 408	37	(32)	1 413	270	2	-	1 685
Total passifs non courants	15 665	1 122	(33)	16 754	2 337	19	(1)	19 109
Passifs courants								
Provisions - part à moins d'un an	1 575	56	-	1 631	40	-	(1)	1 679
Passifs financiers courants	5 145	139	(137)	5 147	(1)	18	(1 240)	3 924
Fournisseurs et dettes de financement des ventes	8 025	452	(108)	8 369	48 298	2	(845)	55 824
Dettes d'impôts courants et autres passifs courants	12 679	374	(5)	13 048	1 898	8	(5 091)	9 863
Total passifs courants	27 424	1 021	(250)	28 195	50 244	28	(7 177)	71 290
TOTAL CAPITAUX PROPRES ET PASSIFS	68 435	2 821	(954)	70 302	58 776	95	(13 436)	115 737

A3 - Flux de trésorerie par secteur opérationnel

(en millions d'euros)	Automobile hors AVTOVAZ	AVTOVAZ	Opérations intra-Automobile	Total Automobile	Financement des ventes	Services de Mobilité	Opérations Intersecteurs	Total Consolidé
2021								
Résultat net⁽¹⁾	1 005	100	(2)	1 100	857	(01)	(008)	967
Annulation des dividendes reçus des participations cotées non consolidées	-	-	-	-	-	-	-	-
Annulation des produits et charges sans incidence sur la trésorerie	-	-	-	-	-	-	-	-
Dotations nettes aux amortissements et aux pertes de valeur	3 704	94	1	3 800	150	34	-	4 008
Part dans les résultats des entreprises associées et des coentreprises	(502)	-	-	(502)	(18)	5	-	(515)
Autres produits et charges sans incidence sur la trésorerie avant intérêts et impôts	9	47	-	56	257	1	(10)	298
Dividendes reçus des entreprises associées et des coentreprises non cotées	28	1	-	29	-	-	-	29
Capacité d'autofinancement avant intérêts et impôts	4 304	308	(1)	4 011	1 240	(21)	(1 014)	4 822
Dividendes reçus des sociétés cotées	-	-	-	-	-	-	-	-
Diminution (augmentation) des créances de Financement des ventes	-	-	-	-	2 228	-	(547)	1 681
Variation nette des actifs financiers et des dettes du Financement des ventes	-	-	-	-	(2 852)	-	50	(2 802)
Variation des actifs immobilisés donnés en location	(218)	-	-	(218)	(195)	-	-	(413)
Variation du besoin en fonds de roulements avant impôts	(370)	34	0	(336)	181	(8)	(2)	(154)
Flux de trésorerie des opérations d'exploitation avant intérêts et impôts	3 710	342	5	4 057	608	(24)	(1 013)	3 034
Intérêts reçus	40	32	(0)	72	-	-	-	72
Intérêts payés	(270)	(87)	0	(357)	-	-	15	(342)
Impôts courants (payés) / reçus	(77)	(14)	-	(91)	(208)	(1)	-	(285)
Flux de trésorerie des opérations d'exploitation	3 400	273	5	3 678	345	(25)	(1 008)	2 400
Investissements incorporels	(1 102)	(54)	-	(1 156)	(0)	(5)	-	(1 177)
Investissements corporels	(1 000)	(107)	(0)	(1 107)	(1)	-	-	(1 124)
Produits des cessions d'actifs corporels et incorporels ⁽²⁾	507	7	-	514	-	-	-	514
Acquisitions et cessions de participations avec prise de contrôle, nettes de la trésorerie acquise	(0)	-	-	(0)	(97)	-	-	(97)
Acquisitions et cessions d'autres participations, et autres ⁽³⁾	1 042	8	-	1 050	(4)	(8)	17	1 000
Diminution (augmentation) des autres valeurs mobilières et des prêts de l'Automobile	(102)	-	(4)	(106)	-	5	15	(145)
Flux de trésorerie liés aux investissements	(1 312)	(210)	(0)	(1 537)	(108)	(3)	32	(1 615)
Flux de trésorerie avec les actionnaires	(93)	(7)	-	(100)	(1 010)	15	988	(12)
Variation nette des passifs financiers de l'Automobile	(1 005)	(108)	10	(1 103)	-	9	584	(510)
Flux de trésorerie liés au financement	(1 098)	(115)	10	(1 203)	(1 010)	24	1 567	(633)
Augmentation (diminution) de la trésorerie et des équivalents de trésorerie	999	(58)	0	941	(782)	(4)	1	162
Solde de la trésorerie et des équivalents de trésorerie à l'ouverture	12 524	558	(133)	12 949	8 738	15	(5)	21 697
Augmentation (diminution) de la trésorerie	999	(58)	0	941	(782)	(4)	1	162
Effets des variations de change et autres sur la trésorerie	(40)	35	(0)	(5)	84	3	1	69
Solde de la trésorerie et des équivalents de trésorerie à la clôture	13 478	535	(130)	13 877	8 040	14	(3)	21 928

(1) Les dividendes reçus du Financement des Ventes sont inclus dans le résultat net du secteur Automobile hors AVTOVAZ. En 2021, 1 000 millions d'euros de dividendes ont été versés (aucun dividende n'a été versé en 2020).

(2) Les principaux produits des cessions d'actifs corporels et incorporels (574 millions au 31 décembre 2021) sont présentés en Note 6-D.

(3) Les cessions d'autres participations comprennent la cession des titres Daimler pour 1136 millions d'euros.

05

Renault Group

L'information financière et comptable

(en millions d'euros)	Automobile hors AVTOVAZ	AVTOVAZ	Opérations intra- Automobile	Total Automobile	Financement des ventes	Services de Mobilité	Opérations intersecteurs	Total Consolidé
2020								
Résultat net⁽¹⁾	(8 581)	(106)	1	(8 776)	780	(03)	4	(8 045)
Annulation des dividendes reçus des participations cotées non consolidées	(11)	-	-	(11)	-	-	-	(11)
Annulation des produits et charges sans incidence sur la trésorerie								
Dotations nettes aux amortissements et aux pertes de valeur	4 571	80	-	4 651	88	16	-	4 750
Part dans les résultats des entreprises associées et des coentreprises	5 160	-	-	5 160	(10)	4	-	5 145
Autres produits et charges sans incidence sur la trésorerie avant intérêts et impôts	754	817	-	1 071	452	14	(24)	1 513
Dividendes reçus des entreprises associées et des coentreprises non cotées	8	2	-	5	-	-	-	5
Capacité d'autofinancement avant intérêts et impôts⁽²⁾	1 806	208	1	2 100	1 305	(29)	(20)	3 356
Dividendes reçus des sociétés cotées⁽³⁾	11	-	-	11	-	-	-	11
Diminution (augmentation) des créances de Financement des ventes	-	-	-	-	2 837	-	270	3 107
Variation nette des actifs financiers et des dettes du Financement des ventes	-	-	-	-	2 154	-	(98)	2 056
Variation des actifs immobilisés donnés en location	(830)	-	-	(830)	(90)	-	-	(920)
Variation du besoin en fonds de roulements avant impôts	(1 527)	238	(78)	(1 372)	180	2	(2)	(1 192)
Flux de trésorerie des opérations d'exploitation avant intérêts et impôts	(459)	436	(77)	(100)	6 386	(27)	150	6 409
Intérêts reçus	51	22	(4)	69	-	2	-	71
Intérêts payés	(297)	(81)	4	(374)	-	-	22	(352)
Impôts courants (payés) / reçus	(127)	(8)	-	(135)	(240)	-	-	(375)
Flux de trésorerie des opérations d'exploitation	(832)	369	(77)	(540)	6 146	(25)	172	5 753
Investissements incorporels	(1 412)	(74)	-	(1 486)	(8)	(11)	-	(1 500)
Investissements corporels	(2 002)	(82)	88	(2 701)	(7)	-	-	(2 708)
Produits des cessions d'actifs corporels et incorporels	187	6	(6)	187	-	-	-	187
Acquisitions et cessions de participations avec prise de contrôle, nettes de la trésorerie acquise	-	-	-	-	-	-	-	-
Acquisitions et cessions d'autres participations, et autres	(281)	-	-	(281)	-	(28)	29	(275)
Diminution (augmentation) des autres valeurs mobilières et des prêts de l'Automobile	42	2	(2)	42	-	(2)	17	57
Flux de trésorerie liés aux investissements	(4 066)	(248)	75	(4 239)	(10)	(36)	46	(4 239)
Flux de trésorerie avec les actionnaires	(44)	-	-	(44)	(11)	29	(20)	(55)
Variation nette des passifs financiers de l'Automobile	5 476	437	(143)	5 770	-	28	(188)	5 600
Flux de trésorerie liés au financement	5 432	437	(143)	5 726	(11)	52	(102)	5 605
Augmentation (diminution) de la trésorerie et des équivalents de trésorerie	534	558	(145)	947	6 125	(9)	56	7 110
Solde de la trésorerie et des équivalents de trésorerie à l'ouverture	12 231	70	(3)	12 298	2 762	-	(78)	14 982
Augmentation (diminution) de la trésorerie	534	558	(145)	947	6 125	(9)	56	7 110
Effets des variations de change et autres sur la trésorerie	(241)	(70)	15	(296)	(149)	24	17	(404)
Solde de la trésorerie et des équivalents de trésorerie à la clôture	12 524	558	(133)	12 949	8 738	15	(5)	21 697

(1) Les dividendes reçus du Financement des Ventes sont inclus dans le résultat net du secteur Automobile hors AVTOVAZ. Au cours de l'année 2020, aucun dividende n'a été versé.

(2) La capacité d'autofinancement avant intérêts et impôts est présentée hors dividendes reçus des sociétés cotées.

(3) Correspond aux dividendes Daimler (11 millions d'euros).

A4 – Autres informations relatives au secteur Automobile : position nette de liquidité ou endettement financier net, free cash flow opérationnel et ROCE

05

La position nette de liquidité ou l'endettement financier net, le free cash flow opérationnel et le ROCE ne sont présentés que pour l'Automobile.

Le Groupe inclut dans la position nette de liquidité ou l'endettement financier net, l'ensemble des dettes et engagements financiers, hors exploitation, porteurs d'intérêts, diminué de la trésorerie et équivalents de trésorerie ainsi que d'autres actifs financiers, hors exploitation, tels que les valeurs mobilières ou les prêts du secteur.

Position nette de liquidité ou endettement financier net

(En millions d'euros)	31 décembre 2021			
	Automobile hors AVTOVAZ	AVTOVAZ	Opérations Intra-Automobile	Total Automobile
	Passifs financiers non courants	(11 235)	(1 098)	-
Passifs financiers courants	(4 337)	(34)	137	(4 234)
Actifs financiers non courants - autres valeurs mobilières, prêts et dérivés sur opérations de financement	90	-	-	90
Actifs financiers courants	979	-	(1)	978
Trésorerie et équivalents de trésorerie	13 478	535	(136)	13 877
Position nette de liquidité (endettement financier net) de l'Automobile	(1 025)	(597)	-	(1 022)

(En millions d'euros)	31 décembre 2020			
	Automobile hors AVTOVAZ	AVTOVAZ	Opérations Intra-Automobile	Total Automobile
	Passifs financiers non courants	(11 489)	(1 030)	-
Passifs financiers courants	(5 145)	(139)	137	(5 147)
Actifs financiers non courants - autres valeurs mobilières, prêts et dérivés sur opérations de financement	118	-	-	118
Actifs financiers courants	1 024	-	(4)	1 020
Trésorerie et équivalents de trésorerie	12 524	558	(133)	12 949
Position nette de liquidité (endettement financier net) de l'Automobile	(2 968)	(611)	-	(3 579)

05

Renault Group

L'information financière et comptable

Free cash flow opérationnel

	2021			Total Automobile
	Automobile hors AVTOVAZ	AVTOVAZ	Opérations intra- Automobile	
(en millions d'euros)				
Capacité d'autofinancement (hors dividendes reçus des sociétés cotées) avant intérêts et impôts	4 304	308	(1)	4 611
Variation du besoin en fonds de roulement avant impôts ⁽¹⁾	(370)	34	0	(330)
Intérêts reçus par l'Automobile	46	32	(6)	72
Intérêts payés par l'Automobile	(276)	(87)	0	(357)
Impôts courants (payés) / reçus	(77)	(14)	-	(91)
Investissements corporels et incorporels nets des cessions	(2 186)	(224)	(5)	(2 415)
Véhicules et batteries donnés en location	(218)	-	-	(218)
Free cash flow opérationnel de l'Automobile	1 223	40	-	1 272
Dont paiements au titre des dépenses de restructuration	(593)	(9)	-	(602)
Free cash flow opérationnel de l'Automobile hors restructuration⁽²⁾	1 816	58	-	1 874

(1) Les paiements des dettes fournisseurs faisant partie d'un programme d'affacturage inversé et analysés comme un financement ne sont pas pris en compte dans la variation du besoin en fonds de roulement mais dans les flux de financement (voir Note 2-F). Pas de flux de financement à ce titre en 2021 (73 millions d'euros en 2020 classés dans la variation du besoin en fonds de roulement).

(2) Les montants comptabilisés en Coûts des Restructurations sont présentés en Note 5-A.

	2020			Total Automobile
	Automobile hors AVTOVAZ	AVTOVAZ	Opérations intra- Automobile	
(en millions d'euros)				
Capacité d'autofinancement (hors dividendes reçus des sociétés cotées) avant intérêts et impôts	1 896	203	1	2 100
Variation du besoin en fonds de roulement avant impôts ⁽¹⁾	(1 527)	233	(78)	(1 372)
Intérêts reçus par l'Automobile	51	22	(4)	69
Intérêts payés par l'Automobile	(297)	(81)	4	(374)
Impôts courants (payés) / reçus	(127)	(8)	-	(135)
Investissements corporels et incorporels nets des cessions	(3 827)	(250)	77	(4 000)
Véhicules et batteries donnés en location	(839)	-	-	(839)
Free cash flow opérationnel de l'Automobile	(4 670)	119	-	(4 551)
Dont paiements au titre des dépenses de restructuration	(325)	(14)	-	(339)
Free cash flow opérationnel de l'Automobile hors restructuration⁽²⁾	(4 345)	133	-	(4 212)

(1) Les paiements des dettes fournisseurs faisant partie d'un programme d'affacturage inversé et analysés comme un financement ne sont pas pris en compte dans la variation du besoin en fonds de roulement mais dans les flux de financement. Les flux de financement à ce titre en 2020 se sont élevés à 173 millions d'euros.

(2) Les montants comptabilisés en Coûts des Restructurations sont présentés en Note 5-A.

ROCE

Le ROCE (*Return On Capital Employed*) est un indicateur de mesure de la rentabilité des capitaux investis. Il est présenté au niveau du secteur Automobile. Les titres des entités des secteurs Financement des ventes, Services de Mobilité, Nissan et Daimler (titres cédés en 2021, voir Note 22-B) ne sont pas inclus dans la définition des capitaux investis par l'Automobile.

(en millions d'euros)	31 décembre 2021	31 décembre 2020
Marge opérationnelle	507	(1 311)
Taux d'imposition normatif	28 %	28 %
Marge opérationnelle après impôts (A) ⁽¹⁾	305	(944)
Immobilisations corporelles, incorporelles et goodwill	21 048	23 001
Participations dans les entreprises associées et les coentreprises hors Nissan	540	305
Actifs financiers non courants - titres de sociétés hors RCI Banque SA, Renault M.A.I. et Daimler	60	43
Besoin en fonds de roulement	(11 775)	(12 454)
Capitaux employés (B)	10 768	10 955
Rentabilité des capitaux employés (ROCE = A/B)	3,4 %	(8,6) %

(1) L'approche utilisée pour la détermination du ROCE n'a eu aucun effet théorique d'imposition, déterminé à partir d'un taux normatif de 28 %.

Le Besoin en fonds de roulement est déterminé à partir des éléments suivants de l'information sectorielle :

(en millions d'euros)	31 décembre 2021	31 décembre 2020
Autres actifs non courants	815	768
Stocks	4 708	5 500
Créances sur la clientèle	916	1 070
Créances d'impôts courants et autres actifs courants	2 871	2 930
Autres passifs non courants	(1 181)	(1 413)
Fournisseurs	(8 094)	(8 360)
Dettes d'impôts courants et autres passifs courants	(11 870)	(13 048)
Besoin en fonds de roulement	(11 775)	(12 454)

05

Renault Group

L'information financière et comptable

B – Informations par Régions

Le chiffre d'affaires consolidé est présenté par zone d'implantation de la clientèle.

Les immobilisations corporelles et incorporelles sont présentées par région d'implantation des filiales et des activités conjointes.

(en millions d'euros)	Europe ⁽¹⁾	Amériques	Asie Pacifique	Afrique Moyen- Orient	Eurasie	Total consolidé
2021						
Chiffre d'affaires	31 975	3 432	2 688	1 573	6 545	46 213
Dont AVTOVAZ	3	4	-	20	3 103	3 130
Immobilisations corporelles et incorporelles	17 806	561	660	770	2 768	22 565
Dont AVTOVAZ	1	-	-	-	1 815	1 815
2020						
Chiffre d'affaires	30 427	2 486	3 185	1 314	6 062	43 474
Dont AVTOVAZ	2	2	1	10	2 784	2 799
Immobilisations corporelles et incorporelles	18 782	600	705	821	2 574	23 482
Dont AVTOVAZ	1	-	-	-	1 568	1 569
(1) Dont France (en millions d'euros)					2021	2020
Chiffre d'affaires					13 130	12 010
Immobilisations corporelles et incorporelles					12 857	13 800

En 2021, le Groupe a fait évoluer son organisation internationale. La région Afrique Moyen-Orient Inde Asie Pacifique a été scindée pour donner naissance à deux nouvelles régions :

- La région Afrique Moyen-Orient,
- La région Asie Pacifique.

La région Chine, telle que présentée au 31 décembre 2020, est désormais intégrée dans la région Asie Pacifique.

La Roumanie, la Bulgarie ainsi que les pays DOM-TOM sont désormais intégrés dans la région Europe.

Les données financières relatives à 2020 sont établies selon le même découpage que celui adopté en 2021.

5.2.2.6.2. Règles, méthodes et périmètre

Note 1

Approbation des comptes

Les comptes consolidés de Renault Group de l'année 2021 ont été arrêtés par le Conseil d'administration du 17 février 2022 et seront soumis à l'approbation de l'Assemblée générale.

Note 2

Règles et méthodes comptables

En application de la réglementation européenne, les comptes consolidés de Renault Group de l'exercice 2021 sont préparés en conformité avec le référentiel IFRS (International Financial Reporting Standards) publié par l'IASB (International Accounting Standards Board) au 31 décembre 2021 et tel qu'adopté dans l'Union européenne à la date de clôture des comptes.

2 – A – Évolutions des règles et méthodes comptables

2 – A1 – Évolutions intervenues en 2021

Renault Group applique les normes et amendements parus au Journal Officiel de l'Union Européenne d'application obligatoire à compter du 1^{er} janvier 2021.

Nouveaux textes d'application obligatoire au 1^{er} janvier 2021

Amendements IFRS 9, IAS 39 et IFRS 7, IFRS 4 et IFRS 10	Réforme des taux d'intérêts - Phase 2
Amendement IFRS 4	Prolongation de l'exemption provisoire d'application d'IFRS 9 jusqu'aux exercices ouverts avant le 1 ^{er} janvier 2023

L'amendement des normes IFRS 9, IAS 39 et IFRS 7, IFRS 4 et IFRS 10 relatives aux instruments financiers, portant sur la réforme des taux d'intérêts Phase 2, a été appliqué par anticipation par le Groupe dans ses comptes au 31 décembre 2020. Le secteur Automobile (par l'intermédiaire de Renault Finance) a adhéré en 2020 à l'« ISDA 2018 Benchmarks Supplement Protocol ». Le secteur Financement des ventes a adhéré en 2020 à l'« ISDA 2020 IBOR Fallbacks Protocol » et en 2021 à l'« ISDA 2018 Benchmarks Supplement Protocol ».

Sur le second semestre 2021, le secteur Financement des Ventes a procédé à la résiliation des swaps comprenant des références de taux d'intérêts concernées par la réforme qui étaient inclus dans des relations de couverture.

Au 31 décembre 2021, le Groupe ne présente aucune relation qualifiée de couverture de taux d'intérêt au sens d'IFRS 9 incluant un indice concerné par la réforme des taux et considère ne pas avoir d'incertitude quant à l'avenir de l'indice Euribor

depuis la validation de la conformité de cet indice par l'European Banking Authority.

L'application des autres amendements à compter du 1^{er} janvier 2021 est sans effet significatif sur les états financiers du Groupe.

Nouveau texte en vigueur à compter du 1^{er} avril 2021

L'IASB a publié en mars 2021 un amendement à IFRS 10 « Allègements de loyers liés à la pandémie Covid-19 au-delà du 30 juin 2021 » entrant en vigueur au 1^{er} avril 2021, qui prolonge la période d'application de l'amendement de 2020 relatif aux « Allègements de loyers liés à la pandémie Covid-19 ». Le Groupe n'a pas appliqué l'amendement dans les comptes de l'exercice 2021, en cohérence avec la position retenue pour l'exercice 2020. Les allègements dont a bénéficié le Groupe en 2021 n'ont pas d'impact significatif, comme en 2020.

05

Renault Group

L'information financière et comptable

Nouveaux textes non appliqués par anticipation par le Groupe

Nouvelles normes et amendements IFRS non appliqués par anticipation par le Groupe		Date d'application selon l'IASB
Amendement IAS 16	Produits générés avant l'utilisation prévue	1 ^{er} janvier 2022
Amendement IFRS 3	Mise à jour de la référence au cadre conceptuel	1 ^{er} janvier 2022
Amendement IAS 37	Coûts à prendre en compte pour déterminer si le contrat est déficitaire	1 ^{er} janvier 2022
IFRS 17 et amendements	Contrats d'assurance	1 ^{er} janvier 2023
Améliorations annuelles (cycle 2018-2020)	Processus annuel d'amélioration des normes	1 ^{er} janvier 2022

Le Groupe est en train d'analyser les impacts potentiels mais n'anticipe à ce stade aucun impact significatif sur les comptes consolidés du fait de l'application de ces textes.

Autres normes et amendements non encore adoptés par l'Union Européenne

Par ailleurs, l'IASB a publié de nouvelles normes et amendements non adoptés à ce jour par l'Union Européenne.

Nouvelles normes et amendements IFRS non adoptés par l'Union Européenne		Date d'application selon l'IASB
Amendement IAS 1	Classement des passifs en tant que passifs courants ou non courants.	1 ^{er} janvier 2023
Amendement IAS 1	Information sur les méthodes comptables significatives	1 ^{er} janvier 2023
Amendement IAS 8	Définition des estimations comptables	1 ^{er} janvier 2023
Amendement IAS 12	Impôt différé rattaché à des actifs et des passifs issus d'une même transaction	1 ^{er} janvier 2023
Amendement IFRS 17	Première application d'IFRS 17 et d'IFRS 9 – Informations comparatives	1 ^{er} janvier 2023

Le Groupe est en train d'analyser les impacts potentiels mais à ce stade n'anticipe aucun impact significatif sur les comptes consolidés du fait de l'application de ces amendements.

2 – A2 – Interprétation de l'IFRS 19 relative à l'attribution d'avantages aux périodes de service (IAS 19)

L'IFRS 19 a publié en mai 2021 une décision visant à clarifier la période de provisionnement des indemnités de fin de carrière dans le cas de programmes pour lesquels :

- l'indemnité est due au salarié si ce dernier est présent dans l'entreprise au moment de son départ à la retraite,
- l'indemnité est calculée en fonction du nombre d'années passées par le salarié dans l'entité mais est plafonnée à un certain nombre de mois de salaires.

La décision clarifie que dans ce cas et en application d'IAS 19, il convient d'attribuer le coût de ces avantages aux dernières années de service nécessaires à leur acquisition avant l'âge de départ en retraite (et de ne pas reconnaître l'avantage de façon étalée sur l'intégralité de la carrière du salarié).

Le montant de la provision au titre des droits acquis a été modifié dans les comptes 2021 afin de tenir compte de cette interprétation pour un montant non significatif.

2 – A3 – Interprétation de l'IFRS 19 relative aux coûts de configuration et personnalisation d'un contrat de type SaaS pour un logiciel (IAS 38)

Concernant l'interprétation de l'IFRS 19 d'avril 2021, relative à la comptabilisation des coûts de configuration et personnalisation d'un contrat de type

SaaS pour un logiciel, aucun impact n'a été identifié sur les comptes présentés.

2 - A4 - Interprétation de l'IFRS IC relative à la comptabilisation des « Targeted Long Term Refinancing Operations » (IFRS 9 et IAS 20)

La décision de l'IFRS IC visant à clarifier l'analyse et la comptabilisation des transactions TLTRO III dans la finalisation était prévue en décembre 2021 a été reportée à février 2022. Cette décision s'applique aux

tirages TLTRO III effectués par le secteur Financement des Ventes, tirages auxquels le Groupe a choisi d'appliquer IFRS 9. Plus de détails sont fournis sur ces transactions dans la Note 23-O.

05

2 - B - Estimations et jugements

Contexte spécifique 2020 et 2021

Dans le contexte de la pandémie Covid-19 apparue au 1^{er} trimestre 2020 et qui s'est poursuivie sur tout l'exercice 2020, le marché automobile mondial avait subi en 2020 un repli de 14,4% par rapport à l'exercice 2019. Afin de protéger ses salariés, et dans le respect des mesures prises par les différents gouvernements, le Groupe avait suspendu ses activités commerciales et de production dans la plupart des pays au cours du mois de mars 2020. Par ailleurs, pratiquement tous les salariés non affectés à la production et à la commercialisation avaient télétravaillé au cours des périodes de confinement et des mesures de chômage partiel ont été mises en place en 2020. La reprise de l'activité de production et de commercialisation a commencé principalement en mai 2020 dans le respect des mesures de déconfinement mises en place par les gouvernements des pays dans lesquels le Groupe est présent. Un 2^{ème} confinement a été mis en place dans divers pays dont la France au cours du 2^{ème} semestre 2020 ainsi que des mesures de couvre-feu qui ont également eu des effets négatifs sur l'activité du Groupe sur 2020. Outre les effets de la pandémie Covid-19 qui se sont poursuivis, mais dans une moindre mesure, en 2021, l'activité du 1^{er} semestre 2021 a également commencé à ressentir les effets négatifs des ruptures d'approvisionnement en composants électroniques qui touchent le secteur automobile mondial. Les effets de la crise des composants électroniques se sont amplifiés sur le 2^{ème} semestre 2021 avec pour principale conséquence des pertes de production. De ce fait, après une baisse de plus de 20% des ventes en 2020, par rapport à l'année précédente, les ventes ont baissé de 4,5% à 2 090 401 unités en 2021 par rapport à 2020.

Afin d'assurer un niveau suffisant de liquidité pour opérer, le Groupe a notamment mis en place en 2020 une ligne de crédit de 5 milliards d'euros garantie par l'État français sur laquelle il a réalisé trois tirages pour un total de 4 milliards d'euros. Au 31 décembre 2021, le montant de 1 milliard d'euros non tiré au 31 décembre 2020 n'est plus disponible depuis cette date et le tirage effectué en août 2020 pour 2 milliards d'euros a été remboursé pour 1 milliard d'euros en août 2021 (Note 23-O). Le Groupe avait également émis en novembre 2020 un nouvel emprunt obligataire d'un nominal de 1 milliard d'euros (Note 23-O) et a également émis en 2021 plusieurs emprunts (i.e. en avril 2021 avec un nouvel emprunt obligataire de 600 millions d'euros, en juillet 2021 avec un emprunt

samurai de 1,2 milliards d'euros et en décembre 2021 avec un emprunt obligataire de 500 millions d'euros). Par ailleurs le Groupe a généré un FOF positif significatif sur 2021 (partie 01.A4). A la date d'arrêté des comptes consolidés, le Groupe dispose d'une trésorerie et de sources de financement suffisantes pour justifier la continuité d'exploitation pour les douze prochains mois et a démontré sa capacité à émettre de la dette (Note 23-O).

Les charges et produits comptabilisés analysés comme étant en tout ou partie la conséquence de la pandémie Covid-19 ou de la crise d'approvisionnement des composants n'ont pas été considérés comme répondant à la définition des « Autres produits et charges d'exploitation » à l'exception des charges qui sont, du fait de leur nature, systématiquement classées dans cette catégorie, comme les pertes de valeur des immobilisations incorporelles et corporelles.

Les coûts salariaux nets des avantages reçus, les surcoûts logistiques, les coûts de mise en place des nouveaux protocoles sanitaires ainsi que les amortissements des immobilisations non utilisées ou partiellement utilisées sur la période, du fait notamment des règles de confinement ou d'arrêts de la production engendrés par les problèmes d'approvisionnement en composants électroniques, sont comptabilisés dans les fonctions concernées (coût des biens et services vendus, frais de recherche et développement et frais généraux et commerciaux). Les montants concernés ne sont pas indiqués du fait de l'impossibilité d'isoler de façon fiable des montants qui seraient exclusivement dus à la pandémie Covid-19 ou à la crise d'approvisionnement des composants.

Les états financiers consolidés 2020 tenaient compte d'ajustements de la valeur de certains de nos actifs et passifs effectués dans le contexte d'une part de cette pandémie et d'autre part de la mise à jour de notre plan moyen terme Renaultion (2021-2025). Les principaux impacts étaient notamment des dépréciations de certains actifs corporels et incorporels pour un montant de 702 millions d'euros (voir Note 6), l'arrêt de la reconnaissance d'impôts différés actifs pour un montant de 248 millions d'euros (voir Note 8) et une augmentation de la provision pour pertes de crédit attendues sur les créances de Financement des ventes de 210 millions d'euros (voir Note 15). L'estimation des impacts de la pandémie Covid-19 sur les comptes 2020, tels que détaillés dans ce chapitre, s'était avérée

05

Renault Group

L'information financière et comptable

particulièrement complexe, obligeant à faire appel à des jugements qui avaient été décrits le cas échéant dans les notes annexes. Il n'y a pas eu d'ajustements significatifs comparables comptabilisés en 2021 en conjonction avec la poursuite de la pandémie Covid-19 ou des ruptures d'approvisionnement en composants électroniques.

Le Groupe avait signé en France avec les partenaires sociaux le 20 novembre 2020 un accord sur la transformation des compétences techniques et tertiaires pour préparer les évolutions du monde automobile. Cet accord définit les conditions d'une nouvelle politique de mobilité et inclut, sur le principe du volontariat, un plan de dispense d'activité 2021 pour les personnels concernés ainsi qu'un plan de Rupture Conventionnelle Collective pour un maximum de 1900 personnes. Dans les filiales étrangères, le Groupe déploie des actions de restructuration en cohérence avec le plan de réduction des coûts fixes sur 3 ans annoncé en mai 2020. Ces plans ont donné lieu à la comptabilisation de provisions pour restructuration et mesures d'adaptation des effectifs en 2020 et sont pour la plupart clôturés au 31 décembre 2021.

Un nouvel accord incluant un plan de Rupture Conventionnelle Collective en France pour un maximum de 1 153 personnes au titre de 2022 a été signé le 14 décembre 2021. Celui-ci s'inscrit dans le cadre de l'accord social triennal Re-Nouveau France 2025. À travers cet accord structurant, Renault Group fait de la France le centre stratégique et industriel de ses activités porteuses d'avenir, permettant de renforcer le Groupe dans son pays racine, de contribuer à sa transformation et de porter toute la filière française vers la nouvelle chaîne de valeur de l'industrie automobile (Notes 0-A et 20).

La société RBJAO rencontre des difficultés financières et il a été considéré depuis la clôture du 30 juin 2021 que la continuité d'exploitation pour les 12 mois à venir n'était plus assurée. Cette société est en redressement judiciaire depuis le 12 janvier 2022 (voir Note 13).

Dans le contexte de la pandémie Covid-19, des nouveaux plans de réduction des effectifs, de la publication début 2021 du nouveau plan moyen terme Renaultion (2021-2025) et de la crise d'approvisionnement en composants électroniques, les postes suivants des comptes consolidés du Groupe dépendent d'estimations et de jugements ont fait l'objet d'une attention plus particulière en 2020 ainsi qu'en 2021 :

- les pertes de valeur éventuelles sur actifs immobilisés, en particulier sur les actifs spécifiques aux véhicules et sur le goodwill (voir Note 11),
- la valeur recouvrable des véhicules donnés en location classés en immobilisations corporelles ou en stocks,
- les participations dans les entreprises associées, notamment Nissan et RBJAO (voir Notes 12 et 13),
- les dépréciations pour pertes de crédit attendues des créances de Financement des ventes (Note 15),

- la reconnaissance du revenu,
- la détermination des provisions pour restructuration (voir Notes 0-A et 20),
- la détermination des risques associés aux fournisseurs en difficulté financière,
- l'impact potentiel de la réglementation européenne CAPE (« Corporate Average Fuel Economy ») à compter de 2020, qui conduit à imposer aux constructeurs une pénalité en cas de dépassement du seuil moyen d'émission de CO₂ des véhicules immatriculés en Europe par année civile (voir Note 28),
- la détermination du respect des conditions nécessaires selon IFRS 5 pour reclasser des actifs ou groupes d'actifs (passifs) destinés à la vente sur des lignes spécifiques au bilan dans les actifs et passifs courants (Note 3-E).

Cette liste n'est pas exhaustive du fait de la nature évolutive de la pandémie Covid-19 et de son impact sur la situation financière des différentes économies dans le monde et il reste très difficile de prédire l'ampleur et la durée des impacts économiques de la pandémie sur notre activité. Il en est de même pour la crise mondiale d'approvisionnement en composants électroniques qui touche le secteur automobile.

Autres principaux jugements et estimations

D'une manière récurrente, Renault Group doit procéder à des estimations et faire des hypothèses qui affectent la valeur comptable de certains éléments d'actif et de passif, de produits et de charges, ainsi que les informations données dans certaines notes de l'annexe. Pour établir ses comptes, Renault Group revoit ses estimations et appréciations de manière régulière pour prendre en compte l'expérience passée et les autres facteurs jugés pertinents au regard des conditions économiques. Il est notamment tenu compte des réglementations applicables dans les années à venir (dont notamment celles relatives aux émissions polluantes ou aux émissions de CO₂ au sein de l'Union Européenne), des conséquences prévisibles des engagements pris en relation avec les problématiques environnementales, des prévisions d'évolutions technologiques et de marché (coûts des matières premières, évolutions des attentes de nos clients etc.) et de toute autre évolution pouvant avoir un impact significatif sur les comptes consolidés en application des règles édictées selon les normes IFRS. En fonction de l'évolution de ces hypothèses ou de conditions différentes de celles qui avaient été prévues, les montants figurant dans ses futurs comptes consolidés pourraient différer des estimations faites lors de l'arrêt des comptes. Les principaux postes des comptes consolidés du Groupe dépendant d'estimations et de jugements au 31 décembre 2021 sont les suivants :

- l'inscription à l'actif des dépenses de recherche et développement et leur durée d'amortissement (Note 10-A),
- les durées d'amortissement des immobilisations autres que les frais de développement immobilisés (Note 10),

Présentation générale de Renault Group	Développement durable	Gouvernement d'entreprise	Risque et contrôle	Information financière et comptable	Information sur la société, le capital et l'actionariat	Assemblée Générale	Informations complémentaires
----------------------------------------	-----------------------	---------------------------	--------------------	-------------------------------------	---------------------------------------------------------	--------------------	------------------------------

Information financière et comptable

05

- la reconnaissance des actifs d'impôts différés sur déficits reportables (Note 8),
- les provisions, notamment la provision pour garantie des véhicules et des batteries vendus (Note 20), les provisions pour engagements de retraite et assimilés (Note 19), les provisions pour mesures d'adaptation des effectifs (Note 0-A), les provisions pour risques juridiques et risques fiscaux autres que

ceux relatifs aux impôts sur les résultats et les provisions d'impôts sur les résultats relatives aux positions fiscales incertaines,

- la valorisation des dettes des contrats de location, notamment le calcul des taux d'emprunt marginal et l'exercice des options de renouvellement et de résiliation qui ont un caractère raisonnablement certain (Note 23).

2 – C – Principes de consolidation

Les comptes consolidés intègrent les comptes des sociétés contrôlées de manière exclusive par le Groupe (filiales), directement ou indirectement. Les comptes des sociétés sous contrôle conjoint sont consolidés par mise en équivalence lorsque celles-ci sont qualifiées de coentreprises et suivant le pourcentage d'intérêt propre à chaque élément du bilan et du compte de résultat lorsqu'elles sont qualifiées d'activités conjointes.

Les comptes des sociétés dans lesquelles le Groupe exerce une influence notable (entreprises associées) sont mis en équivalence.

Les transactions significatives entre les sociétés consolidées, ainsi que les profits internes non réalisés sont éliminés.

Les titres des sociétés non significatives contrôlées de manière exclusive et exclues du périmètre de consolidation, bien que répondant aux critères évoqués ci-dessus, sont inscrits en autres actifs non courants.

La consolidation de l'ensemble de ces sociétés aurait un impact négligeable sur les comptes consolidés

s'agissant de structures dont les pertes éventuelles sont prises en compte par voie de dépréciation des titres. De plus, celles-ci sont financées par le Groupe, et réalisent auprès de lui soit la quasi-totalité de leurs achats, soit la quasi-totalité de leurs ventes.

Les *puts* sur participations ne donnant pas le contrôle sont évalués à leur juste valeur et classés pour l'Automobile en autres dettes financières et pour le secteur Financement des ventes en autres dettes non courantes au passif de la situation financière consolidée. La contrepartie de la dette est enregistrée en capitaux propres.

Les compléments de prix restant à verser aux actionnaires ayant cédé des titres au Groupe sont enregistrés dans la situation financière en dettes financières (secteurs Automobile et Mobilités) ou autres dettes (secteur Financement des Ventes) pour la meilleure estimation de l'engagement par contrepartie du *goodwill* (ou des titres non consolidés) à l'initiation, puis par contrepartie du résultat (Autres produits et charges financiers ou résultat de sociétés mises en équivalence en fonction de la nature d'investissement).

2 – D – Présentation des comptes consolidés

Bases d'évaluation

Les états financiers consolidés sont établis selon la convention du coût historique à l'exception de certaines catégories d'actifs et passifs conformément aux règles édictées par les IFRS. Ces catégories sont précisées dans les notes ci-après.

Résultat d'exploitation et marge opérationnelle

Le résultat d'exploitation inclut l'ensemble des produits et coûts directement liés aux activités du Groupe, que ces produits et charges soient récurrents ou qu'ils résultent de décisions ou d'opérations ponctuelles, comme les coûts de restructuration.

La marge opérationnelle, qui correspond au résultat d'exploitation du secteur selon la définition d'IFRS 8 Secteurs opérationnels, correspond au résultat d'exploitation avant prise en compte des autres produits et charges d'exploitation qui revêtent par nature ou par exception un caractère significatif et inhabituel et peuvent nuire à la comparabilité de la marge.

Les autres produits et charges d'exploitation comprennent principalement :

- les coûts de restructuration et d'adaptation des effectifs et les coûts significatifs liés à des arrêts d'activités. Les coûts de restructuration sont définis dans la norme IAS 37 – Provisions, Passifs éventuels et Actifs éventuels de la manière suivante : « Une restructuration est un programme planifié et contrôlé par la direction, qui modifie de façon significative : a) soit le champ d'activité d'une entité ; b) soit la manière dont cette activité est gérée »,
- le résultat des cessions d'activités ou de participations opérationnelles (totales ou partielles), le résultat des cessions de participations dans des entreprises associées et coentreprises (totales ou partielles), les autres résultats liés aux variations de périmètre comme les prises de contrôle au sens d'IFRS 10 d'entités précédemment consolidées par mise en équivalence et les coûts directs d'acquisition des sociétés consolidées par intégration globale ou

05

Renault Group

L'information financière et comptable

suivant le pourcentage d'intérêt propre à chaque élément du bilan et du compte de résultat,

- le résultat de cession des immobilisations incorporelles et corporelles (hors cessions d'actifs donnés en location),
- les pertes de valeur des immobilisations incorporelles et corporelles et des goodwill (hors goodwill des entreprises associées et des coentreprises),
- les produits et charges non usuels par leur fréquence, leur nature ou leur montant relatifs à des litiges ou à des pertes de valeur sur créances d'exploitation significatifs.

À l'exception de la charge d'impôt, de la part dans le résultat des entreprises associées et de l'intérêt financier sur les engagements de retraite et autres avantages du personnel à long terme, les produits et charges résultant de l'activité de Financement des ventes sont comptabilisés en produits et charges d'exploitation.

Consolidation par mise en équivalence des entreprises associées et des coentreprises

La part dans le résultat des entreprises associées et des coentreprises présentées dans le compte de résultat consolidé du Groupe comprend la part dans le résultat de ces entreprises ainsi que les pertes de valeur et les réductions de pertes de valeur afférentes à ces entreprises (Note 2-M). Les pertes de valeur enregistrées sont limitées à la valeur nette comptable de l'investissement sauf en cas d'engagement complémentaire.

Le résultat de cession ou de perte d'influence notable ou de contrôle conjoint d'entreprises associées et coentreprises mises en équivalence et le résultat lié à la prise de contrôle au sens d'IFRS 10 d'entreprises déjà consolidées mais non contrôlées sont présentés parmi les autres produits et charges d'exploitation dans le compte de résultat consolidé du Groupe. Il comprend le recyclage des écarts de conversion accumulés pendant la période de consolidation par mise en équivalence.

Les entreprises associées et les coentreprises donnent lieu à la comptabilisation d'un impôt différé passif de distribution pour toutes les différences entre la valeur comptable et la valeur fiscale des titres (Note 2-I). Cet impôt figure dans les impôts courants et différés au compte de résultat du Groupe.

Les goodwill relatifs à des entreprises associées et coentreprises sont inclus dans la valeur de ces participations à l'actif de la situation financière consolidée. En cas de perte de valeur, celle-ci est comptabilisée et intégrée au compte de résultat du

Groupe via la part de résultat des entreprises associées et coentreprises (Note 2-J).

Les frais d'acquisition des participations dans les entreprises associées et coentreprises sont incorporés dans le coût initial d'acquisition de ces participations.

La participation croisée entre une entité intégrée et une entité associée est neutralisée pour l'évaluation de la participation dans l'entreprise associée présentée à l'actif de la situation financière. Ainsi, la participation de 15% de Nissan dans Renault est neutralisée pour l'évaluation de la participation dans Nissan figurant à l'actif de la situation financière consolidée (Note 12).

Les dividendes reçus des entreprises associées et des coentreprises non cotées sont inclus dans le free cash flow opérationnel de l'Automobile, alors que ceux reçus d'entreprises associées et coentreprises cotées, en l'occurrence Nissan, sont exclus du free cash flow opérationnel de l'Automobile.

Information par secteur opérationnel

Les informations par secteur opérationnel sont établies sur la base des reportings internes communiqués au Board of Management, identifié comme le « principal décideur opérationnel ». Ces informations sont établies selon le référentiel IFRS applicable aux comptes consolidés. L'ensemble des données financières du Groupe est alloué aux secteurs opérationnels. Les colonnes « Opérations intersecteurs » et « Opérations intra-Automobile » ne comprennent que les transactions entre les secteurs, effectuées à des conditions proches de celles du marché. Les dividendes versés par le Financement des ventes sont intégrés dans le résultat financier de cette dernière.

L'indicateur de mesure du résultat sectoriel est la marge opérationnelle.

Les effets de l'intégration fiscale en France sont présentés au niveau de la charge d'impôt de l'Automobile hors AVTOVAZ.

Les actifs et les dettes sont propres à chaque activité. Les créances cédées par l'Automobile aux sociétés de Financement des ventes sont comptabilisées dans les actifs d'exploitation de ces dernières qui en assurent alors le financement, lorsque l'essentiel des risques et avantages leur est transféré. Ces créances sont constituées pour l'essentiel de créances sur le réseau de distribution.

Les véhicules et les batteries faisant l'objet d'engagements de reprise par l'Automobile font partie des actifs de cette dernière. Lorsque ces actifs sont financés par le Financement des ventes, ce dernier détient alors une créance sur l'Automobile.

Présentation générale de Renault Group	Développement durable	Gouvernement d'entreprise	Risque et contrôle	Information financière et comptable	Information sur la société, le capital et l'actionariat	Assemblée Générale	Informations complémentaires
----------------------------------------	-----------------------	---------------------------	--------------------	-------------------------------------	---------------------------------------------------------	--------------------	------------------------------

Information financière et comptable

Actifs / passifs courants et non courants

Les créances de Financement des ventes, les autres valeurs mobilières, les dérivés, les prêts et les passifs financiers du Financement des ventes (hors titres participatifs et emprunts subordonnés) sont considérés comme des actifs et passifs courants car

ils sont utilisés dans le cycle normal d'exploitation de ce secteur.

En ce qui concerne l'Automobile, outre les éléments directement liés au cycle d'exploitation, sont considérés comme courants les actifs et passifs dont l'échéance est inférieure à un an.

05

2 – E – Conversion des comptes des sociétés étrangères

La monnaie de présentation du Groupe est l'euro.

La monnaie fonctionnelle des sociétés étrangères est généralement leur monnaie locale. Dans les cas où la majorité des transactions est effectuée dans une monnaie différente de la monnaie locale, c'est cette première qui est retenue.

Les comptes des sociétés étrangères du Groupe sont établis dans leur monnaie fonctionnelle, leurs comptes étant ensuite convertis dans la monnaie de présentation du Groupe de la manière suivante :

- les postes de la situation financière, à l'exception des capitaux propres qui sont maintenus au taux historique, sont convertis au taux de clôture ;
- les postes du compte de résultat sont convertis au taux moyen de la période ;
- l'écart de conversion fait partie des autres éléments du résultat global et n'affecte donc pas le résultat net.

Les *goodwill* dégagés lors d'un regroupement avec une société étrangère sont traités comme des actifs et des passifs de l'entité acquise. Ils sont donc exprimés dans la monnaie fonctionnelle de cette entité et convertis en euros au taux de clôture.

Lors de la cession d'une société étrangère, les différences de conversion accumulées sur ses actifs et passifs sont transférées en résultat net parmi les autres produits et charges d'exploitation.

Par exception aux principes ci-dessus, les comptes des entités dont l'économie est en hyperinflation sont convertis en appliquant les dispositions de la norme IAS 29 « Informations financières dans les économies hyperinflationnistes ». Les éléments non monétaires du bilan, les postes du compte de résultat et du résultat global ainsi que les flux de trésorerie font l'objet d'une réévaluation dans la devise locale. L'ensemble des comptes est ensuite converti au taux de clôture de la période. Le traitement de l'hyperinflation conduit à constater un résultat sur l'exposition à l'hyperinflation classé parmi les autres produits et charges financiers et donc en réserves l'année suivante.

Les effets de l'indexation et de la conversion des capitaux propres des filiales situées en Argentine sont regroupés en réserves de conversion dans les autres éléments du résultat global, car l'indexation en application des variations d'indices d'augmentation des prix est corrélée avec l'évolution du taux de change du peso argentin contre l'euro et permet d'atténuer l'effet de la dévaluation du peso argentin.

Pour déterminer si un pays est en hyperinflation, le Groupe se réfère à la liste publiée par l'International Practices Task Force (IPTF) du « Center for Audit Quality ». Les comptes des filiales du Groupe en Argentine ont été intégrés conformément aux principes d'IAS 29 appliqués dès le 1^{er} janvier 2018. L'Iran n'étant plus consolidée, le Groupe ne détient pas d'autre filiale dans des pays listés par l'IPTF.

2 – F – Conversion des transactions en monnaie étrangère

Les opérations libellées dans une monnaie différente de la monnaie fonctionnelle de l'entité qui les réalise sont initialement converties et comptabilisées dans la monnaie fonctionnelle au cours en vigueur à la date de ces transactions.

À la date de clôture, les actifs et passifs monétaires exprimés dans une monnaie différente de la monnaie fonctionnelle de l'entité sont convertis au cours de change à cette même date. Les différences de change qui résultent de ces opérations sont comptabilisées dans le compte de résultat, à l'exception des différences de conversion relatives aux instruments

financiers désignés comme couverture et relatifs à un investissement net dans une société étrangère (Note 2-X). Les impacts constatés en résultat sont comptabilisés :

- en résultat financier pour les différences de conversion relatives aux opérations financières de l'Automobile ;
- en résultat d'exploitation (en marge opérationnelle présentée en information sectorielle) pour les autres différences de conversion.

Les instruments dérivés sont évalués et comptabilisés conformément aux modalités décrites dans la Note 2-X.

05

Renault Group

L'information financière et comptable

2 – G – Chiffre d'affaires et marge

Le chiffre d'affaires est égal à l'ensemble des produits résultant de la vente des produits automobiles du Groupe, des prestations de services associées à ces ventes et des différents produits de Financement des ventes proposés par les sociétés du Groupe à leurs clients.

Ventes de biens et services

Ventes et constatation de la marge

Les ventes de produits automobiles sont comptabilisées à la date de transfert du contrôle. Le transfert du contrôle des produits automobiles intervient au moment où ceux-ci sont mis à la disposition du réseau de distribution (entrée ou sortie de parc selon les dispositions contractuelles) s'il s'agit de concessionnaires indépendants, ou lors de leur livraison au client final pour les ventes directes.

Le transfert du contrôle n'intervient pas lorsque le bien fait l'objet d'un contrat de location opérationnelle par une société financière du Groupe ou lorsqu'il est consenti un engagement de reprise du véhicule avec une probabilité de retour élevée. Dans ces transactions, le chiffre d'affaires est reconnu à l'avancement pendant la période de location puis au moment du transfert du contrôle du véhicule d'occasion. La différence entre le prix payé par le client et le prix de rachat, assimilable à un produit de location, est étalée sur la durée de la période de mise à disposition du bien. Le coût de production du bien neuf, objet de cette mise à disposition, est enregistré en stock pour les contrats d'une durée inférieure à un an et en immobilisations données en location pour les contrats d'une durée supérieure à un an. La valeur de revente prévisionnelle est estimée en prenant notamment en compte l'évolution récente et connue du marché des biens d'occasion, mais aussi ses perspectives d'évolution sur la durée d'écoulement des biens, qui peuvent être influencées par des facteurs externes (situation économique, fiscalité) ou internes (évolution de la gamme, évolution de la stratégie tarifaire du constructeur). Dès lors qu'une perte est anticipée sur la vente du bien d'occasion, cette perte est prise en compte par la constatation d'une dépréciation (dans le cas d'un bien stocké) ou d'un amortissement complémentaire (dans le cas d'un bien immobilisé).

Programmes d'incitation à la vente

Les programmes d'incitation à la vente dépendent des volumes ou du prix des produits vendus sont déduits du chiffre d'affaires lors de l'enregistrement des ventes correspondantes. Leur provisionnement fait l'objet d'estimations selon le montant le plus probable.

Le Groupe réalise certaines opérations promotionnelles sous forme de réduction d'intérêts sur les crédits accordés à la clientèle ou de réduction du prix de vente

des services. Le coût de ces opérations est constaté en réduction du chiffre d'affaires du secteur Automobile au moment de la vente du véhicule, s'agissant d'opérations d'incitation à la vente des véhicules, et non de façon étalée sur la durée du financement ou des services.

Garantie

Le Groupe fait une distinction entre les garanties de type assurance et les garanties de type service, les premières donnant lieu à la constitution d'une provision tandis que les secondes se traduisent comptablement par un chiffre d'affaires étalé sur la durée de l'extension de garantie.

Les coûts supportés ou prévus relatifs à la garantie constructeur, qualifiée de garantie type assurance, des véhicules et pièces vendus sont constatés en charge lorsque les ventes sont enregistrées. Les provisions relatives aux coûts restant à supporter sont évaluées sur la base de données observées par modèle et motorisation : selon le niveau des coûts et leur répartition sur les périodes couvertes par la garantie constructeur. Dans le cas de campagnes de rappel liées à des incidents découverts après le début de la commercialisation du véhicule, les coûts correspondants font l'objet de provisions dès lors que la décision d'engager la campagne est prise. Les recours engagés auprès des fournisseurs sont comptabilisés en réduction de la charge de garantie lorsque leur récupération est jugée quasi certaine.

Prestations de services associés à la vente de produits automobiles

Les contrats de services vendus par le Groupe donnent lieu à la constatation d'un chiffre d'affaires à l'avancement sur la durée contractuelle. Il peut s'agir de contrats d'extension de garantie, de maintenance ou d'assurance.

Ces contrats peuvent être vendus séparément au client final ou être offerts dans le cadre d'une offre commerciale globale incluant un véhicule et des services associés. Dans tous les cas, le Groupe considère les contrats de service comme étant une obligation de prestation distincte de celle de la livraison du véhicule et alloue un chiffre d'affaires au contrat de service.

Lorsque le contrat est payé par le client de manière périodique, le chiffre d'affaires est reconnu de manière linéaire. Lorsque le contrat est payé d'avance (au moment de l'achat du véhicule par exemple), les sommes perçues sont conservées dans un compte de produit constaté d'avance. L'avancement se concrétise par un étalement linéaire des sommes versées d'avance pour les contrats d'extension de garantie et selon une courbe d'expérience pour les contrats de maintenance.

Présentation générale de Renault Group	Développement durable	Gouvernement d'entreprise	Risque et contrôle	Information financière et comptable	Information sur la société, le capital et l'actionariat	Assemblée Générale	Informations complémentaires
----------------------------------------	-----------------------	---------------------------	--------------------	-------------------------------------	---------------------------------------------------------	--------------------	------------------------------

Information financière et comptable

05

Dépréciation des créances commerciales

Les créances commerciales du secteur Automobile font l'objet d'une dépréciation basée sur une appréciation prospective du risque de crédit à l'initiation de la créance et sur son aggravation au cours du temps. En cas de risque de perte avéré, une dépréciation individuelle de la créance est constatée.

Produits de Financement des ventes**Produits de Financement des ventes**

Les produits de Financement des ventes sont la résultante des opérations de Financement des ventes d'automobiles aux concessionnaires ou aux utilisateurs finaux. Ces financements, réalisés par les sociétés du Financement des ventes, constituent des crédits et, en conséquence, sont comptabilisés au bilan au coût amorti selon la méthode du taux d'intérêt effectif, déduction faite des dépréciations éventuellement comptabilisées. Les produits sur ces contrats sont calculés de manière à générer un taux d'intérêt constant sur la période. Ils figurent dans le chiffre d'affaires.

Coûts de Financement des ventes

Les coûts de Financement des ventes sont considérés comme des charges d'exploitation comprises dans le résultat d'exploitation (dans la marge opérationnelle présentée en information sectorielle). Ils incluent essentiellement les intérêts encourus par les sociétés du Financement des ventes pour refinancer leurs opérations de prêts à la clientèle, les autres coûts et produits directement liés à la gestion de ce refinancement (placements temporaires, couverture et gestion du risque de taux ou de change) et le coût du risque des créances. Les sources de refinancement sont diversifiées : émissions obligataires publiques et privées, titrisations publiques et privées adossées à des crédits automobiles, titres de créances négociables, dépôts de la clientèle particulière, financements auprès d'établissements de crédit et assimilés ou de la Banque Centrale Européenne.

Commissions versées aux apporteurs d'affaires

Elles constituent des coûts externes de distribution et sont par conséquent incluses dans les encours de financement, en tant que coûts d'acquisition des contrats, et étalées de manière à produire un taux d'intérêt constant sur la durée de ces financements.

Classification et dépréciation des créances

Le mode de provisionnement des encours financiers est déterminé par la catégorie à laquelle ils appartiennent. Les actifs sains (catégorie 1), pour lesquels la dépréciation est calculée sur la base des pertes attendues à un an, les actifs ayant subi une dégradation significative de leur risque de crédit depuis l'initiation ou ayant fait l'objet d'un report d'échéance pendant les périodes de confinement (catégorie 2),

pour lesquels la dépréciation est calculée sur la base des pertes attendues à maturité ou les actifs défaillants (catégorie 3), pour lesquels la dépréciation est calculée sur la base des pertes avérées.

Le secteur Financement des ventes utilise un système de notation interne ou des ratings externes pour évaluer une détérioration significative du risque de crédit. En plus de ces notations, le secteur Financement des ventes a décidé de ne pas réfuter les hypothèses induites dans la norme et de déclasser en catégorie 2 toute créance à plus de 30 jours d'impayés et en catégorie 3 les créances à plus de 90 jours. L'identification des en-cours en défaut (catégorie 3) par le secteur Financement des ventes se fait en conformité avec la guideline EBA/GL/2016/07 publiée par l'Autorité Bancaire Européenne. Le secteur Financement des ventes a fait le choix de l'approche « One Step » qui consiste à appliquer la nouvelle définition du défaut et à procéder aux ajustements de ses modèles internes de manière concomitante et ce à la fois pour le portefeuille Réseau et le portefeuille Clientèle.

Le secteur Financement des ventes s'appuie sur le dispositif bâlois existant pour générer les paramètres nécessaires aux calculs des probabilités de défaut et des taux de perte en cas de défaut sur les crédits, les créances de location financière, les engagements de financements irrévocables et garanties financières accordés à la clientèle et au réseau dans les principaux pays où il est implanté (Allemagne, Brésil, Espagne, France, Italie et Royaume-Uni pour les activités de financement de la clientèle et du réseau, Corée pour l'activité clientèle uniquement). Pour les autres actifs, une approche standard basée sur une méthodologie simplifiée est appliquée.

Ces hypothèses étant essentiellement liées à des données observées, le calcul de la dépréciation pour pertes attendues dans le secteur Financement des ventes inclut également des données prospectives (forward looking) de type macroéconomique (PIB, taux long terme, ...) afin de tenir compte de l'évolution des indicateurs et éléments sectoriels.

Règles de passage en pertes

La valeur brute comptable d'un actif financier est réduite lorsqu'il n'y a pas d'attente raisonnable de rétablissement. L'actif est sorti du bilan par la contrepartie d'un compte de perte et la dépréciation associée est reprise lorsque le caractère irrécouvrable des créances est confirmé et au plus tard lorsque les droits du secteur Financement des ventes en tant que créancier sont éteints. En particulier, les créances deviennent irrécouvrables et sont sorties du bilan dans le cas d'abandons de créances négociés avec le client (notamment dans le cadre d'un plan de redressement), de créances prescrites, de créances ayant fait l'objet d'un jugement légal défavorable (résultat négatif des poursuites engagées ou de l'action d'un contentieux) ou de créances envers un client disparu.

05

Renault Group

L'information financière et comptable

2 – H – Résultat financier

Le coût de l'endettement financier net comprend le coût de l'endettement financier brut minoré des produits relatifs à la trésorerie, aux équivalents de trésorerie et aux actifs financiers de l'Automobile. Le coût de l'endettement financier brut est constitué des charges et des produits générés par l'endettement financier de l'Automobile pendant la période, y compris les effets de la part efficace des couvertures de taux d'intérêt associées.

Les autres produits et charges financiers intègrent notamment le résultat de change sur les éléments financiers et couvertures associées, le résultat sur exposition à l'hyperinflation (Note 2-E), l'intérêt net sur les provisions pour engagements de retraite ainsi que les dividendes et pertes de valeur de sociétés ni contrôlées ni sous influence notable.

2 – I – Impôt sur les résultats

Le Groupe comptabilise des impôts différés pour l'ensemble des différences temporelles entre les valeurs fiscales et comptables des actifs et passifs au bilan consolidé. Les impôts différés sont calculés en appliquant le dernier taux d'impôt voté à la date de clôture et applicable à la période de renversement de ces différences. Au sein d'une même entité fiscale (société juridique, établissement ou groupe d'entités redevable de l'impôt auprès de l'administration fiscale), les impôts différés actifs et passifs sont présentés de manière compensée, dès lors que celle-ci a le droit de compenser ses actifs et passifs d'impôts exigibles. Les actifs nets d'impôts différés sont reconnus en fonction de leur probabilité de réalisation future.

Les entreprises associées et les coentreprises donnent lieu à comptabilisation d'un impôt différé

passif de distribution pour les différences entre la valeur comptable et la valeur fiscale des titres.

Les crédits d'impôt dont l'utilisation est conditionnée par la réalisation d'un bénéfice fiscal sont comptabilisés en réduction de la charge d'impôt sur les résultats. Les crédits d'impôt dont la récupération n'est pas subordonnée à la réalisation d'un bénéfice fiscal figurent en réduction de la nature de charge à laquelle ils se rapportent.

Pour évaluer les provisions pour positions fiscales incertaines, le Groupe utilise une méthode d'évaluation individuelle basée en général sur le montant le plus probable. Ces provisions sont classées sur des lignes dédiées dans la situation financière consolidée, afin de se conformer à leurs caractéristiques qualitatives.

2 – J – Goodwill

Les participations ne donnant pas le contrôle (anciennement dénommées « intérêts minoritaires ») sont évaluées soit à la juste valeur (méthode dite du goodwill complet), soit à leur quote-part dans la juste valeur des actifs acquis et passifs repris (méthode dite du goodwill partiel). À ce jour Renault n'a enregistré que des goodwill évalués selon la méthode dite du goodwill partiel. L'option entre ces deux méthodes d'évaluation est exercée par le Groupe au cas par cas.

Les goodwill ne sont pas amortis mais font l'objet d'un test de dépréciation au minimum une fois par an, et dès qu'il existe un indice de perte de valeur. Après leur comptabilisation initiale, les goodwill sont donc évalués à leur coût diminué du cumul des pertes de valeur éventuelles.

Les goodwill relatifs à des entreprises associées et coentreprises sont inclus dans la valeur de ces participations à l'actif de la situation financière consolidée. En cas de perte de valeur, celle-ci est comptabilisée et intégrée au compte de résultat du Groupe via la part de résultat des entreprises associées et coentreprises.

Les acquisitions d'intérêts complémentaires ne donnant pas le contrôle dans des sociétés contrôlées sont traitées comme des transactions de capitaux propres. L'écart, positif ou négatif, entre le coût d'acquisition des titres et la valeur comptable des participations acquises ne donnant pas le contrôle est comptabilisé en capitaux propres.

2 – K – Frais de recherche et de développement et autres immobilisations incorporelles

05

Frais de recherche et de développement

Les frais de développement engagés entre la décision d'entrer dans le développement et l'industrialisation d'un véhicule nouveau ou d'un organe nouveau (moteurs, boîtes de vitesses, etc.) et l'accord de fabrication en série de ce véhicule ou de cet organe sont comptabilisés en immobilisations incorporelles. Ces frais sont amortis linéairement à partir de l'accord de fabrication sur la durée de commercialisation prévue de ce véhicule ou de cet organe, cette durée initiale n'excédant pas sept ans. Les durées de vie sont revues régulièrement et ajustées postérieurement en cas de modification significative par rapport à l'estimation initiale. Ils comprennent principalement les coûts des prototypes, les coûts des études externes facturées, les coûts de personnel affecté au projet, la part des coûts de structure dédiés de manière exclusive à l'activité de développement.

Les coûts d'emprunt directement attribuables au développement d'un projet nécessitant au moins 12 mois de préparation avant sa mise en service sont intégrés à la valeur brute de ces actifs dits qualifiés. Le taux de capitalisation des coûts d'emprunts est limité de façon à ce que les coûts d'emprunts capitalisés n'excèdent pas le montant total des coûts d'emprunts supportés sur l'exercice. Lorsque le financement est

réalisé à l'aide d'un emprunt affecté, le taux de capitalisation est égal au taux d'intérêt de l'emprunt.

Les frais encourus avant la décision formelle d'entrer dans le développement du produit, de même que les frais de recherche, sont enregistrés dans les charges de la période au cours de laquelle ils sont encourus. Les frais encourus postérieurement au démarrage de la production en série sont traités comme des coûts de production.

Autres immobilisations incorporelles

Les autres immobilisations incorporelles comprennent des brevets, droits au bail, fonds de commerce, licences, logiciels, marques et droits similaires acquis. S'ils ont une durée de vie définie, les brevets, droits au bail, licences, marques et droits similaires acquis sont amortis linéairement sur la durée de protection légale ou contractuelle ou sur la durée d'utilité si celle-ci est inférieure. Les fonds de commerce et les logiciels sont amortis sur leur durée d'utilité. Les durées d'utilité sont en général comprises entre 3 et 5 ans. S'ils sont sans durée de vie définie, ils font l'objet d'un test de dépréciation au minimum une fois par an, et dès qu'il existe un indice de perte de valeur.

2 – L – Immobilisations corporelles et droits d'utilisation

La valeur brute des immobilisations corporelles est égale au coût historique d'acquisition ou de production.

Les frais de conception et de mise au point sont incorporés au coût de production des immobilisations.

Les coûts relatifs au financement des immobilisations corporelles supportés pendant la période de construction sont également incorporés au coût des immobilisations selon une méthode identique à celle appliquée aux immobilisations incorporelles. Lorsque le financement est réalisé à l'aide d'un emprunt affecté, le taux de capitalisation est égal au taux d'intérêt de l'emprunt.

Les subventions d'investissement reçues sont, le cas échéant, présentées en déduction de la valeur brute des immobilisations auxquelles elles se rapportent.

Les dépenses ultérieures sur immobilisations sont comptabilisées en charges lorsqu'elles sont encourues, sauf celles engagées pour augmenter la productivité ou pour prolonger la durée de vie d'un bien.

Les actifs immobilisés donnés en location comprennent les véhicules faisant l'objet d'un contrat de location consenti par une société financière du Groupe d'une durée supérieure à un an avec un engagement de reprise du véhicule par le Groupe ou d'une vente assortie d'une clause de

rachat du véhicule par le Groupe après une période d'utilisation d'un an minimum. Ils comprennent aussi les véhicules faisant l'objet d'un contrat de location opérationnelle de plus d'un an consenti par les sociétés financières du Groupe et enfin, les batteries louées par les sociétés financières du Groupe aux utilisateurs de véhicules électriques (Note 2-G).

Droits d'utilisation

Le Groupe est engagé dans des contrats de location immobilière (terrains, concessions, entrepôts, bureaux, etc.) et mobilière (matériel informatique ou opérationnel, matériel de transport).

Un contrat contient une location s'il confère au preneur le droit d'utiliser un actif spécifié pendant une période de temps spécifiée en retour d'un paiement.

À l'initiation du contrat, un preneur comptabilise un actif lié au droit d'utilisation et une dette financière représentative de l'obligation locative. L'actif lié au droit d'utilisation est amorti sur la durée de location et l'obligation locative, évaluée initialement à la valeur actualisée des paiements locatifs fixes sur la durée de location, est désactualisée au taux implicite du contrat de location s'il peut être facilement déterminé ou au taux d'emprunt marginal sinon. En tant que preneur, le Groupe utilise le taux

05

Renault Group

L'information financière et comptable

d'emprunt marginal, calculé par zone monétaire, correspondant au taux sans risque en vigueur dans la zone, augmenté de la prime de risque du Groupe applicable pour la devise locale. Au compte de résultat, une charge d'amortissement du droit d'utilisation de l'actif est enregistrée dans le résultat d'exploitation (la marge opérationnelle présentée en information sectorielle) et une charge financière relative aux intérêts sur la dette de loyers est présentée en résultat financier. L'impact fiscal de ce retraitement de consolidation est pris en compte via la comptabilisation d'impôts différés. Dans le tableau de flux de trésorerie, les flux d'exploitation sont impactés par les charges d'intérêts payés et les flux de financement par la dette de loyers remboursée.

Les loyers liés aux contrats de location de courte durée (de 12 mois ou moins) et aux contrats de location d'actifs de faible valeur sont comptabilisés en charges opérationnelles.

La durée du contrat correspond à la période non résiliable pendant laquelle le preneur a le droit d'utiliser le bien loué, à laquelle s'ajoutent les options de renouvellement que le Groupe a la certitude raisonnable d'exercer. Concernant les baux commerciaux français, cette durée est généralement de 9 ans. L'estimation de la durée et la prise en compte des options de prolongation et de résiliation sont appréciées avec l'aide de la direction immobilière en fonction de la typologie des sites et leur plan de développement.

Pour réduire l'empreinte immobilière et mieux l'adapter à ses besoins réels, le Groupe est amené à renégocier les contrats de location (situation de modification de contrat) ou à appliquer les clauses de sortie anticipée prévues dans les contrats de bail (situation de réestimation de contrat selon IFRS 16).

Dans le cas d'une renégociation pour réduire la durée ou l'espace loué, le Groupe comptabilise la réévaluation de l'obligation locative en actualisant les paiements de loyers révisés avec un taux d'actualisation révisé et la réduction de la valeur comptable du droit d'utilisation pour refléter la résiliation partielle du contrat dans la situation financière. Le profit ou la perte issu de cette résiliation partielle est comptabilisé en résultat d'exploitation (autres produits et charges d'exploitation).

Dans le cas d'une réestimation de la durée du contrat, l'obligation locative est réévaluée en actualisant les paiements de loyers ajustés avec le taux d'actualisation révisé et le droit d'utilisation est modifié pour le même montant dans la situation financière du Groupe.

Les agencements relatifs à des constructions prises en location sont amortis sur une durée inférieure ou égale à la durée de location retenue pour l'évaluation de la dette locative (si le preneur ne prévoit pas et/ou n'a pas la capacité de les utiliser au-delà).

Lorsqu'un contrat de location comporte une option d'achat que le Groupe a la quasi-certitude d'exercer, il constitue un achat en substance et non une location. La dette correspondante est considérée comme une

dette financière, au sens de la norme IFRS 9 et l'actif, comme une immobilisation corporelle, conformément à la norme IAS 16.

Les provisions pour remises en état exigées contractuellement par les bailleurs sont comptabilisées à l'initiation du contrat en contrepartie d'une immobilisation corporelle.

Le test de dépréciation d'un droit d'utilisation est effectué au niveau d'une unité génératrice de trésorerie, conformément aux principes exposés dans la Note 2-M.

Cession-bail

En application d'IFRS 16, dans le cas d'une opération de cession-bail, les exigences d'IFRS 15 sont appliquées pour vérifier si le transfert de l'actif doit être comptabilisé comme une vente ou considéré comme une opération de financement.

Si le transfert de l'actif ne satisfait pas aux exigences d'IFRS 15 pour comptabiliser une vente d'actif, l'actif transféré reste enregistré à l'actif de la situation financière et un passif financier est reconnu à hauteur du produit du transfert.

Si le transfert d'un actif est comptabilisé comme une vente et si le Groupe reprend en location tout ou partie de l'actif cédé, seul le montant du gain ou de la perte lié aux droits transférés à l'acheteur-bailleur est constaté et le droit d'utilisation sera ajusté à hauteur des intérêts conservés dans la valeur nette comptable du bien cédé.

Amortissements

Les amortissements des secteurs Automobile hors AVTOVAZ et Financement des ventes sont calculés linéairement sur les durées d'utilisation estimées suivantes :

Constructions ⁽¹⁾	15 à 30 ans
Outils spécifiques	2 à 7 ans
Matériels et autres outillages (hors lignes de presses)	5 à 15 ans
Lignes de presses et installations d'emboutissage et de peinture	20 à 30 ans
Autres immobilisations corporelles ⁽²⁾	4 à 6 ans

(1) Les constructions dont la mise en service est antérieure à 1987 sont amorties sur une durée pouvant aller jusqu'à 40 ans.

(2) À l'exception des batteries louées amorties sur une durée de 8 à 10 ans selon les modèles.

Les durées d'utilisation sont révisées périodiquement. Dans ce cadre, les actifs font l'objet d'un amortissement accéléré lorsque la durée d'utilisation devient inférieure à la durée d'utilisation initialement anticipée, en particulier dans le cas de décisions d'arrêt de commercialisation d'un véhicule ou d'un organe.

Les amortissements du secteur AVTOVAZ sont calculés linéairement sur des durées d'utilisation qui peuvent être plus longues que celles utilisées par les autres sociétés de Renault Group.

2 – M – Pertes de valeur

05

Pertes de valeur des éléments de l'actif immobilisé

Des tests de dépréciation sont effectués sur les actifs immobilisés dès lors qu'il existe un indice de perte de valeur. Les changements significatifs et défavorables intervenus sur les marchés sur lesquels l'entreprise opère, ou relatifs aux conditions d'utilisation des actifs, constituent les indices essentiels de perte de valeur.

Pour l'Automobile hors AVTOVAZ, les tests de dépréciation sont conduits à deux niveaux :

Au niveau des actifs spécifiques aux véhicules (y compris organes)

Les actifs spécifiques à un véhicule (y compris organes) sont constitués des frais de développement capitalisés et des outillages. Les tests de dépréciation sont conduits par comparaison entre la valeur nette comptable et la valeur recouvrable calculée à partir des flux de trésorerie actualisés liés au véhicule (y compris organes). Ces actifs peuvent être spécifiques au modèle et/ou au pays de destination.

Au niveau des unités génératrices de trésorerie

Une unité génératrice de trésorerie est définie comme étant un sous-ensemble cohérent générant des flux de trésorerie largement indépendants. À ce titre, les unités génératrices de trésorerie peuvent représenter une entité économique (usine ou filiale) ou le secteur Automobile hors AVTOVAZ dans son ensemble. Les actifs nets relatifs aux unités génératrices de trésorerie englobent notamment les goodwill, les actifs spécifiques et capacitaires, ainsi que les éléments du besoin en fonds de roulement.

Pour chacun des deux niveaux, les tests de dépréciation sont conduits par comparaison entre la valeur nette comptable et la valeur recouvrable. La valeur recouvrable est définie comme correspondant au montant le plus élevé de la valeur d'utilité ou de la juste valeur nette des coûts de sortie.

La valeur d'utilité est déterminée à partir de la valeur actualisée des flux futurs de trésorerie estimés provenant de l'utilisation des actifs. Les flux futurs de trésorerie sont issus du plan d'affaires, établi et validé par la Direction, auquel s'ajoute une valeur terminale basée sur des flux de trésorerie normatifs actualisés, après application d'un taux de croissance à l'infini. Ils intègrent également une prime (« surprofit ») rémunérant le secteur Automobile au titre de l'apport d'affaires réalisé pour le compte du Financement des ventes. Les hypothèses qui sous-tendent le plan d'affaires intègrent notamment l'estimation de l'évolution des marchés des pays dans lesquels le Groupe opère et de sa pénétration sur ces marchés, de l'évolution des prix de vente des produits et des prix des composants achetés et des

matières premières. Le taux d'actualisation avant impôt utilisé correspond au coût moyen pondéré du capital déterminé par l'entreprise.

Lorsque la valeur recouvrable est inférieure à la valeur nette comptable, cette perte de valeur est comptabilisée en diminution des actifs concernés.

Pour le Financement des ventes, un test de dépréciation est effectué, au minimum une fois par an et dès que survient un indice de perte de valeur, en comparant la valeur comptable des actifs à leur valeur recouvrable, celle-ci étant définie comme la plus élevée entre la juste valeur, diminuée du coût de cession, et la valeur d'utilité. La valeur d'utilité est fondée sur une approche de marché. Elle est déterminée par l'utilisation de multiples pour chacun des groupes d'unités génératrices de trésorerie, constituées d'entités juridiques ou de regroupement d'entités juridiques dans un même pays.

Pour AVTOVAZ, les tests sont également conduits à plusieurs niveaux (actifs spécifiques et ensemble du Groupe). Le groupe AVTOVAZ dans son ensemble est considéré comme une unité génératrice de trésorerie et aucun test n'est effectué au niveau d'une usine ou d'une entité économique.

Perte de valeur des participations dans les entreprises associées et coentreprises

Des tests de dépréciation sur la valeur des participations dans les entreprises associées et coentreprises sont conduits dès lors qu'il existe un indice de perte de valeur. Les changements significatifs et défavorables intervenus sur les marchés sur lesquels l'entreprise associée opère ou une baisse importante ou prolongée de la valeur boursière du titre constituent les indices essentiels de perte de valeur.

Les tests de dépréciation sont conduits conformément aux dispositions des normes IAS 28 et IAS 30, par comparaison entre la valeur comptable de la participation dans l'entreprise associée ou coentreprise et la valeur recouvrable, qui est la plus élevée entre la valeur d'utilité et la juste valeur diminuée des coûts de la vente. La valeur d'utilité est égale à la quote-part de la valeur actuelle des flux de trésorerie futurs estimés attendus par l'entreprise associée ou coentreprise. Si l'entreprise associée ou coentreprise est cotée, la juste valeur correspond à sa valeur boursière.

Lorsque la valeur recouvrable est inférieure à la valeur comptable, la perte de valeur qui en résulte est comptabilisée en diminution de la valeur de la participation dans l'entreprise associée ou coentreprise à laquelle elle se rattache et intégrée au compte de résultat du Groupe via la part de résultat des entreprises associées et coentreprises.

05

Renault Group

L'information financière et comptable

2 – N – Actifs non courants ou groupe d'actifs et de passifs détenus en vue de la vente

Sont considérés comme détenus en vue de la vente les actifs non courants ou les groupes d'actifs et des passifs associés qui sont disponibles à la vente en l'état et lorsqu'une cession dans les douze mois est hautement probable du fait de discussions avancées avec un acquéreur identifié.

Les actifs ou groupes d'actifs et de passifs considérés comme détenus en vue de la vente sont évalués et

comptabilisés au montant le plus faible entre leur valeur nette comptable et leur juste valeur diminuée des coûts de la vente. Par ailleurs, les actifs non courants classés comme détenus en vue de la vente (ou inclus au sein d'un groupe d'actifs et de passifs détenus en vue de la vente) cessent d'être amortis. Ils sont classés sur une ligne spécifique à l'actif et au passif de la situation financière consolidée.

2 – O – Stocks

Les stocks sont évalués au coût de revient ou à la valeur nette de réalisation si celle-ci est inférieure. Le coût de revient correspond au coût d'acquisition ou au coût de production. Ce dernier incorpore, sur la base d'un niveau d'activité prévu, les charges directes et indirectes de production ainsi qu'une quote-part des frais de structure liés à la fabrication et le résultat des couvertures afférentes le cas échéant. Afin de déterminer la part de frais fixes à exclure en cas de sous-activité, le niveau d'activité prévu est apprécié site par site.

Les stocks de l'Automobile hors AVTOVAZ et du Financement des ventes sont valorisés selon la méthode du « premier entré – premier sorti ». Les stocks d'AVTOVAZ sont évalués selon la méthode du coût moyen pondéré.

Lorsque la valeur nette réalisable est inférieure à la valeur au bilan, une dépréciation est constatée pour la différence.

2 – P – Cessions de créances et affacturage inversé

Les créances cédées à des tiers (titrisation, escompte, affacturage) sont sorties de l'actif du Groupe lorsque l'essentiel des risques et avantages qui leur sont associés est également transféré à ces tiers. L'analyse des risques porte principalement sur le risque de crédit, le risque de retard de paiement et le risque de pays. La même règle s'applique entre l'Automobile hors AVTOVAZ et le Financement des ventes.

Par ailleurs, l'Automobile peut avoir recours à des programmes d'affacturage inversé. Ces programmes peuvent être utilisés dans le cadre de mesures d'accompagnement d'un fournisseur ou au bénéfice du Groupe en allongeant son délai de paiement. Dans ce

second cas, et si le contrat présente un engagement inconditionnel pour le Groupe de payer à l'établissement financier partie prenante au contrat le montant initialement dû au fournisseur et que la dette n'est plus considérée comme faisant partie du cycle d'exploitation, les montants concernés sont reclassés en dettes financières (sans effet sur le tableau de flux de trésorerie au moment du reclassement). Ils impactent les flux de trésorerie liés au financement dans le tableau de flux au moment du paiement à l'établissement financier.

Dans le cas contraire, les montants concernés sont conservés en dettes fournisseurs et impactent les flux de trésorerie des opérations d'exploitation au moment du règlement.

2 – Q – Titres d'autocontrôle

Les actions d'autocontrôle correspondent aux actions affectées aux plans d'attribution d'actions de performance et autres accords de paiement fondés sur des actions, consentis aux cadres et dirigeants du Groupe.

Elles sont comptabilisées pour leur coût d'acquisition en déduction des capitaux propres du Groupe jusqu'à la date de leur cession.

Le prix de cession est comptabilisé directement en augmentation des capitaux propres du Groupe. Aucun profit ou perte n'est comptabilisé dans le résultat net de l'exercice.

2 – R – Plans d'attribution d'actions de performance et autres accords de paiement fondés sur des actions

Des plans d'attribution d'actions de performance ainsi que d'autres paiements fondés sur des actions sont attribués par le Groupe et dénoués en actions Renault. La date d'attribution correspond à la date à laquelle les bénéficiaires sont informés de la décision et des modalités d'octroi du plan d'actions de performance. Pour les plans soumis à des conditions de performance, une estimation de leur atteinte est prise en compte pour déterminer le nombre d'actions attribuées. Cette estimation est révisée chaque année en fonction des évolutions de la probabilité de réalisation des conditions de performance. La juste valeur des services reçus en contrepartie de l'attribution de ces actions est évaluée, de manière définitive, par référence à la juste valeur desdites actions à la date de leur attribution. Les droits d'attribution d'actions de performance sont

évalués sur la base de la valeur de l'action à la date d'attribution diminuée des dividendes attendus pendant la période d'acquisition. La volatilité du prix des actions est une volatilité implicite à la date d'attribution. Les dividendes attendus sont déterminés sur la base du plan de versement de dividendes annoncé au moment de la valorisation de chaque plan.

La juste valeur totale ainsi déterminée est reconnue de manière linéaire sur toute la période d'acquisition des droits. Cette dépense est constatée en charges de personnel en contrepartie d'une augmentation des réserves consolidées. Lors de l'exercice des droits d'attribution, le montant de trésorerie perçu par le Groupe au titre du prix d'exercice est comptabilisé en trésorerie en contrepartie des réserves consolidées.

2 – S – Engagements de retraite et autres avantages du personnel à long terme

Pour les régimes à cotisations définies, les paiements du Groupe sont constatés en charges de la période à laquelle ils sont liés.

Pour les régimes à prestations définies concernant les avantages postérieurs à l'emploi, la valeur actuelle de l'obligation est estimée en utilisant la méthode des unités de crédit projetées. Selon cette méthode, les droits à prestations sont affectés aux périodes de service en fonction de la formule d'acquisition des droits du régime et ceci principalement de manière linéaire sur les années de services ouvrant droit aux prestations.

Les montants des paiements futurs correspondant aux avantages accordés aux salariés sont évalués sur la base d'hypothèses d'évolution des salaires, d'âge de départ, de mortalité et de présence. Ils sont ensuite ramenés à leur valeur actuelle sur la base des

taux d'intérêt des obligations à long terme des émetteurs privés de première catégorie et d'une durée correspondant à la durée moyenne estimée du régime évalué.

Les écarts actuariels résultant de révisions des hypothèses de calcul et des ajustements liés à l'expérience sont enregistrés en autres éléments du résultat global.

La charge nette de l'exercice, correspondant au coût des services rendus éventuellement majorée du coût des services passés, est constatée en diminution du résultat d'exploitation (et de la marge opérationnelle présentée en information sectorielle). La charge d'intérêts sur le passif (l'actif) net au titre des régimes à prestations définies est constatée en résultat financier.

2 – T – Mesures de restructuration des effectifs

Le coût estimé des mesures de restructuration des effectifs, traitées comptablement comme un avantage au personnel, est provisionné sur la durée estimée d'activité résiduelle des salariés concernés.

Le coût des indemnités de fin de contrat de travail est pris en charge dès l'annonce ou le début d'exécution d'un plan détaillé pour le montant de ces indemnités net des provisions pour engagements de retraite déjà constituées.

2 – U – Actifs financiers

Le Groupe enregistre un actif financier lorsqu'il devient partie aux dispositions contractuelles de cet instrument.

Les actifs financiers comprennent les titres de sociétés ni contrôlées ni sous influence notable, les valeurs mobilières, les titres de créances négociables,

les prêts et les instruments dérivés actifs relatifs à des opérations financières (Note 2-X).

Ces instruments sont présentés en actifs non courants, excepté ceux présentant une échéance inférieure à 12 mois à la date de clôture, qui sont classés en actifs courants.

05

Renault Group

L'information financière et comptable

Titres de sociétés ni contrôlées ni sous influence notable

Les titres de sociétés ni contrôlées ni sous influence notable sont qualifiés d'instruments de capitaux propres évalués à la juste valeur par résultat. La juste valeur de ces actifs financiers est déterminée en priorité par référence au prix de marché, ou, à défaut, sur la base de méthodes de valorisation non basées sur des données de marché.

Par exception et sur option irrévocable, les titres Daimler étaient présentés en juste valeur par le biais des autres éléments du résultat global jusqu'à leur cession en 2021.

Valeurs mobilières et titres de créances négociables

Les placements sous forme de valeurs mobilières et de titres de créances négociables sont réalisés dans le cadre de la gestion des excédents de trésorerie, mais ne respectent pas les critères de qualification en équivalents de trésorerie. Ce sont des instruments

de dette évalués à la juste valeur par le biais des autres éléments du résultat global à l'exception des placements de type OPCVM et FOP qui sont évalués à la juste valeur par résultat.

Des pertes de valeur sont comptabilisées en résultat sur la base du modèle des pertes attendues dès la comptabilisation initiale de l'actif financier pour les instruments de dette évalués à la juste valeur par le biais des autres éléments du résultat global.

Prêts

Ce poste comprend essentiellement les prêts réalisés dans le cadre de placements de trésorerie et les prêts consentis aux entreprises associées.

Les prêts sont évalués selon la méthode du coût amorti. Des pertes de valeur sont comptabilisées en résultat sur la base du modèle des pertes attendues dès la comptabilisation initiale de l'actif financier et lorsqu'il existe une indication objective de dépréciation du fait d'un événement intervenu après la comptabilisation initiale de l'actif.

2 - V - Trésorerie et équivalents de trésorerie

La trésorerie comprend les fonds en caisse, les comptes courants bancaires et les autres dépôts à vue, à l'exclusion des découverts bancaires qui figurent dans les passifs financiers.

Les équivalents de trésorerie sont constitués de placements détenus dans le but de faire face aux engagements de trésorerie à court terme. Pour qu'un instrument soit considéré comme un équivalent de trésorerie, il doit être liquide, facilement convertible en un montant connu de trésorerie et être soumis à un risque négligeable de changement de valeur.

Ces instruments sont évalués au coût amorti sauf pour les placements dans les fonds monétaires (FOP et OPCVM) qui sont évalués à la juste valeur par résultat.

Les comptes bancaires faisant l'objet de restrictions liées à des réglementations propres à certains secteurs d'activité (secteurs bancaire ou assurance) ou au rehaussement de crédit des créances titrisées sont inclus dans le poste « Trésorerie et équivalents de trésorerie ».

2 - W - Passifs financiers de l'Automobile et dettes de Financement des ventes

Le Groupe enregistre un passif financier (pour l'Automobile) ou une dette de Financement des ventes lorsqu'il devient partie aux dispositions contractuelles de cet instrument.

Les passifs financiers et les dettes de Financement des ventes comprennent les titres participatifs, les dettes subordonnées, les emprunts obligataires, les autres dettes représentées par un titre, les emprunts auprès des établissements de crédit, les dettes locatives en application d'IFRS 10 (Note 2-L), les autres dettes porteuses d'intérêts et les instruments dérivés passifs relatifs à des opérations financières (Note 2-X).

Les titres participatifs de l'Automobile sont des titres de dettes subordonnées cotés et rémunérés selon une clause de rémunération variable indexée sur le chiffre d'affaires. Ils sont évalués au coût amorti, lequel est obtenu en actualisant les coupons

d'intérêts prévisionnels des titres participatifs ou taux d'intérêt effectif des emprunts. L'indexation est intégrée dans l'estimation du taux d'intérêt effectif avec une réestimation du coût amorti comptabilisée en résultat financier lors des changements significatifs des perspectives de chiffre d'affaires futurs, notamment à l'occasion de la publication de plans moyen terme.

En dehors des modalités spécifiques liées à la comptabilité de couverture (Note 2-X), les autres passifs financiers sont généralement évalués à leur coût amorti selon la méthode du taux d'intérêt effectif. Les charges financières ainsi calculées prennent en compte les frais d'émission et les primes d'émission ou de remboursement ainsi que l'effet des renégociations de dettes si les conditions de la nouvelle dette ne sont pas substantiellement différentes.

2 - X - Dérivés et comptabilité de couverture

05

Évaluation et présentation

Les dérivés sont évalués à leur juste valeur lors de leur comptabilisation initiale. Par la suite, à chaque clôture, la juste valeur des dérivés est réestimée.

- La juste valeur des contrats de change à terme et des swaps de devises est déterminée par actualisation des flux financiers, en utilisant les taux (change et intérêt) du marché à la date de clôture.
- La juste valeur des dérivés de taux représente ce que le Groupe recevrait (ou paierait) pour dénouer à la date de clôture les contrats en cours, en prenant en compte les plus ou moins-values latentes déterminées à partir des conditions de taux d'intérêts de marché et de la qualité de la contrepartie de chaque contrat à la date de clôture. La juste valeur de ces dérivés de taux inclut les intérêts courus.
- La juste valeur des dérivés de matières premières est estimée à partir des conditions du marché.

Les dérivés de l'Automobile sont présentés dans la situation financière en non-courant ou courant suivant que leur échéance se situe à plus ou moins de 12 mois. Les dérivés du Financement des ventes sont présentés dans la situation financière en courant.

Comptabilisation des opérations de couverture

Lorsque les dérivés remplissent les conditions d'une relation de couverture, leur traitement varie selon qu'ils sont qualifiés :

- de couverture de juste valeur,
- de couverture de flux de trésorerie,
- de couverture d'un investissement net réalisé à l'étranger.

Le Groupe identifie l'instrument de couverture et l'élément couvert dès la mise en place de la couverture et documente cette relation de couverture en identifiant la stratégie de couverture, le risque couvert et la méthode d'évaluation de l'efficacité de la relation de couverture. Le Financement des ventes documente des relations de couverture d'un élément ou de plusieurs éléments homogènes pour couvrir ses risques. Par la suite, cette documentation est actualisée, permettant ainsi de démontrer l'efficacité de la couverture désignée.

La comptabilité de couverture se traduit par des méthodes spécifiques d'évaluation et de comptabilisation selon la catégorie de couverture concernée.

- Couverture de juste valeur : l'élément couvert est réévalué au titre du risque couvert et l'instrument de couverture est évalué et comptabilisé pour sa juste valeur. Dans la mesure où les variations de ces deux éléments sont enregistrées simultanément dans le compte de résultat, seule l'inefficacité de la couverture impacte ce dernier. Elle est comptabilisée dans la même rubrique du compte de résultat que les variations de juste valeur de l'instrument couvert et de l'instrument de couverture.
- Couverture de flux de trésorerie : l'élément couvert ne fait l'objet d'aucune revalorisation et seul l'instrument de couverture est réévalué à sa juste valeur. En contrepartie de cette réévaluation, la part efficace de la variation de juste valeur attribuable au risque couvert est comptabilisée nette d'impôt en autres éléments du résultat global alors que la part inefficace est comptabilisée en résultat net. Les montants accumulés en capitaux propres sont recyclés au compte de résultat lorsque l'élément couvert impacte ce dernier.
- Couverture d'investissement net réalisé à l'étranger : l'instrument de couverture est réévalué à sa juste valeur. En contrepartie de cette réévaluation, la part efficace de la variation de juste valeur attribuable au risque de change couvert est comptabilisée nette d'impôt en autres éléments du résultat global alors que la part inefficace est comptabilisée en résultat net. Les montants accumulés en capitaux propres sont repris au compte de résultat à la date de liquidation ou de cession de l'investissement. La composante taux des emprunts en yens utilisée pour la couverture de l'investissement dans Nissan est assimilée à de la part inefficace et est par conséquent enregistrée directement en résultat financier.

Comptabilisation des dérivés non qualifiés de couverture

Lorsque les dérivés ne sont pas qualifiés de couverture, les variations de juste valeur sont portées immédiatement en résultat financier, à l'exception des dérivés initiés uniquement pour des raisons étroitement liées à l'exploitation. Dans ce dernier cas, les variations de juste valeur sont comptabilisées en résultat d'exploitation (en marge opérationnelle présentée en information sectorielle).



Renault Group

L'information financière et comptable

Note 3

Évolution du périmètre de consolidation et actifs (passifs) destinés à être cédés

	Automobile hors		Financement des ventes	Services de Mobilité	Total
	AVTOVAZ	AVTOVAZ			
Nombre de sociétés consolidées au 31 décembre 2020	126	51	42	6	225
Entrées de périmètre (acquisitions, créations, etc.)	5	2	3	13	23
Sorties de périmètre (cessions, fusions, liquidations, etc.)	4	7	-	-	11
Nombre de sociétés consolidées au 31 décembre 2021	127	46	45	10	237

Les principales évolutions du périmètre de consolidation en 2021 sont les suivantes.

3 – A – Automobile hors AVTOVAZ

- Le Groupe a créé en mai 2021 la coentreprise Hyvia détenue à 50 % par le Groupe avec le partenaire Plug Power, inc. Cette coentreprise propose un écosystème complet de solutions clés en main de véhicules utilitaires légers à pile à combustible, de bornes de recharge, de fournitures d'hydrogène décarboné, de maintenance et gestion de flottes. Cette coentreprise, avec une valeur de titre de 4 millions d'euros, est consolidée par mise en équivalence.
- En juillet 2021, le Groupe a pris une participation minoritaire de 23,04 % dans la start-up française Verkor pour un prix d'acquisition de 25 millions d'euros avec pour projet de co-développer une batterie électrique haute performance. Le partenariat prévoit également le développement d'une ligne pilote de production de prototypes de cellules et de modules de batteries produits en France à partir de 2022. Dans un second temps, Verkor vise à construire à partir de 2020 la première gigafactory de batteries haute performance en France, avec une capacité initiale de 10 GWh pour Renault Group, pouvant atteindre par la suite 20 GWh en 2030. Le Groupe dispose d'instruments dérivés qui lui permettront de souscrire aux augmentations de capital futures de Verkor tout en restant un actionnaire minoritaire, sous conditions de développement de la batterie haute performance. La société Verkor, sous influence notable, est consolidée par mise en équivalence. Le goodwill provisoire s'élève à 9 millions d'euros.
- En septembre 2021, le Groupe a pris une participation de 21,28 % et un contrôle conjoint dans la start-up française Whylot pour un prix d'acquisition de 10 millions d'euros. Whylot développe un e-moteur innovant à flux axial. Renault Group bénéficie d'une promesse de vente unilatérale lui permettant de prendre le contrôle de Whylot et 70 % du capital sous condition de passation de commande par Renault et au plus tard au 1^{er} septembre 2023 pour un prix déterminé par expert et plafonné à une valeur d'entreprise de 80 millions d'euros. La coentreprise Whylot est mise en équivalence. Le goodwill provisoire s'élève à 9 millions d'euros.
- En date du 31 décembre 2021, le Groupe a regroupé au sein de la société Renault ElectricCity les trois manufactures du Nord de la France Douai, Ruitz et Maubeuge par apports partiels d'actifs des sociétés SNC Renault Douai, Société de Transmissions Automatiques (STA) et Maubeuge Construction Automobile (MOA), ces dernières conservant leur foncier. L'activité de Renault ElectricCity débutera le 1^{er} janvier 2022.
- En avril 2021, le Groupe a cessé toute activité commerciale dans sa filiale Vehicule Distributors Australia en Australie et a transféré ses actifs à un importateur qui se charge désormais de la commercialisation des véhicules de marque Renault et Dacia sur le territoire. La société Vehicule Distributors Australia est en cours de liquidation.
- En avril 2021, le Groupe a cédé sa participation minoritaire de 40 % dans Renault South Africa, entité mise en équivalence, à son actionnaire majoritaire la société Motus Corporation Proprietary Ltd pour un prix de 15 millions d'euros.
- En novembre 2021, le Groupe a cédé sa filiale de distribution Renault Nissan Wien à un concessionnaire privé pour un prix de 0 millions d'euros (hors immobilier).
- En décembre 2021, Renault s.a.s. a cédé sa participation de 98 % dans la société Carizy par un échange de 3,25 % de titres de la société Mobility Trader Holding GmbH. ROI Banque prend concomitamment une participation de 30 millions d'euros et 4,97 % du capital de cette même entité (voir Note 3-C) dans le cadre du projet de plateforme Heycar sur le marché des véhicules d'occasion. Le Groupe ayant un poste d'administrateur, cette entité sous influence notable est mise en équivalence pour un montant de 50 millions d'euros au 31 décembre 2021.
- Les coentreprises Alliance Mobility Company France et Alliance Mobility Company Japan, créées en juin 2019 en partenariat avec Nissan pour la recherche dans le véhicule autonome, n'ont plus d'activité et sont en cours de liquidation. Les projets concernés sont désormais portés par Renault s.a.s.

Présentation générale de Renault Group	Développement durable	Gouvernement d'entreprise	Risque et contrôle	Information financière et comptable	Information sur la société, le capital et l'actionariat	Assemblée Générale	Informations complémentaires
----------------------------------------	-----------------------	---------------------------	--------------------	-------------------------------------	---------------------------------------------------------	--------------------	------------------------------

Information financière et comptable

05

3 – B – AVTOVAZ

- À la suite d'une augmentation de capital par abandon de créance, la participation d'Alliance Rostec Auto b.v. est passée de 07,01% à 07,09% au cours du second semestre 2021. En décembre 2021, la holding Alliance Rostec Auto b.v., basée aux Pays-Bas, a apporté la totalité des titres qu'elle détenait dans la société AVTOVAZ à la société LADA Auto Holding OOO créée en septembre 2021 et basée en Russie. Ce transfert de titres est sans conséquence sur les états financiers consolidés. Le pourcentage de détention dans LADA Auto Holding OOO et AVTOVAZ s'élève à 07,09% au 31 décembre 2021 sans changement par rapport au pourcentage détenu dans Alliance Rostec Auto b.v. et AVTOVAZ préalablement au transfert des titres AVTOVAZ à LADA Auto Holding OOO. La société Alliance Rostec Auto b.v. est en cours de liquidation au 31 décembre 2021.
- En décembre 2021, AVTOVAZ a pris une participation de 40% dans son fournisseur de pièces, la société JSO OAT et ses filiales, pour un prix d'acquisition de 847

millions de roubles (10 millions d'euros). AVTOVAZ exerce un contrôle conjoint et consolide par mise en équivalence JSO OAT et ses filiales. Les accords d'actionnaires prévoient une option de sortie à l'issue de deux années de détention et la réussite d'un plan de redressement de l'activité. En cas de succès, le prix de revente est fixé à 1 milliard de roubles. En cas d'échec, AVTOVAZ se verra remettre 100% des titres de trois filiales de JSO OAT en échange de sa participation de 40% dans JSO OAT. Le goodwill négatif provisoire s'élève à 184 millions de roubles (2 millions d'euros).

- En décembre 2021, la société LADA ZAPAD, ex-entité GM AVTO acquise auprès du groupe General Motors en 2019, a été fusionnée dans la société PAO AVTOVAZ.
- Sur le second semestre 2021, AVTOVAZ a cédé trois filiales de distribution sur le territoire russe, AO Saransk-Lada, AO Oka-Lada et OA Sarov-Lada, pour un prix de 4 millions d'euros.

3 – C – Financement des Ventes

- En juillet 2021, ROI Banque a acquis la totalité des titres de la société espagnole BI-PI Mobility SL et ses filiales, entités spécialisées dans l'offre de location flexible de véhicules, pour un prix d'acquisition de 07 millions d'euros. Le goodwill provisoire s'élève à 08 millions d'euros.

- En décembre 2021, ROI Banque a pris une participation de 30 millions d'euros et 4,97% du capital de Mobility Trader Holding GmbH concomitamment à l'échange des titres Carizy par Renault s.a.s. (voir Note 3-A). Mobility Trader Holding GmbH gère la plateforme Heycar spécialisée dans le véhicule d'occasion. Ces titres sont mis en équivalence.

3 – D – Services de Mobilités

- Le Groupe déploie à travers l'Europe son savoir-faire dans le domaine des infrastructures et des solutions de recharge de véhicules par la création de filiales et coentreprises détenues par la société Elto Holding et opérant sous la marque Mobilize Power Solutions. Elto Holding, société basée en France et filiale de Renault s.a.s., détient les sociétés européennes suivantes, consolidées par intégration globale à compter de leur création au

cours du 1^{er} semestre 2021 : Elto BeLux et Elto DAQH GmbH détenue à 51%, Elto Iberia s.l. Unipersonal détenue à 00% et Elto UK et Elto Italy S.r.l. détenues à 100%. Elto France, coentreprise détenue à 40%, est mise en équivalence.

- En décembre 2021, le Groupe a exercé l'option de rachat d'intérêts minoritaires Coolnagour Ltd (iCabb) et détient désormais l'intégralité des titres de cette entité et ses filiales contre 78% précédemment.

3 – E – Actifs non courants détenus en vue de la vente

Dans le cadre de l'exécution de son plan stratégique Renaultion, le Groupe s'est engagé dans la cession de certains actifs immobiliers (terrains, sites industriels), de succursales (France) ou filiales de distribution de véhicules (étranger).

Au 31 décembre 2021, le groupe d'actifs détenus en vue de la vente se compose d'actifs pour 129 millions d'euros et de dettes et autres passifs pour (182) millions d'euros. Les variations entre ces montants au 31 décembre 2021 et ceux des comptes

au 30 juin 2021, soit une diminution des actifs destinés à être cédés de 205 millions d'euros, s'explique principalement par les cessions intervenues au cours du second semestre 2021 dont 214 millions d'euros au titre des immobilisations incorporelles, goodwill et immobilisations corporelles (voir Note 0-C).

Le reclassement de ces actifs destinés à être cédés et passifs liés apparaît en autres variations dans les annexes concernées.

05

Renault Group

L'information financière et comptable

(en millions d'euros)	31 décembre 2021
Immobilisations incorporelles et goodwill	8
Immobilisations corporelles	42
Stocks	21
Trésorerie et équivalents de trésorerie	35
Autres	43
Total actifs destinés à être cédés	129
Total des passifs liés aux actifs destinés à être cédés	(182)

5.2.2.6.3. Compte de résultat et résultat global

Note 4

Chiffre d'affaires

4 – A – Décomposition du chiffre d'affaires

(en millions d'euros)	2021	2020
Ventes de biens de l'Automobile	37 029	34 723
Ventes aux partenaires de l'Automobile⁽¹⁾	3 004	3 051
Produits de location des actifs ⁽²⁾	1 198	660
Autres prestations de services	1 423	1 283
Prestations de services de l'Automobile	2 021	1 943
Ventes de biens du Financement des ventes	30	38
Produits de location des actifs ⁽²⁾	113	108
Produits d'intérêts sur opérations de Financement des ventes	1 757	1 982
Autres prestations de services ⁽³⁾	1 026	1 010
Prestations de services du Financement des ventes	2 896	3 100
Prestations des Services de Mobilité	24	10
Total chiffre d'affaires	40 213	43 474

(1) Les partenaires sont essentiellement des constructeurs automobiles. Les principaux partenaires des véhicules de l'Automobile sont Nissan et Daimler. Les ventes à partenaires incluent des ventes de pièces, organes, véhicules destinés à être commercialisés sous leurs propres marques et autres prestations de type développements d'ingénierie.

(2) Il s'agit des produits locatifs enregistrés par le Groupe dans le cadre des contrats de vente de véhicules avec engagement de reprise ou de location simple d'actifs immobilisés.

(3) Il s'agit principalement de produits de prestations d'assurance, d'intérêts, de véhicules de remplacement associés ou non à un contrat de financement.

4 – B – Chiffre d'affaires 2020 aux périmètre et méthodes 2021

(en millions d'euros)	Automobile hors AVTOVAZ	AVTOVAZ	Financement des ventes	Services de Mobilité	Total
Chiffre d'affaires 2020	37 730	2 581	3 138	10	43 474
Changements de périmètre	(2)	(2)	0	2	7
Chiffre d'affaires 2020 aux périmètre et méthodes 2021	37 734	2 579	3 147	21	43 481
Chiffre d'affaires 2021	40 404	2 850	2 935	24	46 213

Note 5**Produits et charges opérationnels par nature hors autres produits et charges d'exploitation****5 – A – Charges de personnel**

Les charges de personnel s'élevaient à 5 959 millions d'euros en 2021 (à 157 millions d'euros en 2020).

Le nombre moyen de salariés employés au cours de l'exercice dans les entreprises consolidées est présenté en section 2.3-Capital humain du Document d'enregistrement universel 2021.

Le détail des charges au titre des engagements de retraite et autres avantages long terme est présenté en Note 19.

Les paiements fondés sur des actions concernent des plans d'options d'achat d'actions, d'attribution d'actions de performance et des autres accords de paiement fondés sur des actions consentis au personnel. Ils représentent une charge de personnel de 31 millions d'euros en 2021 (40 millions d'euros en 2020).

Les éléments de valorisation des plans sont explicités en Note 18-G.

5 – B – Gains et pertes de change

Les écarts de change enregistrés en résultat d'exploitation représentent une charge de 68 millions d'euros en 2021, principalement liée à l'évolution du peso argentin, du real brésilien et de la livre turque

(en 2020, une charge de 125 millions d'euros, principalement liée à l'évolution peso argentin, du real brésilien et de la livre turque).

5 – C – Loyers

Au 31 décembre 2021, les loyers liés aux contrats de location non retraités selon IFRS 16 dans l'état de

situation financière en raison de leur non-matérialité ou de leur courte durée s'analysent comme suit :

(En millions d'euros)	31 décembre 2021	31 décembre 2020
Loyers liés aux contrats de location de courte durée	(18)	(15)
Loyers liés aux contrats de location d'actifs de faible valeur	(26)	(25)
Autres loyers incluant les loyers variables	(56)	(51)

Note 6**Autres produits et charges d'exploitation**

(En millions d'euros)	2021	2020
Coûts des restructurations et des mesures d'adaptation des effectifs	(430)	(600)
Résultat de cession d'activités ou de participations opérationnelles, totales ou partielles et autres résultats liés aux variations de périmètre	35	(183)
Résultat de cession d'immobilisations incorporelles ou corporelles (hors cessions d'actifs donnés en location)	452	96
Pertes de valeur des immobilisations incorporelles et corporelles et des goodwill (hors goodwill des entreprises associées et des coentreprises)	(149)	(762)
Autres produits et charges d'exploitation inhabituels	(173)	(213)
Total	(265)	(1 662)

Comme indiqué dans la Note 2-B, les charges et produits comptabilisés au cours de l'exercice 2021 analysés comme étant en tout ou partie la conséquence de la pandémie Covid-19 n'ont pas été considérés comme répondant à la définition des

« Autres produits et charges d'exploitation » à l'exception des charges qui sont, du fait de leur nature, systématiquement classées dans cette catégorie comme les pertes de valeur des immobilisations incorporelles et corporelles.

05

Renault Group

L'information financière et comptable

6 – A – Coûts des restructurations et des mesures d'adaptation des effectifs

Les coûts de 2021 comprennent (65) millions d'euros au titre d'un plan de dispense d'activité en France auxquels les salariés éligibles peuvent souscrire du 1^{er} février 2022 au 1^{er} janvier 2023, ainsi que des provisions pour un montant de (120) millions d'euros au titre d'un nouveau plan de Rupture Conventionnelle Collective en France également, pour un maximum de 1 153 personnes au titre de 2022. Ces plans s'inscrivent dans le cadre de l'accord social triennal Re-Nouveau France 2025 qui a été signé le 14 décembre 2021. À travers cet accord structurant, Renault Group fait de la France le centre stratégique et industriel de ses activités porteuses d'avenir, permettant de renforcer le groupe dans son pays racine, de contribuer à sa transformation et de porter toute la filière française vers la nouvelle chaîne de valeur de l'industrie automobile.

Les coûts 2021 concernent également des plans de restructuration à l'étranger, principalement en Corée du Sud, Espagne et Roumanie qui s'inscrivent dans le cadre du plan de réduction des coûts fixes annoncé le 29 mai 2020.

Les coûts de 2020 comprenaient (115) millions d'euros au titre d'un plan de dispense d'activité en France auxquels les salariés éligibles pouvaient souscrire du 1^{er} avril 2020 au 1^{er} janvier 2021, ainsi que des provisions au titre de l'accord sur la transformation des compétences techniques et tertiaires pour préparer les évolutions du monde automobile, signé en France en novembre 2020. Cet accord s'inscrivait dans le plan de réduction des coûts fixes de plus de 2 milliards d'euros sur 3 ans tenant compte d'une réduction des effectifs de 4 000 salariés en France et de 10 000 salariés dans le reste du monde, annoncé en mai 2020. Il définissait les conditions d'une nouvelle politique de mobilité et, sur le principe du volontariat, un nouveau plan de dispense d'activité 2021 ouvert du 1^{er} février 2021 au 1^{er} janvier 2022 ainsi qu'un plan de Rupture Conventionnelle Collective pour un maximum de 1 900 personnes. Une provision pour restructuration avait été comptabilisée à ce titre au 31 décembre 2020 pour un montant de (70) millions d'euros pour le nouveau plan de dispense d'activité et (197) millions d'euros pour le plan de Rupture Conventionnelle Collective.

6 – B – Résultat de cession d'activités ou de participations opérationnelles

Le Groupe a notamment cédé en avril 2021 sa participation de 40 % dans la société Renault South Africa à l'actionnaire majoritaire de celle-ci, la société Motus Corporation Proprietary Ltd, pour un prix de cession de 15 millions d'euros. La valeur des titres mis en équivalence étant nulle, la plus-value ainsi dégagée s'élève à 15 millions d'euros.

En décembre 2021, Renault s.a.s. a cédé sa participation de 98 % dans la société Carizy par un

échange de 3,25 % de titres de la société Mobility Trader Holding GmbH. La plus-value dégagée sur cette opération s'élève à 18 millions d'euros.

En 2020, les coûts associés à la cession de la participation détenue dans la coentreprise DRAC et à la reprise de l'activité après-vente avaient été comptabilisés pour un total de (172) millions d'euros.

6 – C – Résultat de cession d'immobilisations incorporelles et corporelles

Le Groupe a réalisé des opérations immobilières générant une plus-value de 452 millions d'euros, avec principalement :

- La cession en avril 2021 d'un bien immobilier au Luxembourg dégagant une plus-value de 115 millions d'euros.
- La cession en novembre 2021 d'un magasin de stockage à Cergy dégagant une plus-value de

59 millions d'euros et sur le second semestre 2021 de divers ensembles immobiliers de notre réseau de distribution RRG en France dégagant une plus-value de 124 millions d'euros.

- La cession sur le 2^{ème} semestre 2021 d'un bien immobilier en Allemagne détenu par RRG avec un impact net en résultat de 52 millions d'euros.

6 – D – Pertes de valeur des immobilisations incorporelles et corporelles et des goodwill (hors goodwill des entreprises associées et des coentreprises)

En 2021, des pertes de valeur ont été enregistrées pour un montant net de (149) millions d'euros ((702) millions d'euros en 2020). Ces nouvelles dépréciations résultent principalement (i) des tests de dépréciation relatifs à des véhicules compte tenu

de la baisse des volumes de ventes en 2021, (ii) d'actifs communs du fait de résiliation de baux immobiliers ainsi que des (iii) actifs relatifs à des véhicules ou organes dont l'arrêt de production a été décidé.

Présentation générale de Renault Group	Développement durable	Gouvernement d'entreprise	Risque et contrôle	Information financière et comptable	Information sur la société, le capital et l'actionariat	Assemblée Générale	Informations complémentaires
----------------------------------------	-----------------------	---------------------------	--------------------	-------------------------------------	---------------------------------------------------------	--------------------	------------------------------

Information financière et comptable

Aucune reprise de perte de valeur n'a été comptabilisée en 2021 et 2020.

En 2021, les pertes de valeur concernent des actifs incorporels pour une dotation de (80) millions d'euros

((505) millions d'euros en 2020) et des actifs corporels pour une dotation de (09) millions d'euros ((197) millions d'euros en 2020) (Notes 10 et 11).

05

6 - E - Autres produits et charges d'exploitation inhabituels

Des provisions pour dépollution et démolition ont été comptabilisées en 2021 pour un montant de (54) millions d'euros au titre de sites en cours de cession et dans le cadre de l'application de réglementations liées à l'environnement.

Des provisions au titre des coûts induits par des décisions d'arrêt d'activités, de production et de développements ont été comptabilisées pour un montant de (05) millions d'euros en 2021. Les tests de dépréciation relatifs à des véhicules avaient conduit à passer en autres charges d'exploitation des paiements d'avance ou à réaliser à des fournisseurs, au titre de ces véhicules, pour (75) millions d'euros en 2020.

L'activité en Algérie, arrêtée en début d'année 2020 par suite de décisions gouvernementales locales, a redémarré courant 2021. Des reprises partielles de dépréciation d'actifs (créances, stocks, etc.) liées à cette activité et comptabilisées pour (99) millions d'euros en 2020 ont par conséquent été réalisées pour un montant total de 15 millions d'euros en 2021.

Des dépréciations de créances et autres provisions concernant notre activité en Chine et notamment de la société Renault Brilliance Jinbei Automotive Company (RBJAC), qui est rentrée en redressement judiciaire le 12 janvier 2022, ont été constatées pour un montant de (25) millions en 2021.

Note 7

Résultat financier

(en millions d'euros)	2021	2020
Coût de l'endettement financier brut	(381)	(350)
Produits relatifs à la trésorerie et aux placements	73	18
Coût de l'endettement financier net	(308)	(337)
Dividendes reçus de sociétés ni contrôlées, ni sous influence notable	4	10
Ecarts de change afférents aux opérations financières	40	41
Résultat sur exposition hyperinflation	(09)	(40)
Charge nette d'intérêt sur les passifs et actifs au titre des engagements de retraite et autres avantages à long terme du personnel à prestations définies	(11)	(10)
Autres éléments ⁽¹⁾	(12)	(140)
Autres produits et charges financiers	(42)	(145)
Résultat financier	(350)	(482)

(1) Les autres éléments sont principalement composés de charges sur pensions dérivées, de variations de juste-valeur (participations FAA et Partibeh Growth), de commissions bancaires, d'écarts de change et d'intérêts de retard.

Au 31 décembre 2021, ce montant inclut également les effets d'ajustement du coût amorti de la ligne de crédit garantie par l'Etat pour +23 millions d'euros ((59) millions d'euros en 2020). Voir Note 23-C.

L'endettement financier net de l'Automobile est présenté dans l'information sectorielle (voir section 0.1.A4).

05

Renault Group

L'information financière et comptable

Note 8

Impôts courants et différés

Renault SA ayant opté pour le régime de l'intégration fiscale dès son origine, celui-ci constitue le régime fiscal de groupe sous lequel elle est imposée en France.

Par ailleurs, le Groupe applique les régimes nationaux optionnels d'intégration ou de consolidation fiscale en Allemagne, en Italie, en Espagne, en Roumanie, aux Pays-Bas et en Grande-Bretagne.

8 - A - Charge d'impôts courants et différés

(en millions d'euros)	2021	2020
Charge d'impôts courants	(403)	(306)
Produit (charge) d'impôts différés	(33)	(114)
Impôts courants et différés	(506)	(420)

La charge d'impôts courants provient des entités étrangères y compris AVTOVAZ pour (371) millions d'euros en 2021 ((203) millions d'euros pour l'année 2020). Elle est en hausse en 2021 du fait de meilleurs résultats taxables en raison du contexte économique.

En France, la charge d'impôts courants des entités de l'intégration fiscale s'élève à (92) millions d'euros en 2021 ((43) millions d'euros pour l'année 2020).

La charge d'impôts différés est en légère hausse en 2021 du fait notamment de la consommation de

crédits d'impôt en Turquie et autres variations diverses.

La charge d'impôts différés 2020 tenait compte de l'arrêt de la reconnaissance d'impôts différés actifs sur déficits fiscaux reportables d'AVTOVAZ pour un montant de (248) millions d'euros ((20 510) millions de roubles russes) compte tenu de la détérioration sensible des perspectives du marché russe notamment dans le contexte de la pandémie Covid-19.

8 - B - Analyse de la charge d'impôt

(en millions d'euros)	2021	2020
Résultat avant impôt et part dans le résultat des entreprises associées et coentreprises	1 048	(2 481)
Taux d'impôt sur les bénéfices	28,41 %	32,02 %
Produit (charge) d'impôt théorique	(298)	795
Effet des différences entre les taux locaux et le taux en vigueur en France ⁽¹⁾	69	72
Crédits d'impôts	(37)	12
Impôts de distribution	(29)	39
Variation des impôts différés actifs non reconnus ⁽²⁾	122	(721)
Autres impacts ⁽³⁾	(377)	(571)
Produit (charge) d'impôts courants et différés, hors impôts assis sur un résultat intermédiaire net	(550)	(374)
Impôts calculés sur un résultat intermédiaire net (CVAE, IRAP, ...)	(46)	(46)
Produit (charge) d'impôts courants et différés	(596)	(420)

(1) Les principaux contributeurs au différentiel de taux d'imposition sont la Russie, la Roumanie, le Royaume-Uni et le Brésil.

(2) La charge d'impôts de l'exercice 2020 intègre l'arrêt de la reconnaissance d'impôts différés actifs comptabilisés aux titres des déficits fiscaux reportables d'AVTOVAZ (voir Note 8-A).

(3) Les autres impacts intègrent principalement en 2021 les effets sur les impôts différés de la diminution des taux d'impôts sur le périmètre de l'intégration fiscale France.

Périmètre de l'intégration fiscale France

Sur le périmètre de l'intégration fiscale France, la charge d'impôts courants s'élève à (92) millions d'euros correspondant notamment à la Cotisation sur la valeur ajoutée des entreprises (CVAE) et aux provisions pour risques fiscaux. La charge d'impôts différés s'élève à (2) millions d'euros.

Etranger et hors intégration fiscale France

A l'étranger hors AVTOVAZ, le taux effectif d'impôt s'établit à 24% en 2021 (35% pour l'année 2020) du fait de meilleurs résultats taxables en raison du contexte économique et dans un contexte de non reconnaissance des impôts différés sur déficits fiscaux.

Sur les entités russes AVTOVAZ, le taux effectif d'impôt s'établit à 11% en 2021 (non pertinent pour l'année 2020) et bénéficie du retournement d'impôts différés non consommés.

8 - C - Variations des dettes d'impôts courants, des créances d'impôts courants et des provisions d'impôts sur les résultats relatives à des positions fiscales incertaines

(en millions d'euros)	31 décembre 2020	Impôts courants au compte de résultat	Impôts payés nets	Ecarts de conversion et autres mouvements	31 décembre 2021
Impôts courants hors positions fiscales incertaines		(425)	425		
Provisions d'impôts sur les résultats relatives à des positions fiscales incertaines - part à moins d'un an	(6)	-	-	-	(6)
Provisions d'impôts sur les résultats relatives à des positions fiscales incertaines - part à plus d'un an	(170)	(38)	1	(1)	(217)
Créances d'impôts - part à moins d'un an	153		(22)	(3)	128
Créances d'impôts - part à plus d'un an	18		2	(1)	19
Dettes d'impôts courants - part à moins d'un an	(221)		(51)	6	(266)
Dettes d'impôts courants - part à plus d'un an	-		-	-	-
Total	(285)	(463)	355	1	(342)

8 - D - Ventilation du solde net des impôts différés

8 - D1 - Variation des impôts différés actifs et passifs

(en millions d'euros)	31 décembre 2020	Compte de résultat	Autres éléments du résultat global	Ecarts de conversion	Autres	31 décembre 2021
Impôts différés actifs	651	27	(31)	4	(101)	550
Impôts différés passifs	(922)	(160)	(10)	(7)	99	(1 000)
Impôts différés nets	(271)	(133)	(50)	(3)	(2)	(450)
Dont intégration fiscale France	(701)	(2)	(20)	-	-	(723)
Dont AVTOVAZ	(12)	-	-	-	(1)	(13)
Dont autres entités	442	(131)	(30)	(3)	(1)	277

05

Renault Group

L'information financière et comptable

8 - D2 - Analyse des actifs(passifs) nets d'impôts différés par nature

(en millions d'euros)	2021	2020
Impôts différés sur :		
Participations dans les entreprises associées et les coentreprises hors AVTOVAZ ⁽¹⁾	(121)	(100)
Immobilisations hors AVTOVAZ	(2 066)	(2 127)
Provisions et autres charges ou dépréciations déductibles lors de leur paiement hors AVTOVAZ	689	798
Déficits reportables hors AVTOVAZ ⁽²⁾	4 972	5 080
Autres hors AVTOVAZ	435	605
Total des impôts différés actifs et (passifs) hors AVTOVAZ	3 909	4 247
Immobilisations AVTOVAZ	(87)	(18)
Provisions et autres charges ou dépréciations déductibles lors de leur paiement AVTOVAZ	40	54
Déficits reportables AVTOVAZ	259	252
Passifs financiers sans intérêt libellés en roubles AVTOVAZ	-	(33)
Autres AVTOVAZ	(16)	(16)
Total des impôts différés actifs et (passifs) AVTOVAZ	246	240
Actifs d'impôts différés non reconnus au titre des déficits fiscaux (Note 8-D3)	(4 476)	(4 506)
Autres impôts différés actifs non reconnus	(138)	(162)
Solde net actif (passif) des impôts différés comptabilisés	(459)	(271)

(1) Y compris l'impôt sur les distributions futures de dividendes.

(2) Dont 4 464 millions d'euros relatifs aux entités membres de l'intégration fiscale France et 508 millions d'euros relatifs aux autres entités au 31 décembre 2021 (respectivement 4 546 millions d'euros et 534 millions d'euros au 31 décembre 2020).

Sur le périmètre de l'intégration fiscale France, le solde des impôts différés actifs non reconnus s'élève à 3 741 millions d'euros (3 845 millions d'euros fin 2020). Ils correspondent à des pertes fiscales reportables indéfiniment qui peuvent être utilisées dans la limite de 50% des profits taxables futurs. Ces actifs non reconnus ont été générés à hauteur de 321 millions d'euros par des éléments figurant en capitaux propres (effets de la couverture partielle de l'investissement dans Nissan), et à hauteur de 3 420 millions d'euros par des éléments ayant impacté le résultat (respectivement 372 millions d'euros et 3 473 millions d'euros fin 2020).

Hors intégration fiscale France, les impôts différés actifs non reconnus s'élèvent à 873 millions d'euros au 31 décembre 2021 (913 millions d'euros au 31 décembre 2020), dont 259 millions d'euros pour AVTOVAZ (252 millions d'euros au 31 décembre 2020) et 614 millions d'euros hors AVTOVAZ (661 millions d'euros au 31 décembre 2020) qui correspondent principalement à des déficits reportables générés par le Groupe au Brésil et en Inde.

8 - D3 - Analyse des impôts différés sur déficits fiscaux par date d'expiration

Les déficits fiscaux reportables non reconnus représentent une économie potentielle d'impôt de 4 476 millions d'euros au 31 décembre 2021.

(en millions d'euros)	31 décembre 2021			31 décembre 2020		
	Reconnus	Non reconnus	Total	Reconnus	Non reconnus	Total
Impôts différés sur :						
Déficits fiscaux reportables indéfiniment ⁽¹⁾	740	4 110	4 850	724	4 106	4 820
Déficits fiscaux ayant une date d'expiration supérieure à 5 ans	-	40	40	8	78	81
Déficits fiscaux ayant une date d'expiration entre 1 et 5 ans	14	54	68	7	67	74
Déficits fiscaux ayant une date d'expiration à moins d'un an	1	4	5	2	3	5
Total des impôts différés sur déficits fiscaux hors AVTOVAZ	755	4 217	4 972	736	4 344	5 080
Total des impôts différés sur déficits fiscaux AVTOVAZ	-	259	259	-	252	252
Total des impôts différés sur déficits fiscaux	755	4 476	5 231	736	4 596	5 332

(1) Dont non-reconnus et non-reconnus des impôts différés sur déficits fiscaux reportables des entités membres de l'intégration fiscale France, pour respectivement 723 millions d'euros et 3 741 millions d'euros au 31 décembre 2021 (701 millions d'euros et 3 848 millions d'euros au 31 décembre 2020) (Note 8-D2).

La diminution des impôts différés sur déficits fiscaux en France s'explique notamment par la diminution du taux d'impôt sur les sociétés en 2022 qui conduit à une diminution des impôts différés sur déficits fiscaux reportables indéfiniment au 31 décembre 2021.

Les déficits fiscaux sont présentés ci-dessus sans prise en compte des conséquences des litiges fiscaux en cours non comptabilisés. Les passifs éventuels résultant des notifications de redressements fiscaux sont présentés en Note 28 - A.

Note 9**Résultat net de base et résultat net dilué par action**

(en millions d'actions)	2021	2020
Actions en circulation	295 722	295 722
Actions d'autocontrôle	(4 241)	(4 990)
Actions détenues par Nissan x part de Renault dans Nissan	(19 370)	(19 388)
Nombre d'actions retenu pour le résultat net de base par action	272 102	271 349

Le nombre d'actions retenu pour le résultat net de base par action est le nombre moyen pondéré d'actions ordinaires en circulation au cours de la période, ce

dernier prenant en compte la neutralisation des actions d'autocontrôle ainsi que la quote-part des actions Renault détenues par Nissan.

(en millions d'actions)	2021	2020
Nombre d'actions retenu pour le résultat net de base par action	272 102	271 349
Effet dilutif des options d'achat d'actions, des droits d'attribution d'actions de performance et des autres accords de paiements fondés sur des actions	1 766	-
Nombre d'actions retenu pour le résultat net dilué par action	273 868	271 349

05

Renault Group

L'information financière et comptable

Le nombre d'actions retenu pour le résultat net dilué par action est le nombre moyen pondéré d'actions potentiellement en circulation au cours de la période. Il prend en compte le nombre d'actions retenu pour le résultat net de base par action, complété du nombre

de droits d'attribution d'actions de performance au titre des plans ayant un effet dilutif potentiel et remplissant les critères de performance à la date d'arrêt des comptes lorsque l'émission est conditionnelle (Note 18-G).

5.2.2.6.4. Actifs et passifs d'exploitation, capitaux propres

Note 10

Immobilisations incorporelles et corporelles

10 - A - Immobilisations incorporelles et goodwill

10 - A1 - Évolution des immobilisations incorporelles et goodwill

Au cours de l'exercice 2021, les variations sont les suivantes :

(en millions d'euros)	31 décembre 2020	Acquisitions/ (dotations et dépréciations)	(Cessions)/ reprises sur cessions	Ecart de conversion	Variation de périmètre et autres	31 décembre 2021
Frais de développement immobilisés	12 976	1 084	-	19	13	14 092
Goodwill	946	-	-	51	54	1 051
Autres immobilisations incorporelles	1 230	93	(15)	16	(34)	1 290
Valeurs brutes	15 152	1 177	(15)	86	33	16 433
Frais de développement immobilisés	(7 861)	(1 165)	-	(4)	(5)	(9 035)
Goodwill	(30)	-	-	-	-	(30)
Autres immobilisations incorporelles	(914)	(88)	6	(3)	29	(970)
Amortissements et dépréciations	(8 805)	(1 253)	6	(7)	24	(10 035)
Frais de développement immobilisés	5 115	(81)	-	15	8	5 057
Goodwill	916	-	-	51	54	1 021
Autres immobilisations incorporelles	316	5	(9)	13	(5)	320
Valeurs nettes	6 347	(76)	(9)	79	57	6 398

Les goodwill sont localisés principalement en Eurasie et en Europe.

Les acquisitions d'immobilisations incorporelles de 2021 se décomposent en 1 084 millions d'euros d'immobilisations produites et 93 millions d'euros d'immobilisations achetées (respectivement 1 390 et 110 millions d'euros en 2020).

Les amortissements et dépréciations d'immobilisations incorporelles de l'exercice 2021 comprennent une perte de valeur à hauteur de 80 millions d'euros, relative à des véhicules (y compris organes), contre 505 millions constatés en 2020 (Note 6-D).

Les variations au cours de l'exercice 2020 sont les suivantes.

(En millions d'euros)	Valeur brute	Amortissements et dépréciations	Valeur nette
Valeur au 31 décembre 2019	13 924	(6 975)	6 949
Acquisitions (Note 26-C) / (dotations nettes) ⁽¹⁾	1 500	(1 880)	(380)
(Cessions) / reprises sur cessions	(28)	23	-
Écart de conversion	(333)	35	(298)
Variation de périmètre et autres	84	(8)	76
Valeur au 31 décembre 2020	15 152	(8 805)	6 347

(1) Dont dotations nettes pour pertes de valeur des immobilisations incorporelles: (505) millions d'euros.

05

10 - A2 - Frais de recherche et développement constatés en résultat

(En millions d'euros)	2021	2020
Frais de recherche et développement	(2 361)	(2 749)
Frais de développement immobilisés	1 084	1 390
Amortissement des frais de développement immobilisés	(1 088)	(1 210)
Total constaté en résultat	(2 365)	(2 569)

Les frais de recherche et développement sont présentés nets des crédits d'impôt recherche dont bénéficie l'activité de développement de véhicules.

La baisse des frais de recherche et développement en 2021 s'explique par la fin d'un premier cycle de renouvellement de la gamme, par la baisse d'activité et par des actions de réduction de coûts fixes portant notamment sur la sous-traitance et les achats de prototypes.

Cette baisse d'activité a été accentuée par la pandémie Covid-19, qui n'a pas eu de conséquence significative sur le niveau de capitalisation des frais de développement en application des règles édictées par la norme IAS 38.

Les amortissements des frais de développement immobilisés baissent par rapport à 2020 mais dans une proportion moindre comparativement à la baisse des frais de développement capitalisé et deviennent par conséquent légèrement supérieurs à la capitalisation des frais de développement en 2021.



Renault Group

L'information financière et comptable

10 – B – Immobilisations corporelles

Au cours de l'exercice 2021, les variations sont les suivantes :

(en millions d'euros)	31 décembre 2020	Acquisitions/ (dotations et dépréciations)	(Cessions)/ reprises sur cessions	Ecart de conversion	Variations de périmètre et autres	31 décembre 2021
Terrains	624	3	(30)	0	(10)	587
Constructions	6 717	186	(295)	12	66	6 680
Outillages spécifiques	18 127	1 308	(441)	1	35	19 025
Matériels et autres outillages	13 817	826	(282)	(3)	160	14 518
Actifs immobilisés donnés en location	5 289	1 505	(1 450)	25	-	5 369
Autres immobilisations corporelles	933	13	(78)	2	23	913
Droits d'utilisation	865	191	(157)	6	(11)	894
- dont Terrains	12	-	-	-	(1)	11
- dont Constructions	816	169	(156)	5	(9)	825
- dont Autres actifs	37	22	(1)	1	(1)	58
Immobilisations en cours⁽¹⁾	2 927	(982)	(1)	32	(112)	1 864
Valeurs brutes	49 319	3 045	(2 752)	84	151	49 847
Terrains						
Constructions	(4 607)	(216)	248	-	(35)	(4 610)
Outillages spécifiques	(15 413)	(1 058)	436	-	(84)	(16 110)
Matériels et autres outillages	(9 837)	(687)	252	0	(38)	(10 301)
Actifs immobilisés donnés en location	(1 190)	(67)	367	(6)	(21)	(1 476)
Autres immobilisations corporelles	(886)	(61)	78	0	14	(845)
Droits d'utilisation	(241)	(153)	62	(2)	2	(332)
- dont Terrains	(2)	(2)	-	-	1	(3)
- dont Constructions	(217)	(140)	62	(1)	1	(295)
- dont Autres actifs	(22)	(11)	-	(1)	-	(34)
Immobilisations en cours	(1)	-	-	-	5	4
Amortissements et dépréciations⁽²⁾	(32 184)	(2 792)	1 443	10	(157)	(33 680)
Terrains	624	3	(30)	0	(10)	587
Constructions	2 110	(30)	(47)	12	31	2 076
Outillages spécifiques	2 714	245	(5)	1	(49)	2 906
Matériels et autres outillages	3 980	139	(30)	6	122	4 217
Actifs immobilisés donnés en location	4 090	888	(1 092)	19	(21)	3 884
Autres immobilisations corporelles	67	(48)	-	11	37	67
Droits d'utilisation	624	38	(95)	4	(9)	562
- dont Terrains	10	(2)	-	-	-	8
- dont Constructions	599	29	(94)	4	(8)	530
- dont Autres actifs	15	11	(1)	-	(1)	24
Immobilisations en cours⁽¹⁾	2 926	(982)	(1)	32	(107)	1 868
Valeurs nettes	17 135	253	(1 309)	94	(6)	16 167

(1) Les affectations des immobilisations en cours par catégorie d'immobilisations sont faites sur le flux d'acquisition (dotations et dépréciations).

(2) Les amortissements et dépréciations de l'exercice 2021 comprennent un péré de valeur de 69 millions d'euros essentiellement liés à des véhicules à moteur (Nacé 8-D).

Présentation générale de Renault Group	Développement durable	Gouvernement d'entreprise	Risque et contrôle	Information financière et comptable	Information sur la société, le capital et l'actionariat	Assemblée Générale	Informations complémentaires
----------------------------------------	-----------------------	---------------------------	--------------------	-------------------------------------	---------------------------------------------------------	--------------------	------------------------------

Information financière et comptable

Les variations au titre de l'exercice 2020 s'analysent comme suit :

(En millions d'euros)	Valeur brute	Amortissements et dépréciations	Valeur nette
Valeur au 31 décembre 2019	47 098	(31 098)	16 000
Acquisitions / (dotations nettes) ⁽¹⁾	4 567	(2 809)	1 698
(Cessions) / reprises sur cessions	(2 107)	1 111	(996)
Ecart de conversion	(1 282)	736	(546)
Variation de périmètre et autres	143	(64)	79
Valeur au 31 décembre 2020	40 319	(32 184)	17 135

(1) Dont dotations nettes pour pertes de valeur des immobilisations corporelles : (97) millions d'euros.

05

Note 11

Tests de dépréciation des actifs immobilisés

Le Groupe a procédé à des tests de dépréciation de ses actifs immobilisés conformément à l'approche décrite dans les règles et méthodes comptables (Note 2-M).

11 – A – Tests de dépréciation au niveau des actifs spécifiques aux véhicules (y compris organes) ou au niveau des actifs de certaines entités

La réalisation des tests de dépréciation sur les actifs spécifiques dédiés à des véhicules (y compris organes) ou sur les actifs de certaines entités a conduit à la comptabilisation de pertes de valeur d'actif pour 78 millions d'euros en 2021 (762 millions d'euros en 2020). En 2021, elles concernaient des actifs incorporels pour 48 millions d'euros (565 millions d'euros en 2020) et des actifs corporels pour 30 millions d'euros (197 millions d'euros en 2020). Elles ont été imputées en priorité sur les frais de développement activés.

D'autres dépréciations ont été comptabilisées en 2021 pour un montant de 71 millions d'euros notamment du

fait de décisions d'arrêt de production ou de rupture de baux qui ont été résiliés. Ces dépréciations ne sont pas liées à des tests de dépréciation.

Les dépréciations comptabilisées en 2020 concernaient principalement des véhicules (y compris organes) thermiques compte tenu de la baisse des volumes de ventes en 2020 et de la révision à la baisse de nos perspectives dans le contexte de la pandémie Covid-19 et des hypothèses retenues dans notre plan à moyen terme présenté en janvier 2021 pour la période 2021-2025.

11 – B – Tests de dépréciation au niveau des actifs spécifiques à des pays ou unités génératrices de trésorerie de l'Automobile hors AVTOVAZ

Secteur Automobile hors AVTOVAZ

La valeur recouvrable retenue pour les tests de dépréciation relative au secteur de l'Automobile hors

AVTOVAZ correspond à la valeur d'utilité, déterminée à partir de la valeur actualisée des flux de trésorerie futurs. Le calcul de la valeur d'utilité est effectué sur la base des hypothèses suivantes :

	31 décembre 2021	31 décembre 2020
Taux de croissance à l'infini	1,0%	1,2%
Taux d'actualisation après impôts	8,9%	9,2%

Les hypothèses utilisées dans le cadre du test de dépréciation au 31 décembre 2021 sont issues du plan à moyen terme 2021-2025 annoncé en janvier 2021 et mises à jour fin 2021. Ces prévisions intègrent notamment des hypothèses de volumes prenant en compte une évolution adverse des marchés du fait notamment de la pandémie Covid-19, avec un retour

aux volumes pré-crise pandémique en 2024-2025 pour le marché européen et dès le 2^{ème} semestre 2022 sur les autres régions du monde dans lequel le Groupe est présent (l'hypothèse retenue pour le test 2020 était un retour à la normale dès 2021 sur ces marchés). Il a également été tenu compte d'effets négatifs liés à la crise des composants sur 2022 dans le test 2021.

05

Renault Group

L'information financière et comptable

Les taux de croissance à l'infini retenus dans les tests au 31 décembre 2021 et 2020 tiennent compte des impacts des engagements pris par les Etats signataires des accords de Paris sur les changements climatiques.

En 2020, le test réalisé n'avait pas conduit à la constatation de pertes de valeur des actifs rattachés à l'Automobile hors AVTOVAZ et il avait été considéré qu'un changement raisonnablement possible des principales hypothèses utilisées ne devrait pas conduire à avoir une valeur recouvrable inférieure à la valeur comptable des actifs testés.

Au 31 décembre 2021, aucun changement raisonnablement possible des principales hypothèses retenues ne devrait conduire à avoir une valeur recouvrable de ces actifs inférieure à la valeur comptable des actifs testés. La valeur recouvrable reste supérieure à la valeur des actifs testés notamment dans le cas des changements suivants de ces hypothèses :

- Taux de croissance à l'infini de 0%.
- Taux d'actualisation après impôts de 10%.

11 - C - Tests de dépréciation au niveau de l'unité génératrice de trésorerie AVTOVAZ

Depuis mai 2019, AVTOVAZ est sorti de la cotation de la Bourse de Moscou. Il n'est donc plus fait référence à sa capitalisation boursière pour apprécier la valeur recouvrable de ses actifs nets, y compris le goodwill d'un montant de 727 millions d'euros (62 004 millions de roubles russe) et d'une marque non amortissable d'un montant de 108 millions d'euros (soit 9 248 millions de roubles russes) au 31 décembre 2021 (respectivement 678 millions d'euros et 101 millions d'euros au 31 décembre 2020).

Conformément à l'approche décrite dans les règles et méthodes comptables (Note 2-M), le test de dépréciation annuel a été effectué au 31 décembre 2021. Les actifs testés intègrent le goodwill et la

marque Lada comptabilisés lors de la prise de contrôle d'AVTOVAZ.

Un taux d'actualisation après impôts de 16,2%, une hypothèse de retour à des volumes pré-pandémie Covid-19 dès 2022 et un taux de croissance à l'infini (y compris effet de l'inflation) de 3,2% ont été retenus pour calculer la valeur d'utilité.

Le test n'a pas conduit à la constatation de perte de valeur au 31 décembre 2021 et aucun changement raisonnablement possible des principales hypothèses retenues ne devrait conduire à avoir une valeur recouvrable inférieure à la valeur comptable des actifs testés.

Note 12

Participation dans Nissan

Participation dans Nissan au compte de résultat et dans la situation financière :

(En millions d'euros)	2021	2020
Compte de résultat consolidé		
Part dans le résultat des entreprises associées mises en équivalence	380	(4 970)
Situation financière consolidée		
Entreprises associées mises en équivalence	16 234	14 618

12 - A - Méthode de consolidation de Nissan

Renault Group et les deux constructeurs automobiles japonais Nissan et Mitsubishi ont édifié ensemble une alliance composée de trois entreprises distinctes liées par une communauté d'intérêts et unies pour la performance. Les mécanismes de l'Alliance ont été conçus pour veiller au maintien des identités de marque et au respect de la culture de chacune des entreprises.

De cette volonté résultent notamment les dispositions de fonctionnement suivantes :

- Renault Group n'a pas l'assurance de disposer de la majorité des droits de vote à l'Assemblée générale des actionnaires de Nissan.
- Les termes des accords entre Renault Group et Nissan ne permettent à Renault Group, ni de nommer la majorité des membres du Conseil d'administration de Nissan, ni de réunir la majorité des droits de vote dans les réunions du Conseil d'administration de Nissan. Renault Group n'a pas

Présentation générale de Renault Group	Développement durable	Gouvernement d'entreprise	Risque et contrôle	Information financière et comptable	Information sur la société, le capital et l'actionariat	Assemblée Générale	Informations complémentaires
----------------------------------------	-----------------------	---------------------------	--------------------	-------------------------------------	---------------------------------------------------------	--------------------	------------------------------

Information financière et comptable

05

le pouvoir de désigner unilatéralement le Président de Nissan.

- En mars 2019, Renault Group, Nissan et Mitsubishi ont annoncé la création du nouveau Conseil opérationnel de l'Alliance (Alliance Operating Board – AOB), qui supervise les opérations et exerce les fonctions de gouvernance de l'Alliance. L'AOB est constitué de quatre membres : le Président du Conseil d'administration de Renault Group, le Directeur général de Renault Group, le CEO de Nissan ainsi que le CEO de Mitsubishi Motors. Les orientations sont adoptées sur la base du consensus. En novembre 2019, l'AOB s'est doté d'un Secrétaire Général de l'Alliance qui rend compte à l'AOB et aux directeurs généraux des trois entreprises.

- Au 31 décembre 2021, Renault Group dispose de deux sièges au Conseil d'administration de Nissan et est représenté par Monsieur Jean-Dominique Sénard, Président du Conseil d'administration et Monsieur Pierre Fleuriot, administrateur référent de Renault Group.
- Renault Group ne peut ni utiliser ni orienter l'utilisation des actifs de Nissan comme il le fait pour ses propres actifs.
- Renault Group n'accorde aucune garantie sur la dette de Nissan.

Au regard de ces éléments, Renault Group dispose d'une influence notable sur Nissan et de ce fait, comptabilise sa participation dans Nissan selon la méthode de mise en équivalence.

12 – B – Comptes consolidés de Nissan retenus pour la mise en équivalence dans les comptes de Renault Group

Les comptes de Nissan retenus pour la mise en équivalence dans les comptes de Renault Group sont les comptes consolidés publiés en normes comptables japonaises – Nissan est cotée à la Bourse de Tokyo – après retraitements pour les besoins de la consolidation de Renault Group.

Nissan publie trimestriellement ses comptes et clôt son exercice annuel au 31 mars. Pour les besoins de la consolidation de Renault Group, les résultats de Nissan sont pris en compte sur une base calendaire

(résultats de janvier à décembre consolidés dans les comptes annuels de Renault Group).

Au 31 décembre 2021, Nissan détient 0,0% de ses propres titres (0,7% au 31 décembre 2020). En conséquence, le pourcentage d'intérêt de Renault SA dans Nissan s'établit à 43,7% (43,7% au 31 décembre 2020). Les droits de vote de Renault SA dans Nissan représentent 43,7% au 30 septembre 2021 (43,7% au 30 septembre 2020).

12 – C – Évolution de la valeur de la participation dans Nissan à l'actif de la situation financière de Renault Group

(En millions d'euros)	Quote-part d'actif net					Total
	Avant neutralisation	Neutralisation à hauteur de la participation de Nissan dans Renault ⁽¹⁾	Net	Goodwill		
Au 31 décembre 2020	14 800	(974)	13 886	782	14 618	
Résultat 2021 ⁽²⁾	380	-	380	-	380	
Dividende versé	-	-	-	-	-	
Écart de conversion	616	-	616	(22)	594	
Autres mouvements ⁽³⁾	642	-	642	-	642	
Au 31 décembre 2021	16 498	(974)	15 524	710	16 234	

(1) Nissan détient 44 256 milliers d'actions Renault SA depuis 2002, soit une participation d'environ 15%. La neutralisation est faite sur la base de la déduction de Renault SA dans Nissan.

(2) Les autres mouvements incluent la variation des écarts actuariels sur engagements de retraite, la variation de la réserve de réévaluation des instruments financiers, l'évolution des titres d'autocontrôle de Nissan.

(3) Le résultat de l'année 2021 tient compte d'un montant de (30) millions d'euros en quote-part Renault Group relatif à la condamnation en 1^{ère} instance, en date du 29 septembre 2021, de NWL et sa filiale Nissan Middle East FZC par la Cour de Dubaï au titre d'un contrat de distribution de véhicules. Nissan a fait appel de ce jugement.



12 - D - Évolution des capitaux propres de Nissan retraités pour les besoins de la consolidation de Renault Group

	31 décembre 2020	Résultat 2021	Dividendes	Ecart de conversion	Autres mouvements ^[1]	31 décembre 2021
<i>(en milliards de yens)</i>						
Capitaux propres - part des actionnaires de la société mère en normes japonaises	3 674	120	-	319	158	4 271
Retraitements pour les besoins du passage en normes IFRS :						
Provision pour engagements de retraite et autres avantages à long terme du personnel	105	(80)	-	-	(67)	8
Cession des titres Daimler ^[2]	-	(76)	-	-	76	-
Immobilisation des frais de développement	456	65	-	1	13	535
Impôts différés et autres retraitements	(143)	32	-	16	18	(77)
Actif net retraité en normes IFRS	4 092	111	-	336	198	4 737
Retraitements pour les besoins de Renault Group ^[3]	210	3	-	(19)	(5)	188
Actif net retraité pour les besoins de Renault Group	4 302	114	-	317	192	4 925
<i>(en millions d'euros)</i>						
Actif net retraité pour les besoins de Renault Group	34 008	870	-	1 410	1 480	37 768
Pourcentage d'intérêt de Renault SA	43,7%					43,7%
Part de Renault Group (avant neutralisation ci-dessous)	14 800	380	-	616	642	16 438
Neutralisation de la participation de Nissan dans Renault Group ^[4]	(974)					(974)
Part de Renault Group dans l'actif net de Nissan	13 826	380	-	616	642	15 524

[1] Les autres mouvements incluent la variation des écarts actuariels sur engagements de retraite, la variation de la réserve de réévaluation des instruments financiers, l'évolution des titres d'autocontrôle de Nissan.

[2] Le résultat de cession des titres Daimler détenus par Nissan a été réclassé en autres éléments du résultat global en IFRS. Ce traitement est identique à celui réalisé pour la cession des titres Daimler détenus par Renault SA (voir Note 22-B).

[3] Les retraitements opérés pour les besoins de Renault Group correspondent essentiellement à la réévaluation de l'actif immobilisé pratiquée par Renault Group lors des acquisitions intervenues en 1999 et 2002, et à l'élimination de la mise en équivalence de Renault Group par Nissan.

[4] Nissan détient 44 358 millions d'actions Renault SA depuis 2002, soit une participation d'environ 15%. La neutralisation est faite sur la base de la déduction de Renault SA dans Nissan.

12 - E - Résultat net de Nissan en normes comptables japonaises

Nissan clôturant son exercice annuel au 31 mars, le résultat net de Nissan retenu en 2021 correspond à la somme du résultat net du dernier trimestre de

l'exercice annuel 2020 et des trois premiers trimestres de l'exercice annuel 2021.

05

	De janvier à mars 2021		D'avril à juin 2021		De juillet à septembre 2021		D'octobre à décembre 2021		De janvier à décembre 2021	
	Dernier trimestre de l'exercice annuel 2020 de Nissan		1 ^{er} trimestre de l'exercice annuel 2021 de Nissan		2 ^{ème} trimestre de l'exercice annuel 2021 de Nissan		3 ^{ème} trimestre de l'exercice annuel 2021 de Nissan		Période retenue pour la consolidation de Renault	
	(en milliards de yens)	(en millions d'euros)	(en milliards de yens)	(en millions d'euros)	(en milliards de yens)	(en millions d'euros)	(en milliards de yens)	(en millions d'euros)	(en milliards de yens)	(en millions d'euros)
Résultat net - part des actionnaires de la société mère	(81)	(683)	115	808	54	417	88	251	120	908

12 - F - Éléments financiers de Nissan en normes IFRS

Les éléments financiers présentés ci-après correspondent aux données de Nissan retraitées aux normes IFRS pour les périodes du 1^{er} janvier au 31 décembre de chaque année. Les retraitements opérés n'intègrent ni les ajustements de juste valeur

des actifs et passifs pratiqués par Renault Group lors des acquisitions intervenues en 1999 et 2002, ni l'élimination de la mise en équivalence de Renault Group par Nissan.

	2021		2020	
	(en milliards de yens)	(en millions d'euros) ⁽¹⁾	(en milliards de yens)	(en millions d'euros) ⁽²⁾
Chiffre d'affaires	8 937	68 820	7 378	60 590
Résultat net				
Part des actionnaires de la société mère	134	1 082	(1 395)	(11 458)
Part des participations ne donnant pas le contrôle	(22)	(169)	5	40
Autres éléments du résultat global				
Part des actionnaires de la société mère	411	3 165	(142)	(1 167)
Part des participations ne donnant pas le contrôle	70	589	(10)	(79)
Résultat global				
Part des actionnaires de la société mère	545	4 197	(1 537)	(12 624)
Part des participations ne donnant pas le contrôle	48	370	(5)	(39)
Dividendes reçus de Nissan	-	-	-	-
	31 décembre 2021		31 décembre 2020	
	(en milliards de yens)	(en millions d'euros) ⁽¹⁾	(en milliards de yens)	(en millions d'euros) ⁽²⁾
Actifs non courants	6 564	50 345	6 336	50 093
Actifs courants	10 159	77 918	10 432	82 475
Total actifs	16 723	128 264	16 769	132 568
Capitaux propres				
Part des actionnaires de la société mère	4 756	36 478	4 115	32 585
Part des participations ne donnant pas le contrôle	414	3 175	357	2 823
Passifs non courants	5 430	41 647	5 702	45 080
Passifs courants	6 123	46 963	6 594	52 130
Total capitaux propres et passifs	16 723	128 264	16 769	132 568

(1) Conversion au taux de change moyen 2021, soit 129,86 yens pour 1 euro pour les données de résultat et au taux de change du 31 décembre 2021, soit 130,35 yens pour 1 euro pour les données de la situation financière.

(2) Conversion au taux de change moyen 2020, soit 121,78 yens pour 1 euro pour les données de résultat et au taux de change du 31 décembre 2020, soit 125,49 yens pour 1 euro pour les données de la situation financière.

**Renault Group**

L'information financière et comptable

12 – G – Couverture de l'investissement dans Nissan

Depuis 1999, le Groupe couvre partiellement le risque de change yen/euro lié à son investissement dans Nissan. Les modalités de cette couverture sont décrites en Note 25-B2.

Au 31 décembre 2021, ces opérations de couverture s'élevaient à 18,3 milliards de yens (140 millions d'euros).

Elles sont composées d'emprunts obligataires émis en yens sur le marché japonais du Samurai.

Elles ont dégagé des écarts de change favorables pour 4 millions d'euros en 2021 (les écarts de change se compensaient en 2020).

12 – H – Valorisation de la participation de Renault Group dans Nissan sur la base du cours de Bourse

Sur la base du cours de Bourse de l'action Nissan au 31 décembre 2021, soit 550 yens par action, la participation de Renault Group dans Nissan est

valorisée à 7 812 millions d'euros (8 110 millions d'euros au 31 décembre 2020 sur la base d'un cours à 500 yens par action).

12 – I – Test de perte de valeur de la participation dans Nissan

Au 31 décembre 2021, la valorisation boursière est inférieure de 51,9 % à la valeur de Nissan à l'actif de la situation financière de Renault Group (44,5 % au 31 décembre 2020).

Conformément à l'approche décrite dans les règles et méthodes comptables, un test de dépréciation a été réalisé au 31 décembre 2021. Un taux d'actualisation après impôts de 0,53 % et un taux de croissance à l'infini (y compris effet de l'inflation) de 1,47 % ont été retenus pour calculer la valeur d'utilité. La valeur terminale a été calculée sur la base d'hypothèses de profitabilité en cohérence avec les données historiques de Nissan et avec des perspectives à

moyen et long terme prudentes tenant compte des nouvelles prévisions de volume et de taux de change à moyen terme.

Le test réalisé n'a pas conduit à la constatation d'une perte de valeur de la participation dans Nissan au 31 décembre 2021. Aucun changement raisonnablement possible des principales hypothèses utilisées ne devrait conduire à avoir une valeur recouvrable inférieure à la valeur comptable de la participation dans Nissan.

Il en était de même pour le test réalisé au 31 décembre 2020 avec un taux d'actualisation après impôts de 0,21 % et un taux de croissance à l'infini (y compris effet de l'inflation) de 1,71 %.

12 – J – Opérations entre Renault Group et le groupe Nissan

12 – J1 – Opérations entre Renault Group hors AVTOVAZ et le groupe Nissan

Renault Group et Nissan conduisent des actions communes dans le domaine du développement des véhicules et organes, des achats, des moyens de production et de distribution. Ces coopérations se traduisent par des synergies permettant des réductions de coûts.

Le secteur Automobile hors AVTOVAZ intervient à deux niveaux dans ses opérations avec Nissan :

- Sur le plan industriel, les partenaires réalisent ensemble des productions croisées de véhicules et organes dans les usines de l'Alliance :
 - Renault Group a réalisé en 2021 un chiffre d'affaires d'environ 1 703 millions d'euros avec le groupe Nissan (1 785 millions d'euros en 2020) dont environ 1 005 millions d'euros de véhicules (1 017 millions d'euros 2020), 579 millions d'euros d'organes (609 millions d'euros en 2020) et 119 millions d'euros de prestations diverses (99 millions d'euros en 2020).

- Renault Group a effectué des achats auprès de Nissan en 2021 à hauteur de 1 559 millions d'euros (1 301 millions d'euros en 2020) dont environ 1 200 millions d'euros de véhicules (1 000 millions d'euros en 2020), 220 millions d'euros d'organes (277 millions d'euros en 2020) et 127 millions d'euros de prestations diverses (84 millions d'euros en 2020).
- Au bilan, le solde des créances de Renault Group sur le groupe Nissan s'élève à 424 millions d'euros au 31 décembre 2021 (403 millions d'euros au 31 décembre 2020) et le solde des dettes de Renault Group sur le groupe Nissan s'élève à 007 millions d'euros au 31 décembre 2021 (004 millions d'euros au 31 décembre 2020).
- Sur le plan financier, Renault Finance intervient, en complément de son activité pour Renault Group, comme contrepartie du groupe Nissan en ce qui concerne la négociation d'instruments financiers à des fins de couverture des risques de change et de taux. Sur le marché du change, Renault Finance a réalisé en 2021 pour environ 12,4 milliards d'euros d'opérations de change liées aux besoins de Nissan (9,9 milliards d'euros en 2020). Les opérations de

Présentation générale de Renault Group	Développement durable	Gouvernement d'entreprise	Risque et contrôle	Information financière et comptable	Information sur la société, le capital et l'actionariat	Assemblée Générale	Informations complémentaires
----------------------------------------	-----------------------	---------------------------	--------------------	-------------------------------------	---------------------------------------------------------	--------------------	------------------------------

Information financière et comptable

05

dérivés de change et taux réalisées avec Nissan sont enregistrées au prix de marché et viennent s'inscrire dans les positions gérées par Renault Finance. Au bilan, les dérivés actifs sur le groupe Nissan s'élevaient à 11 millions d'euros au 31 décembre 2021 (36 millions d'euros au 31 décembre 2020) et les dérivés passifs à 34 millions d'euros au 31 décembre 2021 (35 millions d'euros au 31 décembre 2020).

Le secteur Financement des ventes de Renault Group contribue à conquérir et fidéliser les clients des marques de Nissan en apportant une offre de financement et de services intégrée à leur politique commerciale, principalement en Europe. En 2021, ROI Banque a comptabilisé 75 millions d'euros de prestations de services au titre des produits de commissions et d'intérêts en provenance de Nissan (91 millions d'euros en 2020). Le solde des créances du Financement des ventes sur le groupe Nissan s'élevait à 32 millions d'euros au 31 décembre 2021 (38 millions d'euros au 31 décembre 2020) et le solde des dettes s'élevait à 121 millions d'euros au 31 décembre 2021 (150 millions d'euros au 31 décembre 2020).

Par ailleurs, les partenaires de l'Alliance disposent de participations dans des entreprises associées et coentreprises pour gérer des coopérations. L'information concernant l'activité, la localisation et l'influence de Renault Group sur ces entités est présentée en Note 13.

12 - J2 - Opérations entre AVTOVAZ et le groupe Nissan

En 2021, les ventes réalisées par AVTOVAZ à Nissan et les achats effectués par AVTOVAZ auprès de Nissan sont estimés à respectivement, environ 3 et 23 millions d'euros (50 et 15 millions d'euros en 2020).

Dans la situation financière d'AVTOVAZ au 31 décembre 2021, les soldes des transactions entre AVTOVAZ et le groupe Nissan se traduisent principalement par des dettes d'exploitation pour 12 millions d'euros (14 millions d'euros au 31 décembre 2020).

Note 13

Participations dans les autres entreprises associées et coentreprises

Les participations dans les autres entreprises associées et coentreprises s'analysent comme suit :

(en millions d'euros)	2021	2020
Compte de résultat consolidé		
Part dans le résultat des autres entreprises associées et des coentreprises	135	(175)
Entreprises associées mises en équivalence ⁽¹⁾	93	(24)
Coentreprises mises en équivalence ⁽²⁾	42	(151)
Situation financière consolidée		
Participations dans les autres entreprises associées et coentreprises	721	502
Entreprises associées mises en équivalence	512	380
Coentreprises mises en équivalence	209	122

(1) Dont une dépréciation d'actifs de production de Renault Nissan Automobile India Private Limited (RNAIPL) comptabilisée pour 73 millions d'euros en 2020.

(2) Du fait des difficultés financières qui rattrapent la société Renault Brilliance Jinhai Automotive Company (RBJAC), il a été constaté depuis le 30 juin 2021 que la continuité d'exploitation n'est pas assurée pour les 12 mois à venir. La société est en redressement judiciaire depuis le 12 janvier 2022. Cela n'a pas eu de conséquence sur la valeur des titres mis en équivalence qui était déjà nul au 31 décembre 2020 mais a justifié la comptabilisation de dépréciations de créances vis-à-vis de cette société pour un montant de 28 millions d'euros (voir Note 6-E). La perte enregistrée en 2020 correspond principalement aux pertes de valeur relatives aux titres mis en équivalence de RBJAC et Renault Algérie Production (voir Note 13-C).

05

Renault Group

L'information financière et comptable

13 - A - Informations relatives aux principales autres entreprises associées et coentreprises mises en équivalence

Nom de l'entité	Pays d'implantation	Principale activité	Pourcentages de capital et de droits de vote du Groupe		Participations dans les principales autres entreprises associées et coentreprises		
			31 décembre 2021	31 décembre 2020	31 décembre 2021	31 décembre 2020	
Entreprises associées							
Automobile hors AVTOVAZ							
Motorlu Araclar Imal ve Satıs A.S (MAIS)	Turquie	Distribution automobile	49%	49%	64	76	
Renault Nissan Automotive India Private Limited	Inde	Production automobile	30%	30%	135	115	
Boone Comenar	France	Gestion de déchets	88%	88%	80	64	
EGT	Chine	Production automobile	25%	25%	6		
Verkar	France	Véhicules électriques	24%		25		
Mobility Trader Holding ⁽¹⁾	Allemagne	Distribution automobile	8%		20		
Financement des ventes							
Mobility Trader Holding ⁽¹⁾	Allemagne	Distribution automobile	5%		30		
RN Bank	Russie	Financement	30%	30%	94	76	
Nissan Renault Financial Services India Private Limited	Inde	Financement	30%	30%	36	31	
Coentreprises							
Automobile hors AVTOVAZ							
Renault Algérie Production	Algérie	Production automobile	49%	49%			
Renault Brilliance Jinbei Automotive Company	Chine	Construction automobile	49%	49%			
Alliance Ventures B.V.	Pays-Bas	Fonds d'investissement	40%	40%	159	89	
Whylot	France	Véhicules électriques	21%		10		
Hyvia	France	Véhicules à hydrogène	50%		4		
AVTOVAZ							
JSC OAT	Russie	Production automobile	40%		10		
Financement des ventes							
ORFIN Finansman Anonim Sirketi	Turquie	Financement	50%	50%	16	22	
Services de Mobilité							
Car Sharing Mobility Services SL	Espagne	Services à la mobilité	50%	50%	5	7	
Autres entreprises associées et coentreprises non significatives							
					27	22	
Total						721	502

(1) Les titres Mobility Trader Holding sont co-détenus par les secteurs Automobile et Financement des Ventes, voir Note 3.

Présentation générale de Renault Group	Développement durable	Gouvernement d'entreprise	Risque et contrôle	Information financière et comptable	Information sur la société, le capital et l'actionariat	Assemblée Générale	Informations complémentaires
----------------------------------------	-----------------------	---------------------------	--------------------	-------------------------------------	---------------------------------------------------------	--------------------	------------------------------

Information financière et comptable

Les tableaux ci-dessous présentent le montant total des ventes et achats réalisés entre Renault Group et les principales autres entreprises associées et coentreprises mises en équivalence ainsi que les positions au bilan de Renault Group avec ces mêmes entités.

05

(En millions d'euros)	2021		2020	
	Ventes aux sociétés mises en équivalence	Achats	Ventes aux sociétés mises en équivalence	Achats
Au compte de résultat consolidé				
Motorlu Araclar Imal ve Satış A.Ş. (MAIS)	1 354	(2)	1 589	(4)
Renault Nissan Automotive India Private Limited (RNAIPL)	7	(401)	5	(330)
RN Bank	-	(5)	-	(5)
Boone Comenor	18	(1)	17	-
EGT	7	(208)	6	3
Renault Algérie Production	-	(89)	3	(10)

(En millions d'euros)	31 décembre 2021				
	Actifs financiers	Créances clients de l'Automobile	Autres actifs	Fournisseurs	Autres passifs
A la situation financière consolidée					
Motorlu Araclar Imal ve Satış A.Ş. (MAIS)	-	17	-	2	-
Renault Nissan Automotive India Private Limited (RNAIPL)	-	25	200	59	-
RN Bank	-	-	-	-	1
Boone Comenor	-	11	-	-	7
EGT	27	2	1	57	-
Renault Algérie Production	-	4	-	-	-

(En millions d'euros)	31 décembre 2020				
	Actifs financiers	Créances clients de l'Automobile	Autres actifs	Fournisseurs	Autres passifs
A la situation financière consolidée					
Motorlu Araclar Imal ve Satış A.Ş. (MAIS)	-	-	-	7	2
Renault Nissan Automotive India Private Limited (RNAIPL)	-	32	192	53	-
RN Bank	60	-	1	-	1
Boone Comenor	-	12	-	-	14
EGT	24	3	-	-	-
Renault Algérie Production	-	-	-	1	-

05

Renault Group

L'information financière et comptable

13 – B – Informations financières cumulées relatives aux autres entreprises associées mises en équivalence

(En millions d'euros)	31 décembre 2021	31 décembre 2020
Participations dans les entreprises associées	512	380
Part dans le résultat des entreprises associées	93	(24)
Part des entreprises associées dans les autres éléments du résultat global	(218)	(203)
Part des entreprises associées dans le résultat global	(125)	(227)

13 – C – Informations financières cumulées relatives aux coentreprises mises en équivalence

(En millions d'euros)	31 décembre 2021	31 décembre 2020
Participations dans les coentreprises	209	122
Part dans le résultat des coentreprises	42	(15)
Part des coentreprises dans les autres éléments du résultat global	(38)	(37)
Part des coentreprises dans le résultat global	4	(188)

La société Renault-Nissan B.V. codétenue avec Nissan n'est pas consolidée du fait de son manque de matérialité.

Note 14**Stocks**

(En millions d'euros)	31 décembre 2021			31 décembre 2020		
	Valeur brute	Dépréciation	Valeur nette	Valeur brute	Dépréciation	Valeur nette
Matières premières et fournitures	1 811	(268)	1 543	1 665	(276)	1 389
Encours de production	360	(3)	357	310	(2)	308
Véhicules d'occasion	1 065	(114)	951	1 376	(162)	1 214
Produits finis et pièces de rechange	2 080	(189)	1 941	2 882	(153)	2 729
Total	5 316	(524)	4 792	6 233	(593)	5 640

Note 15**Créances de Financement des ventes****15 – A – Créances de financement des ventes par nature**

(En millions d'euros)	31 décembre 2021	31 décembre 2020
Créances sur le réseau de distribution	6 343	7 802
Crédits à la clientèle finale	23 159	23 383
Opérations de crédit-bail et assimilées	11 024	10 639
Valeur brute	40 526	41 824
Dépréciation	(1 028)	(1 064)
Valeur nette	39 498	40 820

Les informations relatives à la juste valeur figurent en Note 24-A.

15 - B - Opérations de transferts d'actifs

(in millions d'euros)	31 décembre 2021		31 décembre 2020	
	Valeur au bilan	Juste valeur	Valeur au bilan	Juste valeur
Créances cédées maintenues au bilan	12 589	12 541	11 790	11 743
Passifs associés	3 098	3 113	3 259	2 916

Le Financement des ventes a procédé à plusieurs opérations de titrisation publiques (Allemagne, France, Italie et Royaume-Uni) et de financements privés (France, Royaume-Uni et Allemagne) portant sur des crédits à la clientèle finale et des créances sur le réseau de distribution, par l'intermédiaire de véhicules ad hoc. Certaines opérations publiques ont été souscrites par ROI Banque et permettent ainsi d'obtenir des titres mobilisables auprès de la Banque centrale européenne.

En 2021, le financement des ventes a placé une titrisation publique adossée à des prêts automobiles en Allemagne et émis 900 millions d'euros de titres seniors (dont 200 millions d'euros auto-souscrits).

Les créances cédées dans le cadre de ces opérations de transfert d'actifs sont maintenues au bilan,

l'ensemble des risques étant conservé par le Groupe. Les passifs associés correspondent aux titres émis lors des opérations de titrisation. Ils sont comptabilisés en autres dettes représentées par un titre.

La différence entre le montant des créances cédées et le montant des passifs associés correspond au rehaussement de crédit nécessaire à ces opérations, ainsi qu'à la quote-part de titres conservée par ROI Banque constituant une réserve de liquidité.

Les actifs titrisés ne peuvent plus être cédés, ni nantis. Le recours des souscripteurs de titres de dettes est limité aux actifs cédés.

Les actifs donnés en garantie dans le cadre de la gestion de la réserve de liquidité sont présentés en Note 28-A.4.

15 - C - Échéancier des créances de financement des ventes

(in millions d'euros)	31 décembre 2021	31 décembre 2020
- 1 an	18 499	20 727
1 à 5 ans	20 644	19 675
+ 5 ans	355	418
Total des créances de financement des ventes - Valeur nette	39 498	40 820

15 - D - Répartition des créances de financement des ventes par niveau de risque

Le Financement des ventes a lancé son projet de mise en conformité à la nouvelle définition du défaut en 2018 et a fait le choix de l'approche « One Step » qui consiste à procéder aux ajustements de ses modèles internes de manière concomitante pour le portefeuille Réseau et le portefeuille Clientèle.

Concernant les pays en méthode avancée pour le calcul du ratio de solvabilité (France, Italie, Espagne, Allemagne, Royaume Uni et Corée du Sud), la mission de la BOE relative au calibrage du Nouveau Défaut a

été finalisée en décembre 2020 et a engendré une hausse non significative du provisionnement.

Concernant les pays en méthode standard pour le calcul du ratio de solvabilité (Brésil et pays hors G7), la nouvelle définition du défaut a été appliquée pour les portefeuilles Clientèle et Réseau à compter du 1^{er} janvier 2021 et a engendré une hausse des créances douteuses au Brésil (et par conséquent une baisse du taux de couverture de ces mêmes créances) et n'a pas engendré d'impact sur les pays hors G7.

05

Renault Group

L'information financière et comptable

(en millions d'euros)	Crédit à la clientèle finale	Crédit au réseau de distribution	31 décembre 2021
Valeurs brutes	34 183	6 343	40 526
Créances saines	30 067	6 118	36 185
Créances dont le risque s'est dégradé depuis la comptabilisation initiale	3 126	165	3 291
Créances en défaut	990	60	1 050
% des créances en défaut sur le total des créances	2,9 %	0,9 %	2,6 %
Dépréciations	(953)	(75)	(1 028)
Dépréciation des créances saines	(254)	(37)	(291)
Dépréciation des créances dont le risque s'est dégradé depuis la comptabilisation initiale	(161)	(9)	(170)
Dépréciation des créances en défaut	(538)	(29)	(567)
Valeurs nettes	33 230	6 268	39 498

(en millions d'euros)	Crédit à la clientèle finale	Crédit au réseau de distribution	31 décembre 2020
Valeurs brutes	34 022	7 862	41 884
Créances saines	29 148	7 514	36 662
Créances dont le risque s'est dégradé depuis la comptabilisation initiale	4 170	284	4 454
Créances en défaut	704	64	768
% des créances en défaut sur le total des créances	2,1 %	0,8 %	1,8 %
Dépréciations	(951)	(113)	(1 064)
Dépréciation des créances saines	(226)	(63)	(289)
Dépréciation des créances dont le risque s'est dégradé depuis la comptabilisation initiale	(252)	(17)	(269)
Dépréciation des créances en défaut	(473)	(33)	(506)
Valeurs nettes	33 071	7 749	40 820

15 – E – Exposition au risque de crédit de l'activité financement des ventes

L'exposition maximale au risque de crédit de l'activité de financement des ventes est représentée par la valeur nette comptable des créances de financement des ventes augmentée du montant des engagements de financement irrévocables en faveur de la clientèle qui figurent dans les engagements hors bilan donnés (Note 28-A) et diminuée du montant des garanties sur la clientèle (Note 28-B). Le montant de ces garanties détenues sur des créances douteuses est de 805 millions d'euros au 31 décembre 2021 contre 866 millions d'euros au 31 décembre 2020.

Les risques sur la qualité des crédits de la clientèle font l'objet d'une évaluation (par système de notation) et d'un suivi par type d'activité (Clientèle et Réseau). A la date de clôture des comptes, aucun élément ne remet en cause la qualité de crédit des créances de financement des ventes non échues non dépréciées et il n'existe pas de concentration significative de risques au sein de la clientèle du Financement des ventes au regard des dispositions réglementaires.

Note 16

Créances clients

Valeur nette des créances clients

(En millions d'euros)	31 décembre 2021	31 décembre 2020
Valeurs brutes	1 998	1 808
Dépréciation pour pertes de crédit avérées ⁽¹⁾	(797)	(880)
Dépréciation pour pertes de crédit attendues	(8)	(9)
Valeurs nettes	788	910

(1) Dont (878) millions d'euros relatifs à l'iran au 31 décembre 2021.

Ce poste exclut les créances qui font l'objet d'une cession aux sociétés de financement des ventes du Groupe ou à un tiers externe au Groupe, lorsque la quasi-totalité des risques et avantages inhérents à la propriété des créances leur est transférée. Le risque de dilution (essentiellement risque de non-paiement suite à un litige commercial) est conservé par le Groupe, mais ce risque est jugé négligeable. Les créances cédées dans ces conditions aux sociétés de financement des ventes du Groupe sont alors incluses dans les créances de financement des ventes, principalement parmi les créances sur le réseau de distribution.

Par ailleurs, il n'existe pas de concentration significative de risques au sein de la clientèle des

secteurs Automobile hors AVTOVAZ, AVTOVAZ et Services de Mobilité et le chiffre d'affaires réalisé avec un client externe donné n'excède pas 10 % du chiffre d'affaires total de ces secteurs.

La gestion de risque du crédit est décrite dans la Note 25-B0.

L'exposition maximale au risque de crédit des créances clients est représentée par la valeur nette comptable des créances.

Le modèle de dépréciation des créances clients de l'Automobile est présenté en Note 2-G.

Les informations relatives à la juste valeur figurent en Note 24-A.

Note 17

Autres actifs courants et non courants

(En millions d'euros)	31 décembre 2021			31 décembre 2020		
	Non courant	Courant	Total	Non courant	Courant	Total
Charges diverses constatées d'avance	133	351	484	133	315	448
Créances fiscales (hors impôts exigibles courants)	230	1 887	1 617	213	1 567	1 780
Créances d'impôts	19	128	147	18	153	171
Autres créances	488	1 758	2 241	501	1 731	2 232
Titres et avances capitalisables de sociétés contrôlées et non consolidées ⁽¹⁾	96	-	96	91	-	91
Dérivés sur opérations initiées à des fins d'exploitation de l'Automobile	-	50	50	-	31	31
Dérivés sur opérations de financement du Financement des ventes	-	147	147	-	230	230
Actifs destinés à être cédés	-	129	129	-	-	-
Total	966	3 045	4 011	956	4 027	4 983
dont valeur brute	1 080	4 075	5 155	1 092	4 106	5 198
dont dépréciation	(114)	(130)	(244)	(136)	(79)	(215)

(1) Les titres de sociétés contrôlées et non consolidées dont la valeur nette est supérieure à 10 millions d'euros concernent la société Renault Nissan BV et Kadams.

05

Renault Group

L'information financière et comptable

Note 18

Capitaux propres

18 – A – Capital social

Le nombre total d'actions ordinaires émises et intégralement libérées au 31 décembre 2021 est de 295 722 milliers d'actions avec une valeur nominale de 3,81 euros par action (inchangé par rapport au 31 décembre 2020).

Les actions d'autocontrôle ne donnent pas droit à dividende. Elles représentent 1,55 % du capital de

Renault SA au 31 décembre 2021 (1,53 % au 31 décembre 2020).

Le groupe Nissan, via sa filiale détenue à 100 % Nissan Finance Co. Ltd., détient environ 15 % du capital de Renault SA (actions sans droit de vote).

18 – B – Gestion des capitaux propres

Dans le cadre de la gestion de ses capitaux propres, le Groupe a pour objectif de préserver sa continuité d'exploitation afin de servir un rendement aux actionnaires, de procurer des avantages aux autres partenaires et de maintenir une structure de capital destinée à en optimiser le coût. Le Groupe peut ajuster le paiement de dividendes aux actionnaires, rembourser une partie du capital ou émettre de nouvelles actions.

Le suivi des objectifs du Groupe est réalisé différemment selon les secteurs opérationnels.

Le Financement des ventes est soumis au respect de ratios réglementaires propres à l'activité bancaire. Dans ce cadre, ce secteur respecte en permanence un ratio de solvabilité d'au moins 8 % (rapport entre les fonds propres y compris les emprunts subordonnés et le total des risques pondérés). Le ratio de solvabilité Core Tier 1 de ROI Banque se situe à 14,70 % au 31 décembre 2021 (17,34 % au 31 décembre 2020).

Enfin, le Groupe couvre partiellement son investissement dans Nissan (Notes 12-G et 25-B2).

18 – C – Titres d'autocontrôle

En application des dispositions adoptées lors des Assemblées générales, le Conseil d'administration a décidé d'affecter les actions détenues par Renault SA intégralement aux plans d'options d'achat

d'actions ainsi qu'aux plans d'actions de performance en cours et autres accords de paiement fondés sur des actions, consentis aux cadres et dirigeants du Groupe.

	31 décembre 2021	31 décembre 2020
Montant des titres d'autocontrôle (en millions d'euros)	287	284
Nombre de titres d'autocontrôle	4 582 404	4 588 109

18 – D – Distributions

L'Assemblée générale mixte des actionnaires du 23 avril 2021 a décidé de ne pas distribuer de dividendes (inchangé par rapport à 2020).

18 – E – Écart de conversion

La variation de l'écart de conversion constatée sur la période s'analyse comme suit :

(en millions d'euros)	2021	2020
Écart de conversion constaté sur la valeur de la participation dans Nissan	504	(118)
Effet net d'impôts des opérations de couverture partielle de l'investissement dans Nissan (Note 12-G)	4	-
Total de l'écart de conversion relatif à Nissan	508	(118)
Variations liées aux économies hyperinflationnistes	21	(2)
Autres variations de l'écart de conversion	82	(749)
Variation totale de l'écart de conversion	701	(1 901)

Les variations relatives aux économies en hyperinflation enregistrent les variations des écarts de conversion des filiales argentine depuis le 1^{er} janvier 2018. Les effets de la couverture partielle de

l'investissement net dans Nissan se compensent en 2020. Les autres variations de l'écart de conversion proviennent pour l'essentiel de l'évolution du rouble russe et du real brésilien.

18 – F – Réserve de réévaluation des instruments financiers

18 – F1 – Variation de la réserve de réévaluation des instruments financiers

Les montants indiqués ci-dessous sont présentés nets des effets d'impôt.

(en millions d'euros)	Couvertures de flux de trésorerie	Instruments financiers de capitaux propres à la juste valeur ⁽¹⁾	Instruments de dettes à la juste valeur	Total	Dont part des actionnaires de la société mère
Solde au 31 décembre 2020	(110)	406 ⁽²⁾	4	381	384
Variations de juste valeur en capitaux propres	83	355	(3)	435	425
Transfert en résultat ⁽³⁾	9	-	(2)	7	7
Transfert en réserves ⁽³⁾	-	(81)	-	(81)	(81)
Solde au 31 décembre 2021	(27)	40	(1)	12	5

(1) La décomposition du transfert en résultat des montants relatifs aux couvertures de flux de trésorerie est détaillée en Note F2 ci-après et l'échéancier de transfert en résultat de la réserve de réévaluation des couvertures de flux de trésorerie est détaillé en Note F3 ci-après.

(2) La réserve de réévaluation des instruments de capitaux propres à la juste valeur est rapporté essentiellement aux titres Daimler (Note 22-B).

(3) La variation des Réserves correspond à hauteur de 554 millions d'euros au réclassifiement de la plus-value réalisée par Renault SA sur les titres Daimler en Réserves (Note 22-B) et 282 millions de plus-value réalisée par Nissan sur les titres Daimler réclassifié en Réserves (Note 12-D).

18 – F2 – Décomposition du transfert en résultat de la partie de la réserve de réévaluation des instruments financiers relative aux couvertures de flux de trésorerie

(en millions d'euros)	2021	2020
Marge opérationnelle	15	9
Autres produits et charges d'exploitation	(1)	-
Impôts courants et différés	(5)	(2)
Montant total transféré en résultat net pour les couvertures de flux de trésorerie	9	7

05

Renault Group

L'information financière et comptable

18 – F3 – Échéancier de transfert en résultat de la réserve de réévaluation des couvertures de flux de trésorerie

(En millions d'euros)	31 décembre 2021	31 décembre 2020
Moins d'un an	-	2
Plus d'un an	21	(20)
Réserve de réévaluation des couvertures de flux de trésorerie hors entreprises associées et coentreprises	21	(18)
Réserve de réévaluation des couvertures de flux de trésorerie des entreprises associées et coentreprises	(48)	(101)
Total de la réserve de réévaluation des couvertures de flux de trésorerie	(27)	(110)

Cet échéancier est construit sur la base des échéances contractuelles des flux de trésorerie faisant l'objet d'une couverture.

18 – G – Plans d'actions de performance et autres accords de paiement fondés sur des actions

Le Conseil d'administration attribue périodiquement aux cadres et dirigeants du Groupe des actions de performance avec des périodes d'acquisition et d'inaccessibilité propres à chaque attribution. Les plans mis en place intègrent des conditions de performance qui déterminent le nombre d'actions accordées aux bénéficiaires. La perte du bénéfice des actions de performance est conforme aux dispositions réglementaires, avec perte totale en cas

de démission ou de licenciement et décision, au cas par cas, pour les départs à l'initiative de l'entreprise.

En 2021, le plan 28 d'attribution d'actions de performance a été mis en place portant sur 1 005 milliers d'actions représentant une valorisation initiale de 40 millions d'euros. La période d'acquisition des droits est de trois ans sans période d'inaccessibilité des actions.

Les paiements fondés sur des actions ont été valorisés selon les méthodes décrites dans les règles et méthodes comptables (Note 2-R). Les principales données sont les suivantes :

N° de plan	Valorisation initiale (En millions d'euros)	Juste valeur unitaire	Charge 2021 (En millions d'euros)	Charge 2020 (En millions d'euros)	Prix de l'action à date d'attribution (En euros)	Volatilité	Taux d'intérêt	Prix d'exercice (En euros)	Durée	Dividende par action (En euros)
Plan 23 ⁽ⁱ⁾	19 929	65,72	-	(2)	70,30	N/A	(0,48) %	N/A	4 ans	2,40 - 2,88
Plan 24 ⁽ⁱ⁾	58 646	66,18	-	(3)	82,79	N/A	(0,56) %	N/A	8-4 ans	3,15 - 3,34
	22 367	66,16	(1)	(5)		N/A	(0,57) %	N/A	4 ans	3,15 - 3,34
Plan 25 ⁽ⁱ⁾	68 588	78,37	2	(18)	90,64	N/A	(0,57) %	N/A	8-4 ans	3,55 - 4,25
	23 096	69,78	(3)	(3)	88,93	N/A	(0,57) %	N/A	4 ans	3,55 - 4,25
Plan 26	49 618	42,50	(15)	(17)	54,99	N/A	-	N/A	3 ans	3,55 - 3,50
Plan 27 ⁽ⁱ⁾	11 062	10,31	(4)	(3)	14,55	N/A	(0,54) %	N/A	3 ans	1,05 - 1,35
Plan 28 ⁽ⁱ⁾	1 786	83,07	(1)	-	83,73	N/A	(0,61) %	N/A	3 ans	0,65
	88 678	81,60	(9)	-	83,73	N/A	(0,61) %	N/A	3 ans	0,65
Total			(31)	(40)						

(i) Pour ces plans, les droits d'attribution d'actions de performance ont été accordés à différentes dates. Le cas échéant, les informations fournies correspondent à des moyennes pondérées selon les quantités allouées par date d'octroi.

Présentation générale de Renault Group	Développement durable	Gouvernement d'entreprise	Risque et contrôle	Information financière et comptable	Information sur la société, le capital et l'actionariat	Assemblée Générale	Informations complémentaires
----------------------------------------	-----------------------	---------------------------	--------------------	-------------------------------------	---------------------------------------------------------	--------------------	------------------------------

Information financière et comptable

05

18 - G1 - Variation de droits d'attribution d'actions détenus par les membres du personnel

La variation du nombre de droits d'attribution des actions détenues par les membres du personnel est la suivante :

	Droits en cours d'acquisition au 1 ^{er} janvier 2021	Attribués	Droits définitivement acquis	Perdus et autres ajustements	Droits en cours d'acquisition au 31 décembre 2021
Droits d'attribution d'actions	4 414 274	1 004 996	(965 735) ⁽¹⁾	(609 167)	4 444 308

(1) Les droits d'attribution d'actions de performance définitivement acquis correspondent au plan 24 non-résidant attribué en 2017 et au plan 25 résidant attribué en 2018.

18 - G2 - Plans de performance et actions provenant de la part variable

Pour les plans 23 à 25, les périodes d'acquisition et de conservation sont différentes pour les attributaires résidents fiscaux français et résidents fiscaux étrangers, afin de tenir compte des contraintes fiscales locales. L'attribution des actions à leurs bénéficiaires résidents fiscaux français devient définitive au terme d'une période d'acquisition de

trois ans, suivie d'une période de conservation d'un an. Pour les résidents fiscaux étrangers, la période d'acquisition est de quatre années et ils ne sont pas soumis à une période de conservation.

A partir du plan 26, la période d'acquisition est de trois années sans période de conservation pour les résidents fiscaux français et étrangers.

N° de plan	Date d'attribution	Droits d'attribution au 31 décembre 2021	Date d'acquisition définitive	Période de conservation
Plan 23	29 avril 2016	-	29 avril 2020	Néant
		-	9 février 2020	9 février 2020 - 9 février 2021
Plan 24	9 février 2017	-	9 février 2021	Néant
		-	15 février 2021	15 février 2021 - 15 février 2022
Plan 25	15 février 2018	175 807	15 février 2022	Néant
Plan 26	12 juin 2019	1 388 850	12 juin 2022	Néant
Plan 27	18 février 2020	1 875 740	18 février 2023	Néant
Plan 28	28 avril 2021	1 554 471	28 avril 2024	Néant
Total		4 444 308		

05

Renault Group

L'information financière et comptable

18 - H - Part des participations ne donnant pas le contrôle

Nom de la filiale	Pays d'implantation	Pourcentage de capital et de droits de vote détenus par les participations ne donnant pas le contrôle		Résultat net - part des participations ne donnant pas le contrôle		Capitaux propres - part des participations ne donnant pas le contrôle		Dividendes versés aux participations ne donnant pas le contrôle (actionnaires minoritaires)	
				(en millions d'euros)		(en millions d'euros)		(en millions d'euros)	
		31 décembre 2021	31 décembre 2020	2021	2020	31 décembre 2021	31 décembre 2020	2021	2020
Automobile hors AVTOVAZ									
Renault Samsung Motors	Corée	20%	20%	-	(11)	176	178	-	(7)
OYAK Renault Otomobil Fabrikalari	Turquie	48%	48%	18	45	304	341	(58)	-
JMEV	Chine	50%	50%	(14)	(8)	20	31	-	-
Autres				8	1	14	9	(2)	(3)
Total Automobile hors AVTOVAZ				12	27	514	559	(60)	(10)
Financement des ventes									
Banco RCI Brasil	Brésil	40%	40%	10	8	-	-	(10)	(8)
Rombo Compania Financiera	Argentine	40%	40%	(1)	(3)	-	-	-	-
RCI Colombia SA	Colombie	40%	40%	8	2	-	-	(2)	-
Autres				8	2	13	12	(2)	(3)
Total Financement des ventes				20	9	13	12	(20)	(11)
AVTOVAZ									
Alliance Rostec Auto b.v. ⁽¹⁾	Pays-Bas	32%	32%	-	-	-	578	-	-
Lada Auto Holding OOO ⁽²⁾	Russie	32%	32%	-	-	624	-	-	-
AVTOVAZ		32%	32%	37	(38)	(551)	(504)	3	8
LLC LADA Izhevsk	Russie	32%	32%	2	2	(16)	(17)	-	(4)
Autres				15	3	9	12	(4)	(4)
Total AVTOVAZ				54	(38)	66	9	(1)	-
Total Services de Mobilité				(7)	(11)	(19)	(14)	-	-
Total				70	(38)	574	560	(81)	(21)

(1) Voir Note 3-B concernant le transfert des titres AVTOVAZ de Alliance Rostec Auto b.v. à Lada Auto Holding OOO. Voir Note 3-B concernant le transfert des titres AVTOVAZ de Alliance Rostec Auto b.v. à Lada Auto Holding OOO.

Le Groupe a consenti aux actionnaires minoritaires de Banco RCI Brasil, Rombo Compania Financiera, RCI Colombia S.A. des options de vente de leurs participations. Une dette est enregistrée au titre de ces options de vente parmi les autres dettes pour 102 millions d'euros pour la filiale brésilienne, pour 4 millions d'euros pour la filiale argentine et pour 63 millions d'euros pour la filiale colombienne au 31 décembre 2021 (respectivement 100 millions d'euros, 4 et 61 millions d'euros au 31 décembre 2020). La contrepartie de ces passifs est enregistrée en diminution des capitaux propres-part des participations ne donnant pas le contrôle et pour le solde en diminution des capitaux propres-part des actionnaires de la société mère. La dette est évaluée à la juste valeur. La juste valeur est déterminée en estimant le prix de rachat éventuel, qui tient compte notamment des résultats futurs du portefeuille de financement existant à la date de clôture et des

dispositions définies dans les contrats de partenariat. Elle relève du niveau 3, l'évaluation étant réalisée selon des modèles reconnus, mais pour lesquels les données significatives ne sont pas basées sur des données de marché observables.

Des accords de partenariat avec Oyak en Turquie ont été signés en 2018 qui incluent des options de vente et d'achat des titres (voir Note 28-A3). Le Groupe dispose également d'options d'achats de titres sur plusieurs entités du périmètre (Note 28-B)

Le Groupe n'a pas de restrictions importantes sur sa capacité à accéder ou utiliser ses actifs et régler ses passifs autres que celles résultant du cadre réglementaire dans lequel les filiales opèrent. Les autorités de supervision locales peuvent exiger des filiales bancaires de garder un certain niveau de capital et de liquidités, de limiter leur exposition à d'autres parties du Groupe et de se conformer à d'autres ratios.

Note 19

Provisions pour engagements de retraite et assimilés

19 – A – Définition des régimes

Les engagements de retraite et autres avantages du personnel à long terme concernent essentiellement des salariés en activité. Les régimes dont ils bénéficient sont soit des régimes à cotisations définies, soit des régimes à prestations définies.

Régimes à cotisations définies

Le Groupe verse, selon les lois et usages de chaque pays, des cotisations assises sur les salaires à des organismes nationaux chargés des régimes de retraite et de prévoyance. Il n'existe aucun passif actuariel à ce titre.

Les régimes à cotisations définies représentent une charge de 393 millions d'euros en 2021 (415 millions d'euros en 2020).

Régimes à prestations définies

Les régimes à prestations définies sont comptabilisés conformément aux principes comptables définis en Note 2-S et donnent lieu à la constitution de provisions. Ils concernent :

- les indemnités de fin de carrière ou de départ prévues par la législation ou un accord conventionnel dans certains pays, tels que la France, la Turquie, etc.;
- des compléments de retraite garantissant des ressources contractuelles aux salariés ; les pays ayant recours à ce type de régime sont situés en Europe (Royaume-Uni, Allemagne, France, Pays-Bas, Suisse, etc.) ;
- les autres avantages long terme, principalement les médailles du travail et le capital temps.

Les régimes de complément de retraite à prestations définies sont en général couverts pour tout ou partie par des contrats souscrits auprès de fonds de pension ou de compagnies d'assurance. Dans ce cas, les engagements et les actifs sont évalués de manière indépendante. La différence entre l'engagement et la juste valeur des actifs en couverture peut faire ressortir une insuffisance ou un excédent de financement. En cas d'insuffisance, une provision est enregistrée. En cas d'excédent, un actif est constaté (sous réserve de conditions particulières).

Principaux régimes à prestations définies du Groupe

En France, les indemnités de fin de carrière du Groupe résultent d'accords conventionnels conclus

par chacune des entités françaises et les représentants du personnel. Elles sont déterminées en fonction de la rémunération et de l'ancienneté des salariés ; leur versement est conditionné à la présence dans les effectifs au moment du départ en retraite. Les engagements au titre des indemnités de fin de carrière français font intégralement l'objet de provisions. Ils représentent l'essentiel des passifs du Groupe en matière d'indemnités de fin de carrière.

Le régime de complément de retraite le plus significatif du Groupe se situe au Royaume-Uni, où il existe un fonds de pension dédié constitué de deux compartiments relatifs aux filiales de l'Automobile hors AVTOVAZ et à ROI Financial Services Ltd, soit 1 745 personnes. Ce régime est fermé aux nouveaux entrants depuis 2004. L'acquisition de droits est stoppée depuis le 31 décembre 2019, tous les salariés bénéficiant, à partir du 1^{er} janvier 2020, d'un régime de retraite à cotisations définies. Au 31 décembre 2021, le déficit déterminé selon le référentiel IFRS est évalué à 39 millions de livres pour le compartiment dédié de l'Automobile hors AVTOVAZ et à 9 millions de livres pour le compartiment dédié à ROI Financial Services Ltd.

Ce fonds de pension (Trust) a une personnalité juridique propre. Il est administré par des Trustees, un organe paritaire regroupant des représentants des entreprises participantes, des salariés et d'anciens salariés. Le fonds relève de la réglementation locale, qui définit des exigences de financement minimal pouvant conduire à des contributions additionnelles de la part du Groupe. Sur la base de la dernière valorisation triennale de 2018, le Groupe s'est engagé à couvrir d'ici 2027 le déficit du fonds par des versements d'un montant annuel maximum de 5 millions de livres. La politique d'investissement des actifs est définie dans chaque section du fonds par un organe de pilotage, qui réalise un examen trimestriel de la performance des investissements. Les risques associés à ces régimes sont les risques usuels (baisse de la rentabilité future des actifs investis, baisse des marchés des actions, augmentation de l'espérance de vie des bénéficiaires, augmentation de l'inflation...).

Principaux changements dans les régimes à prestations définies du Groupe

Au 31 décembre 2021, un reclassement de 60 millions d'euros (108 millions d'euros au 31 décembre 2020) a été opéré des indemnités de retraite vers les provisions pour restructuration au titre des salariés bénéficiaires de l'accord de Rupture Conventionnelle Collective.

05

Renault Group

L'information financière et comptable

19 – B – Principales hypothèses actuarielles utilisées pour l'évaluation des provisions et autres données relatives aux régimes les plus significatifs

Principales hypothèses actuarielles et données pour les Indemnités de fin de carrière du Groupe en France	31 décembre 2021		31 décembre 2020	
	Renault s.a.s.	Autres	Renault s.a.s.	Autres
Âge de départ à la retraite	60 à 65 ans	60 à 67 ans	60 à 65 ans	60 à 67 ans
Taux d'actualisation ⁽¹⁾	0,82%	0,6% à 2%	0,81%	0,2% à 2%
Taux d'augmentation des salaires	2,2%	1% à 2,8%	2,2%	1% à 3%
Duration des régimes	18 ans	5 à 20 ans	18 ans	6 à 20 ans
Engagement brut	1 050 millions d'euros	168 millions d'euros	1 191 millions d'euros	187 millions d'euros

(1) Le taux utilisé pour valoriser les engagements du Groupe en France varie d'une société à l'autre en fonction de l'échelle des engagements. Les références retenues pour la détermination du taux d'actualisation sont la courbe de taux zéro-coupon complétée de la courbe moyenne des spreads des émetteurs de rating AA publiées par Reuters.

Principales hypothèses actuarielles et données pour les régimes de compléments de retraite du Groupe au Royaume-Uni	31 décembre 2021		31 décembre 2020	
	Automobile hors AVTOVAZ	Financement des ventes	Automobile hors AVTOVAZ	Financement des ventes
Taux d'actualisation financière ⁽¹⁾	1,90%	1,90%	1,40%	1,40%
Taux d'augmentation des salaires	NA	NA	NA	NA
Duration des régimes	18 ans	20 ans	19 ans	21 ans
Taux de rendement réel des actifs de couverture	-2,3% à 22,2%	0,30%	7% à 7,2%	7,84%
Engagement brut	419 millions d'euros	49 millions d'euros	395 millions d'euros	48 millions d'euros
Juste valeur des fonds investis via des fonds de pension	379 millions d'euros	38 millions d'euros	323 millions d'euros	32 millions d'euros

(1) La référence retenue pour la détermination du taux d'actualisation est la courbe de taux déterminée par Deloitte à partir de l'indice iBoxx E des obligations corporates notées AA (DTRB E AA corporate bond yield curve).

19 – C – Charge nette de l'exercice

(en millions d'euros)	2021	2020
Coût des services rendus de la période	85	88
Coût des services passés et pertes (profits) sur liquidation	-	1
Intérêt net sur le passif (actif) net	11	16
Effets des mesures d'adaptation des effectifs	(5)	(1)
Charge (produit) net de l'exercice au compte de résultat	91	104

19 - D - Analyse de la provision au bilan

19 - D1 - Décomposition de la provision

(en millions d'euros)	31 décembre 2021		
	Valeur actualisée de l'obligation	Juste valeur des actifs du régime	Passif (actif) net au titre de prestations définies
Indemnités de fin de carrière et indemnités de départ			
France	1184	(1)	133
Europe (hors France)	36	-	36
Afrique Moyen-Orient	1	-	1
Amériques	-	-	-
Asie Pacifique	24	-	24
Eurasie ⁽¹⁾	3	-	3
Total Indemnités de fin de carrière et indemnités de départ	1198	(1)	1197
Retraites complémentaires			
France	84	(81)	3
Royaume-Uni	468	(41)	57
Europe (hors France et Royaume-Uni) ⁽²⁾	349	(242)	107
Amériques	-	-	-
Asie Pacifique	3	-	3
Afrique Moyen-Orient	3	-	3
Total Retraites complémentaires	907	(734)	173
Autres avantages à long terme			
France ⁽³⁾	58	-	58
Europe (hors France)	4	-	4
Amériques	8	-	8
Total autres avantages à long terme	70	-	70
Total⁽⁴⁾	2 175	(735)	1 440

(1) Essentiellement Roumanie et Turquie.

(2) Pour l'essentiel l'Allemagne et Suisse.

(3) Capital bônus et médailles du travail.

(4) Part à moins d'un an du passif net total 85 millions d'euros et part à plus d'un an 1355 millions d'euros.

19 - D2 - Échéancier du passif net au titre des prestations définies

(en millions d'euros)	31 décembre 2021				
	- 1 an	1 à 5 ans	5 à 10 ans	+ 10 ans	Total
Valeur actualisée de l'obligation	105	282	407	1381	2175
Juste valeur des actifs du régime	(16)	(70)	(89)	(500)	(735)
Passif (actif) net au titre de prestations définies	89	212	318	821	1 440

La duration moyenne pondérée des régimes s'élève à 15 années au 31 décembre 2021 (14 années au 31 décembre 2020).

05

Renault Group

L'information financière et comptable

19 – E – Évolution des engagements, des fonds investis et de la provision

(en millions d'euros)	Valeur actualisée de l'obligation (A)	Juste valeur des actifs du régime (B)	Passif (actif) net au titre de prestations définies (A) +(B)
Solde au 31 décembre 2020	2 318	(671)	1 647
Coût des services rendus de la période	85	-	85
Coût des services passés et profits et pertes sur liquidation	-	-	-
Intérêt net sur le passif (actif) net	17	(6)	11
Effets des mesures d'adaptation des effectifs	(5)	-	(5)
Charge (produit) de l'exercice 2021 au compte de résultat (Note 10-C)	97	(6)	91
Pertes et gains actuariels sur l'obligation découlant des changements d'hypothèses démographiques	(9)	-	(9)
Pertes et gains actuariels sur l'obligation découlant des changements d'hypothèses financières	(90)	-	(90)
Pertes et gains actuariels sur l'obligation découlant des effets d'expérience	(10)	-	(10)
Rendement net des actifs du régime (hors partie en intérêts nets)	-	(25)	(25)
Charge (produit) de l'exercice 2021 en autres éléments du résultat global	(109)	(25)	(134)
Contributions versées aux fonds par l'employeur	-	(13)	(13)
Contributions versées aux fonds par les salariés	-	(2)	(2)
Prestations payées au titre du régime	(134)	10	(124)
Effet des variations de cours de change	34	(29)	5
Effet des variations de périmètre et autres ⁽¹⁾	(31)	1	(30)
Solde au 31 décembre 2021	2 175	(735)	1 440

(1) Les effets de variation de périmètre et autres comprennent notamment le réclassement de 60 millions d'euros en provision pour restructuration de la provision pour indemnité de retraite relative au personnel qui bénéficiera d'indemnités dans le cadre de l'accord de Rupture Conventionnelle Collective.

Le cumul des écarts actuariels net d'impôts (hors part des entreprises associées) enregistrés en autres éléments du résultat global est une charge de 768 millions d'euros au 31 décembre 2021 (charge de 855 millions d'euros au 31 décembre 2020).

Une baisse de 100 points de base des taux d'actualisation utilisés pour chacun des régimes entraînerait une augmentation des engagements de 537 millions d'euros au 31 décembre 2021 (509 millions d'euros au 31 décembre 2020). De même, une hausse de 100 points de base des taux d'actualisation utilisés pour chacun des régimes entraînerait une diminution des engagements de 472 millions d'euros au 31 décembre 2021 (452 millions d'euros au 31 décembre 2020).

19 – F – Détail de la juste valeur des actifs investis

Les actifs investis via des fonds de pension et des compagnies d'assurance s'analysent comme suit :

(En millions d'euros)	31 décembre 2021		
	Actifs cotés sur des marchés actifs	Actifs non cotés	Total
Fonds de pension			
Trésorerie et équivalents de trésorerie	1	-	1
Actions	115	-	115
Obligations	245	-	245
Parts dans des fonds communs de placement et autres	50	-	50
Total fonds de pension	411	-	411
Compagnies d'assurance			
Trésorerie et équivalents de trésorerie	1	7	8
Actions	9	-	9
Obligations	211	5	216
Biens immobiliers	30	1	31
Parts dans des fonds communs de placement et autres	29	31	60
Total compagnies d'assurance	280	44	324
TOTAL	691	44	735

Les actifs des fonds de pension en obligations se rapportent principalement aux régimes localisés au Royaume-Uni (52,2%). Les contrats d'assurance en obligations concernent principalement les Pays-Bas (20,4%), la France (12,2%), la Suisse (4,2%) et l'Allemagne (3,8%). Les taux de rendements réels des fonds investis au Royaume-Uni sont présentés en Note 19-B. La moyenne pondérée des taux de rendement réels des principaux fonds investis par le Groupe est de 5,4% en 2021 (2,2% en 2020).

À ce jour, la meilleure estimation des contributions à verser aux fonds en 2021 est de l'ordre de 11 millions d'euros.

Les actifs de pension du Groupe ne comportent pas d'instruments financiers de Renault Group. Les investissements immobiliers ne comportent pas de biens immobiliers occupés par le Groupe.

Note 20

Evolution des provisions pour risques et charges

(En millions d'euros)	Coûts de restructuration ⁽¹⁾	Garantie	Litiges et risques fiscaux hors impôts sur les sociétés	Activités d'assurance ⁽²⁾	Engagements donnés et autres	Total
Au 31 décembre 2020	812	992	205	400	421	2 920
Dotations aux provisions	371	574	28	31	321	1 325
Reprises de provisions pour consommation	(490)	(548)	(25)	(54)	(98)	(1 225)
Reprises reliquats de provisions non consommées	(68)	(10)	(55)	-	(78)	(230)
Mouvements de périmètre	-	-	-	-	(1)	(1)
Ecart de conversion et autres mouvements	27	4	-	-	15	46
Au 31 décembre 2021⁽³⁾	652	1 003	143	403	580	2 841

(1) Il s'agit des provisions techniques des compagnies d'assurance de l'activité Financement des véhicules.

(2) Part à moins d'un an du total des provisions 1 550 millions d'euros et part à plus d'un an 1 291 millions d'euros.

(3) Les coûts de restructuration incluent un réclassé ment de 50 millions d'euros de provision pour indemnité de retraite rétroactive au personnel qui bénéficiera d'indemnités dans le cadre de l'accord de Rupture Conventionnelle Collective.

05

Renault Group

L'information financière et comptable

Chacun des litiges connus dans lesquels Renault ou des sociétés du Groupe sont impliqués fait l'objet d'un examen à la date d'arrêté des comptes. Après avis des conseils juridiques, les provisions jugées nécessaires sont, le cas échéant, constituées pour couvrir les risques estimés. En 2021, aucun nouveau litige significatif n'a donné lieu à la comptabilisation d'une provision pour risques et charges. Les passifs éventuels sont par ailleurs présentés en Note 28-A2.

Les dotations aux provisions pour coûts de restructuration concernent principalement la Région Europe (Note 0-A). En France, les provisions pour restructurations pour les départs attendus dans le

cadre du plan de Rupture Conventionnelle Collective ont été constituées pour un montant net des provisions pour indemnités de départ en retraite.

Au 31 décembre 2021, les autres provisions comprennent 98 millions d'euros de provisions constituées dans le cadre de l'application de réglementations liées à l'environnement (91 millions d'euros au 31 décembre 2020). Ces provisions incluent les frais liés aux véhicules et batteries hors d'usage et les frais de dépollution de terrains industriels en région Europe et de sites industriels dans les Régions Amériques et Eurasie.

Note 21

Autres passifs courants et non courants

(En millions d'euros)	31 décembre 2021			31 décembre 2020		
	Non courant	Courant	Total	Non courant	Courant	Total
Impôts exigibles courants	-	200	200	-	221	221
Provisions d'impôts sur les résultats relatives à des positions fiscales incertaines	217	0	223	179	0	185
Dettes fiscales (hors impôts exigibles courants)	17	1 201	1 218	18	1 341	1 359
Dettes sociales	20	1 324	1 350	24	1 250	1 274
Dettes diverses	202	4 426	4 628	248	5 416	5 664
Produits différés	1 212	1 450	2 668	1 395	1 622	3 017
Dérivés sur opérations initiées à des fins d'exploitation de l'Automobile	-	80	80	-	13	13
Passifs liés aux actifs destinés à être cédés	-	182	182	-	-	-
Total des autres passifs	1 457	8 075	10 132	1 685	9 042	11 327
Total	1 674	8 947	10 621	1 804	9 809	11 733

Les dettes diverses courantes correspondent notamment aux dettes sur fournisseurs d'immobilisations pour 597 millions d'euros (1 110 millions d'euros au 31 décembre 2020), aux charges à payer au titre de programmes d'incitation à la vente pour 1 731 millions d'euros (1 883 millions d'euros au 31 décembre 2020) et aux produits constatés d'avance dans le cadre des contrats de ventes de véhicules avec engagement de reprise pour 370 millions d'euros (000 millions d'euros au 31 décembre 2020). Les produits différés comprennent notamment les produits différés sur les

contrats de services de l'Automobile, tels que des contrats d'entretien ou d'extension de garantie, ainsi que des avances reçues dans le cadre de contrats de coopération avec des partenaires. Ils correspondent à des paiements reçus dans le cadre de contrats qui prévoient un rythme de règlements par les clients indépendant de l'exécution de l'obligation de performance par le Groupe (paiements d'avance en totalité ou paiements périodiques à terme à échoir). Les produits différés sont reconnus en chiffre d'affaires sur la durée de vie des contrats. Ils s'analysent de la manière suivante :

(En millions d'euros)	Contrats de services automobiles		Contrats de Coopérations	
	2021	2020	2021	2020
Produits différés au 1^{er} janvier	1 011	1 084	1 301	1 331
Produits différés encaissés au cours de la période	367	556	114	223
Produits différés reconnus en chiffre d'affaires au cours de la période	(403)	(010)	(209)	(248)
Variations de périmètre	-	-	-	-
Écarts de conversion et autres mouvements	-	(13)	3	(4)
Produits différés au 31 décembre	915	1 011	1 119	1 301
Dont part à moins d'un an	700	014	1 002	180
Dont part à plus d'un an et moins de 3 ans	113	87	8	244
Dont part à plus de 3 ans et moins de 5 ans	12	10	10	867

05

Renault Group

L'information financière et comptable

5.2.2.6.5. Actifs et passifs financiers, juste valeur et gestion des risques financiers

Note 22

Actifs financiers - Trésorerie et équivalents de trésorerie

22 - A - Ventilation courant / non courant

(en millions d'euros)	31 décembre 2021			31 décembre 2020		
	Non courant	Courant	Total	Non courant	Courant	Total
Titres Daimler	-	-	-	951	-	951
Autres titres de sociétés non contrôlées	72	-	72	40	-	40
Valeurs mobilières et titres de créances négociables	-	898	898	-	420	420
Dérivés actifs sur opérations de financement de l'Automobile	50	181	237	95	208	303
Prêts et autres	245	306	551	161	457	618
Total actifs financiers	373	1380	1753	1253	1181	2434
<i>Dont valeur brute</i>	<i>373</i>	<i>1383</i>	<i>1756</i>	<i>1255</i>	<i>1207</i>	<i>2462</i>
<i>Dont dépréciation</i>	<i>-</i>	<i>(3)</i>	<i>(3)</i>	<i>(2)</i>	<i>(26)</i>	<i>(28)</i>
Équivalents de trésorerie ⁽¹⁾	-	10 209	10 209	-	10 340	10 340
Trésorerie	-	11 719	11 719	-	11 357	11 357
Total trésorerie et équivalents de trésorerie	-	21 928	21 928	-	21 697	21 697

(1) Les équivalents de trésorerie sont principalement composés de dépôts bancaires à terme sur des maturités inférieures ou égales à 3 mois pour 3 125 millions d'euros (3 201 millions d'euros au 31 décembre 2020) avec un risque faible de changement de la rémunération, et d'OPCVM ayant investi dans des fonds monétaires et répondant favorablement aux critères de classement en équivalents de trésorerie pour 5 514 millions d'euros (5 514 millions d'euros au 31 décembre 2020).

L'information relative aux risques de contrepartie sur les actifs financiers ainsi que sur la trésorerie et les équivalents de trésorerie est fournie en Note 25-Ba.

22 - B - Titres DAIMLER

Le Groupe a cédé en mars 2021 l'intégralité de sa participation dans le groupe Daimler représentant 1,64 % du capital, au prix de 09,50 euros par action soit un montant de 1 143 millions d'euros, dans le cadre d'un placement auprès d'investisseurs qualifiés. Les titres Daimler étaient évalués sur option à la juste valeur par le biais des autres éléments du résultat global, sans recyclage possible en résultat en cas de cession. Leur juste valeur était déterminée par référence au cours de l'action. Au 31 décembre 2020,

ils représentaient 951 millions d'euros. La plus-value réalisée par rapport au prix d'acquisition (35,52 euros par titre) s'élève à 554 millions d'euros dont 187 millions d'euros sur l'exercice 2021 comptabilisés en Autres éléments du résultat global. Le groupe Nissan a également cédé sa participation dans Daimler AG au cours du premier semestre 2021 (Note 12-D).

22 - C - Autres Titres de sociétés non contrôlées

Les autres titres des sociétés non contrôlées incluent au 31 décembre 2021 un montant de 37 millions d'euros (27 millions d'euros au 31 décembre 2020) relatif aux Fonds Avenir Automobile dans le cadre du plan de soutien aux

équipementiers mis en œuvre par les pouvoirs publics et les constructeurs automobiles. Le montant restant à appeler auprès de Renault au 31 décembre 2021 s'élève à 88 millions d'euros.

22 - D - Trésorerie non disponible pour le Groupe

Le Groupe dispose de liquidités dans des pays où les conditions de rapatriement des fonds peuvent s'avérer complexes pour des raisons réglementaires ou politiques. Dans la majorité des pays concernés, ces fonds font l'objet d'un emploi local pour des besoins industriels ou de financement des ventes.

Une partie des comptes courants bancaires détenus par les Fonds Communs de Titrisation du Financement des ventes est affectée au rehaussement de crédit des créances titrisées et sert en conséquence de collatéral en cas de défaut de paiement des créances (Notes 15-B1 et 28-A4). Ces comptes courants bancaires s'élevaient à 909 millions d'euros au 31 décembre 2021 (670 millions d'euros au 31 décembre 2020).

05

Note 23

Passifs financiers et dettes de Financement des ventes

23 - A - Ventilation courant / non courant

(En millions d'euros)	31 décembre 2021			31 décembre 2020		
	Non courant	Courant	Total	Non courant	Courant	Total
Titres participatifs Renault SA	247	-	247	245	-	245
Emprunts obligataires	7 874	254	8 128	5 839	842	6 681
Autres dettes représentées par un titre	-	997	997	-	1 318	1 318
Emprunts auprès des établissements de crédit	3 404	1 777	5 241	5 048	800	5 848
- Dont emprunts en France	2 325	1 080	3 405	4 378	98	4 476
- Dont emprunts en Russie	1 087	14	1 101	1 021	133	1 154
- Dont emprunts d'Avtovaz	1 087	14	1 101	1 021	118	1 139
- Dont emprunts au Brésil	52	432	484	249	387	636
- Dont emprunts au Maroc	-	181	181	-	130	130
Dettes locatives	479	124	603	539	119	658
Autres passifs financiers ⁽¹⁾	215	252	467	158	427	585
Passifs financiers de l'Automobile hors dérivés	12 279	3 404	15 683	12 420	3 572	15 992
Dérivés passifs sur opérations de financement de l'Automobile	54	199	253	99	337	436
Passifs financiers de l'Automobile	12 333	3 603	15 936	12 519	3 909	16 428
Passifs financiers du secteur Mobilité ⁽²⁾	0	2	8	14	15	29
Dettes subordonnées et Titres participatifs Diaa ⁽³⁾	893	-	893	890	-	890
Passifs financiers	13 232	3 605	16 837	13 423	3 924	17 347
Emprunts obligataires	-	13 810	13 810	-	17 560	17 560
Autres dettes représentées par un titre	-	4 161	4 161	-	4 432	4 432
Emprunts auprès des établissements de crédit	-	5 734	5 734	-	4 552	4 552
Autres dettes porteuses d'intérêts, y compris les dettes locatives ⁽⁴⁾	-	21 374	21 374	-	20 919	20 919
Dettes de Financement des ventes hors dérivés	-	45 079	45 079	-	47 463	47 463
Dérivés passifs sur opérations de financement du Financement des ventes	-	44	44	-	84	84
Dettes de Financement des ventes	-	45 123	45 123	-	47 547	47 547
Total passifs financiers et dettes de Financement des ventes	13 232	48 728	61 960	13 423	51 471	64 894

(1) La dette financière relative aux achats en substance de contrats locatifs comptabilisés en application d'IAS 16 représentait 99 millions d'euros au 31 décembre 2021 (85 millions d'euros au 31 décembre 2020).

(2) Les passifs financiers du secteur des Mobilités y compris les financements internes s'élevaient à 46 millions d'euros (51A2).

(3) Compris les titres subordonnés de RCI Banque pour un montant de 856 millions d'euros au 31 décembre 2021 (890 millions d'euros au 31 décembre 2020).

(4) Compris les dettes locatives relatives au secteur Financement des ventes pour 88 millions d'euros au 31 décembre 2021 (48 millions d'euros au 31 décembre 2020).

05

Renault Group

L'information financière et comptable

23 – B – Variation des passifs financiers de l'Automobile et des dérivés actifs sur opérations de financement

(en millions d'euros)	31 décembre 2020	Variation des flux de trésorerie	Variation découlant de l'obtention ou de la perte du contrôle de filiales et d'autres unités opérationnelles			Autres variations n'impactant pas les flux de trésorerie	31 décembre 2021
			Variations de change n'impactant pas les flux de trésorerie				
Titres participatifs Renault SA	245	-	-	-	2	247	
Emprunts obligataires	6 081	1 411	-	18	18	8 128	
Autres dettes représentées par un titre	1 318	(349)	-	28	-	997	
Emprunts auprès des établissements de crédit	6 514	(1 829)	-	79	(23)	5 241	
Dettes locatives	649	(121)	-	4	71	603	
Autres passifs financiers	585	(188)	(3)	42	1	467	
Passifs financiers de l'Automobile hors dérivés	15 992	(546)	(3)	171	60	15 683	
Dérivés passifs sur opérations de financement de l'Automobile	436	(107)	-	(56)	(20)	253	
Total passifs financiers de l'Automobile (a)	16 428	(653)	(3)	115	40	15 936	
Dérivés actifs sur opérations de financement de l'Automobile (b)	393	(134)	-	-	(22)	237	
Variation nette des passifs financiers de l'Automobile dans le tableau des flux de trésorerie sectoriel (section 2.2.5) (a) – (b)		(519)					
Passifs financiers des Services de Mobilité	29	9	-	-	(30)	8	
Variation nette des passifs financiers dans le tableau des flux de trésorerie consolidés		(510)					

23 – C – Evolution des passifs financiers et dettes de Financement des ventes

Evolution des titres participatifs de l'Automobile

Les titres participatifs émis en octobre 1983 et en avril 1984 par Renault SA sont des titres perpétuels subordonnés cotés à la Bourse de Paris. Ils font l'objet d'une rémunération annuelle d'un minimum de 9 %, composée d'une partie fixe égale à 0,75 % et d'une partie variable, fonction de l'évolution du chiffre d'affaires consolidé, calculée à structure et méthodes de consolidation identiques.

Les titres participatifs sont comptabilisés selon la méthode du coût amorti, lequel est obtenu en actualisant les coupons d'intérêts prévisionnels des titres participatifs au taux d'intérêt effectif des emprunts.

Le cours de Bourse des titres participatifs s'élève à 442,00 euros à la date du 31 décembre 2021 (373,05 euros au 31 décembre 2020). La dette financière évaluée sur la base du cours de bourse s'établit à 353 millions d'euros (298 millions d'euros au 31 décembre 2020).

Évolution des emprunts obligataires et autres dettes de l'Automobile

Dans le cadre de son programme EMTN, Renault SA a émis un emprunt Eurobond en avril 2021 pour un nominal de 600 millions d'euros avec une maturité de 7 ans et un coupon de 2,5 %, ainsi qu'un emprunt Eurobond en décembre 2021 pour un nominal de 500 millions d'euros avec une maturité de 5 ans et demi et un coupon de 2,5 %.

Dans le cadre de son programme Shelf Registration, Renault SA a lancé le 6 juillet 2021 une émission obligataire sur le marché japonais pour un montant total de 150 milliards de yens, comprenant une tranche d'un montant de 40 milliards de yens avec une maturité de 2 ans et une tranche d'un montant de 110 milliards de yens avec une maturité de 3 ans.

En 2021, les remboursements obligataires de Renault SA s'établissent à 826 millions d'euros.

En 2021, le groupe AVTOVAZ a procédé au remboursement de passifs financiers pour un montant total de 93 millions d'euros.

Présentation générale de Renault Group	Développement durable	Gouvernement d'entreprise	Risque et contrôle	Information financière et comptable	Information sur la société, le capital et l'actionariat	Assemblée Générale	Informations complémentaires
----------------------------------------	-----------------------	---------------------------	--------------------	-------------------------------------	---------------------------------------------------------	--------------------	------------------------------

Information financière et comptable

Prêt garanti par l'Etat de l'Automobile

Renault Group a procédé en 2020 à l'ouverture auprès d'un pool bancaire composé de cinq banques d'une ligne de crédit d'un montant maximal de 5 milliards d'euros bénéficiant d'une garantie de l'Etat français à hauteur de 90% du montant emprunté. Cette ligne de crédit a été tirée au 31 décembre 2020 à hauteur de 4 milliards d'euros en trois tranches de respectivement 2 milliards d'euros (tirage effectué le 5 août 2020), 1 milliard d'euros (tirage effectué le 22 septembre 2020) et 1 milliard d'euros (tirage effectué le 23 décembre 2020), le montant de 1 milliard d'euros n'est plus disponible.

Cette ligne de crédit prévoit une maturité initiale pour chaque tirage de 12 mois, avec faculté pour Renault Group de proroger la maturité de trois années supplémentaires, avec un profil de remboursement par tiers. Le taux de chaque tirage était indexé sur l'Euribor 12 mois pour la première année, puis l'Euribor 6 mois pour les éventuelles prorogations. Un remboursement anticipé après l'éventuelle prorogation est possible en cours de vie des tirages, pour un nominal d'au moins 330 millions d'euros.

En cas de prorogation, les tirages sont remboursables par tiers en 2022, 2023 et 2024 aux dates anniversaires des tirages avec une option de remboursement anticipé des échéances restantes à la main de Renault Group.

Le Groupe a exercé les options de prorogation de chacune des tranches, à l'exception de celle relative à l'échéance du mois d'août 2021 remboursée pour un montant de 1 milliard d'euros.

Le changement d'intention entre le 31 décembre 2020 et le 30 juin 2021 relatif à un montant de 1 milliard d'euros du tirage du 5 août 2020 a été traité comme une modification de dette conformément à IFRS 9 - paragraphe B5.4.6, conduisant à une diminution de la dette financière avec pour contrepartie un produit financier de 23 millions d'euros en résultat financier (voir Note 7).

Un remboursement anticipé de 340 millions d'euros a été effectué le 7 février 2022 correspondant à la dernière échéance (août 2024) de la première tranche. La décision de remboursement anticipée n'était pas prise au 31 décembre 2021 et cette dette est donc classée en non-courant dans les comptes 2021. Il sera également annoncé le 18 février 2022 que le Groupe a l'intention de rembourser par anticipation 1,02 milliard d'euros en 2022 (y compris les 340 millions d'euros susmentionnés) en commençant par les échéances les plus lointaines (août, septembre et décembre 2024). Les reclassements entre la part courante et non courante des dettes concernées seront comptabilisés en 2022 ainsi que l'impact de ces changements sur le résultat financier. L'intégralité de la dette classée en non-courant au 31 décembre 2021 sera donc reclassée en courant au cours ou à la fin de l'exercice 2022.

Évolution des dettes de Financement des ventes

En 2021, le groupe ROI Banque a émis de nouveaux emprunts obligataires dont les échéances se situent entre 2023 et 2025 pour un montant de 600 millions d'euros et a procédé au remboursement d'emprunts obligataires pour un montant total de 4 292 millions d'euros.

Le groupe a pu bénéficier du programme TLTRO III émis par la Banque Centrale Européenne (BCE).

- Trois tirages ont été réalisés au cours de l'année 2020 : 750 millions d'euros à maturité juin 2023, 500 millions d'euros à maturité septembre 2023 et 500 millions d'euros à maturité décembre 2023, soit un total de 1750 millions d'euros venant à échéance en 2023.

- Deux nouveaux tirages ont été réalisés au cours de l'année 2021 : 750 millions d'euros à maturité septembre 2024 et 750 millions d'euros à maturité décembre 2024.

Le groupe a choisi d'appliquer IFRS9 aux tirages effectués sur le programme TLTRO III, en considérant que le taux fixé par la Banque Centrale Européenne est un taux de marché, dans la mesure où il s'applique de la même manière à l'ensemble des banques bénéficiant du programme et où la Banque Centrale Européenne décide du taux et peut le modifier de manière unilatérale à tout moment.

Le taux d'intérêt effectif initial des tirages prend en compte l'atteinte par le groupe des objectifs d'octroi de crédit fixés pour la période de référence se terminant au mois de mars 2021. L'atteinte de ces objectifs a été confirmée par la BCE au mois de septembre 2021. Par prudence, le Groupe n'a pas intégré dans ses estimations l'atteinte des objectifs d'octroi de crédit sur la période spéciale de référence additionnelle. De ce fait, les modifications des conditions de taux décrites dans la décision 2021/124 de la BCE du 29 janvier 2021 n'ont pas eu d'impact sur les flux futurs estimés de la dette et ont donc été sans effet sur la comptabilisation des tirages.

Le taux applicable à la période juin 2021 - juin 2022 pourrait encore faire l'objet d'une bonification en cas d'atteinte des objectifs d'octroi de crédit sur la période spéciale de référence additionnelle. En application des dispositions actuelles d'IFRS9, l'impact de cette bonification, si elle était atteinte, serait comptabilisé en ajustement de la valeur de la dette en application du paragraphe B5.4.6.

Le groupe ROI Banque a également pu bénéficier du programme TFSME émis par la Banque d'Angleterre en 2020 et a pu effectuer en 2021 un tirage de 409 millions de livre sterling avec une maturité en septembre et en octobre 2025.

Le taux d'intérêt maximum applicable à ces financements sur la période est calculé sur la base du taux de base de la Banque d'Angleterre (0,10% au 31 décembre 2021) avec une marge de 0,25%. Le groupe ROI Banque pourrait bénéficier d'un taux favorable en

05

05

Renault Group

L'information financière et comptable

respectant certains critères d'éligibilité, incluant notamment un critère de croissance des crédits octroyés sur une période se terminant en juin 2021.

Le groupe ROI Banque a appliqué IFRS9 à ces financements, en considérant ce taux ajustable comme un taux de marché applicable à toutes les banques bénéficiant du programme TFSME. Le taux d'intérêt effectif du financement a été fixé au maximum, le groupe ne s'attendant pas à atteindre le critère de croissance d'octroi de prêts.

La collecte de dépôts a progressé de 512 millions d'euros (dont 1 009 millions d'euros de dépôts à vue et (497) millions d'euros de dépôts à terme) au cours de l'année 2021, pour atteindre 21 020 millions d'euros (dont 15 724 millions d'euros de dépôts à vue et 5 296 millions d'euros de dépôts à terme), classés en autres dettes porteuses d'intérêts. La collecte des dépôts est réalisée en Allemagne, Autriche, Brésil, Espagne, France, Royaume-Uni et Pays-Bas.

Sorties de trésorerie relatives aux contrats de location

Les sorties de trésorerie relatives aux contrats de location retraités selon IFRS10 s'élèvent à 145 millions d'euros en 2021 (170 millions d'euros en 2020). Ce montant inclut le remboursement du nominal des

dettes locatives pour 126 millions d'euros en 2021 (148 millions d'euros en 2020) et des intérêts pour 19 millions d'euros en 2021 (22 millions d'euros en 2020).

Les sorties de trésorerie relatives aux contrats de location retraités en achats en substance selon IAS10 s'élèvent à 11 millions d'euros en 2021 (1 million d'euros en 2020). Ce montant n'inclut pas le remboursement des intérêts.

Les sorties de trésorerie relatives aux contrats de location bénéficiant de l'exemption court terme ou de faible valeur s'élèvent à 95 millions d'euros en 2021 (91 millions d'euros en 2020) (Note 5-C).

La sortie future possible de trésorerie due à l'exercice des options de prolongation et des contrats signés dont la date de prise d'effet intervient postérieurement à la fin de l'exercice est de 49 millions d'euros.

Évolution des passifs financiers des Services de Mobilité

Les passifs financiers des Services de Mobilité sont des financements internes au Groupe émis par Renault s.a.s. sous la forme de prêts rémunérés. Ils incluaient au 31 décembre 2020 une clause de rachat de minoritaires (put) sur Oolnagour Limited exercée en 2021.

23 - D - Ventilation par échéance

Pour les passifs financiers y compris les dérivés, les flux contractuels sont similaires aux flux attendus et correspondent aux montants à décaisser.

Pour les instruments financiers à taux variable, les intérêts ont été estimés sur la base du taux d'intérêt en vigueur au 31 décembre 2021.

Les titres participatifs Renault SA et Diac étant des titres dont la date de remboursement n'est pas fixée, il n'est pas fait mention de leurs flux contractuels.

Échéancier des passifs financiers de l'Automobile

05

	31 décembre 2021											
	Valeur au bilan	Total des flux contractuels	-1an					1 à 2 ans	2 à 3 ans	3 à 4 ans	4 à 5 ans	+ 5 ans
			0 à 3 mois	3 à 12 mois	Total							
(En millions d'euros)												
Emprunts obligataires Renault SA 2017	1704	1718	-	218	218	750	-	750	-	-	-	-
Emprunts obligataires Renault SA 2018	1590	1590	-	-	-	140	700	-	750	-	-	-
Emprunts obligataires Renault SA 2019	1554	1557	-	-	-	-	57	1000	-	500	-	-
Emprunts obligataires Renault SA 2020	1000	1000	-	-	-	-	-	-	1000	-	-	-
Emprunts obligataires Renault SA 2021	2250	2240	-	-	-	804	886	-	-	1100	-	-
Intérêts courus, frais et primes	80	80	12	88	50	(7)	(6)	(4)	(2)	(1)	-	-
Total emprunts obligataires	8128	8135	12	256	268	1187	1587	1740	1748	1500	-	-
Autres dettes représentées par un titre	997	997	821	176	997	-	-	-	-	-	-	-
Emprunts auprès des établissements de crédit	5241	5709	276	1918	2194	1010	1488	522	-	-	-	-
- Dont emprunts en France	3405	3405	59	1021	1080	1106	1219	-	-	-	-	-
- Dont emprunts en Russie	1101	1101	7	7	14	301	264	522	-	-	-	-
- Dont emprunts d'Autovoz	1101	1101	7	7	14	301	264	522	-	-	-	-
- Dont emprunts au Brésil	484	484	87	345	432	52	-	-	-	-	-	-
- Dont emprunts au Maroc	181	181	24	157	181	-	-	-	-	-	-	-
Dettes locatives	608	687	44	80	124	128	64	58	40	210	-	-
Autres passifs financiers	467	492	12	272	284	98	27	19	15	40	-	-
Total autres passifs financiers	7308	7835	1153	2446	3509	1731	1574	590	64	268	-	-
Intérêts futurs sur emprunts obligataires et autres passifs financiers	-	966	47	175	222	241	210	152	92	40	-	-
Titres participatifs	247	244	-	-	-	-	-	-	-	244	-	-
Dérivés passifs sur opérations de financement	258	258	127	72	199	88	12	1	8	-	-	-
Total des passifs financiers de l'Automobile	15 936	17 433	1 339	2 949	4 288	3 107	3 383	2 408	1 007	2 100	-	-

05

Renault Group

L'information financière et comptable

Échéancier des dettes et passifs financiers du Financement des ventes

	31 décembre 2021									
	Valeur au bilan	Total des flux contractuels	-1 an			1 à 2 ans	2 à 3 ans	3 à 4 ans	4 à 5 ans	+ 5 ans
			0 à 3 mois	3 à 12 mois	Total					
(en millions d'euros)										
Emprunts obligataires RCI Banque 2015	745	743	-	743	743	-	-	-	-	-
Emprunts obligataires RCI Banque 2016	1 858	1 850	-	-	-	1 850	-	-	-	-
Emprunts obligataires RCI Banque 2017	3 721	3 701	744	1 207	1 951	-	1 150	600	-	-
Emprunts obligataires RCI Banque 2018	2 244	2 235	-	45	45	871	-	550	750	-
Emprunts obligataires RCI Banque 2019	3 409	3 402	120	320	440	1 424	948	-	650	-
Emprunts obligataires RCI Banque 2020	1 516	1 520	45	343	388	317	50	15	-	750
Emprunts obligataires RCI Banque 2021	675	675	-	5	5	195	350	304	22	-
Intérêts courus, frais et primes	87	87	23	60	83	7	1	-	(2)	(2)
Total emprunts obligataires	13 810	13 755	932	2 723	3 655	4 164	2 499	1 269	1 420	748
Autres dettes représentées par un titre	4 161	4 139	723	1 007	1 730	1 566	573	199	81	-
Emprunts auprès des établissements de crédit	5 734	5 735	620	568	1 188	2 270	1 710	567	-	-
Dettes locatives	58	59	4	10	14	14	14	7	4	0
Autres dettes porteuses d'intérêts	21 316	21 316	17 138	1 525	18 663	1 821	666	466	200	-
Total autres passifs financiers	31 269	31 249	18 485	3 110	21 595	5 161	2 963	1 239	285	0
Intérêts futurs sur emprunts obligataires et autres passifs financiers		703	312	186	498	82	68	46	0	8
Dettes subordonnées et titres participatifs Diao	893									
Dérivés passifs sur opérations de financement	44	(13)	17	(6)	11	(28)	(6)	9	1	-
Total dettes et passifs financiers du Financement des ventes	46 016	45 664	19 746	6 013	25 759	9 379	5 524	2 503	1 712	757

Échéancier des passifs financiers des Services de Mobilité

	31 décembre 2021							
	Valeur au bilan	Total des flux contractuels	-1 an			1 à 2 ans	2 à 3 ans	3 à 4 ans
			0 à 3 mois	3 à 12 mois	Total			
(en millions d'euros)								
Autres dettes porteuses d'intérêts	8	8	-	2	2	-	0	-
Total autres passifs financiers	8	8	-	2	2	-	0	-
Dérivés passifs sur opérations de financement	-	-	-	-	-	-	-	-
Total des passifs financiers du secteur Mobilités	8	8	-	2	2	-	0	-

23 – E – Financement par cessions de créances et affacturage inversé

Financement de l'Automobile par cessions de créances

Le secteur Automobile assure une partie de son financement externe par des contrats de cessions de créances à des établissements financiers tiers.

Les financements par cessions de créances commerciales sont les suivants :

	31 décembre 2021		31 décembre 2020	
	Auprès d'organismes tiers	Auprès du Financement des ventes	Auprès d'organismes tiers	Auprès du Financement des ventes
(En millions d'euros)				
Cessions de créances Automobile (hors AVTOVAZ)	1 878	181	1 467	807
Cessions de créances AVTOVAZ	104	-	116	-
Financement du Réseau indépendant de l'Automobile (hors AVTOVAZ)	-	4 876	-	5 754
Financement du Réseau indépendant d'AVTOVAZ	-	-	25	-
Total cédé	1 477	5 057	1 608	6 061

Le total des créances fiscales cédées et décomptabilisées en 2021 représente 205 millions d'euros et correspond à des créances de CIR pour 139 millions d'euros, et de TVA pour 66 millions (105 millions d'euros de créances de CIR et 49 millions d'euros de TVA en 2020).

Les créances fiscales françaises qui font l'objet d'une cession hors Groupe (créances de crédit d'impôt recherche - CIR), et dont la quasi-totalité des risques et avantages inhérents à la propriété des créances est transférée au cessionnaire, ne donnent lieu à sortie du bilan que lorsque le risque de dilution est jugé inexistant. C'est notamment le cas si les créances cédées ont déjà fait l'objet d'un contrôle fiscal ou d'un audit préalable. Il n'y a pas de créances fiscales cédées maintenues au bilan au 31 décembre 2021.

Les créances cédées sont décomptabilisées lorsque l'essentiel des risques et avantages qui leur sont

associés est également transféré à ces tiers, tel que décrit en Note 2-P.

Le secteur Automobile cède au secteur Financement des ventes ses créances sur le réseau de distribution. Le total des créances sur le réseau de distribution porté par le secteur Financement des ventes concerne principalement Renault Group. Les montants sont présentés en Note 15-D.

Financement de l'Automobile par utilisation de programmes d'affacturage inversé

Le traitement comptable de tels programmes est détaillé en Note 2-P Cessions de créances et affacturage inversé.

En 2021, le Groupe n'a pas utilisé de programmes d'affacturage inversé et il n'y a donc pas de dettes financières à ce titre au 31 décembre 2021 (26 millions d'euros au 31 décembre 2020).

Note 24

Instruments financiers par catégorie, Juste valeur et effets en résultat

24 – A – Ventilation des instruments financiers par catégorie et justes valeurs par niveau

La norme IFRS 9 applicable définit trois catégories d'instruments financiers :

- Les actifs ou passifs financiers à la juste valeur par le biais des autres éléments du résultat global.
- Les actifs ou passifs financiers à la juste valeur par le biais du compte de résultat net.
- Les prêts et créances évalués au coût amorti.

Les instruments financiers comptabilisés à la juste valeur au bilan sont ventilés selon les niveaux de juste valeur suivants :

- Le niveau 1 qui comprend les évaluations basées sur un prix coté sur un marché actif ; en règle générale, la valeur de marché correspond au dernier cours coté.
- Le niveau 2 qui comprend les évaluations basées sur des données observables sur le marché, non incluses dans le niveau 1.

05

Renault Group

L'information financière et comptable

- Le niveau 3 qui comprend les évaluations basées sur des données non observables sur le marché ; en règle générale, la valorisation des titres de sociétés non contrôlées est basée sur la quote-part de situation nette.

Les justes valeurs ont été déterminées sur la base des informations disponibles à la date de clôture de

l'exercice et ne prennent donc pas en compte l'effet des variations ultérieures.

Il n'a été procédé à aucun transfert d'instrument financier entre le niveau 1 et le niveau 2 ni à aucun transfert vers ou en dehors du niveau 3 en 2021.

31 décembre 2021

ACTIFS FINANCIERS ET AUTRES ACTIFS (en millions d'euros)	Notes	Total	Valeur au bilan			Niveau de Juste Valeur des actifs financiers à la juste valeur
			Juste valeur par résultat net	Juste valeur par capitaux propres	Instruments de capitaux propres - évalués selon leur norme de référence	
Créances de Financement des ventes	15	89 498	-	-	89 498	3
Créances clients de l'Automobile	16	788	-	-	788	①
Créances fiscales (y compris impôts exigibles)	17	1 764	-	-	1 764	①
Autres créances et charges constatées d'avance	17	2 725	-	-	2 725	①
Dérivés actifs s/ opérations d'exploitation de l'Automobile	17	50	-	50	-	2
Dérivés actifs s/ opérations de financement du Financement des ventes	17	147	76	71	-	2
Titres de sociétés contrôlées non consolidées	17	96	-	-	96	
Autres titres de sociétés non contrôlées	22	72	72	-	-	3
Valeurs mobilières et titres de créances négociables	22	893	181	762	-	1
Dérivés actifs s/ opérations de financement de l'Automobile	22	237	237	-	-	2
Prêts et autres	22	551	-	-	551	①
Trésorerie et Equivalents de trésorerie	22	21 928	6 952	202	14 774	①
Total des actifs financiers et autres actifs		68 749	7 468	1 085	60 100	00

(1) La juste valeur des créances de Financement des ventes est estimée en actualisant les flux futurs, au taux auquel des prêts similaires (conditions, échéancier et qualité du débiteur) seraient accordés à la date de clôture. Les créances ayant une durée de vie inférieure à un an ne sont pas actualisées, leur juste valeur ne présentant pas d'écart significatif avec leur valeur nette comptable. La juste valeur ainsi déterminée relève du niveau 3, l'évaluation étant réalisée selon des modèles reconnus pour lesquels certaines données significatives, telles que le risque de crédit associé au portefeuille de créances, ne sont pas basées sur des données de marché observables.

(2) Le Groupe n'indique pas la juste valeur des actifs financiers tels que les créances clients de l'Automobile, les créances fiscales ou la trésorerie et les équivalents de trésorerie, car leur valeur comptable nette, après dépréciation est une approximation raisonnable de la juste valeur.

Présentation générale de Renault Group	Développement durable	Gouvernement d'entreprise	Risque et contrôle	Information financière et comptable	Information sur la société, le capital et l'actionariat	Assemblée Générale	Informations complémentaires
----------------------------------------	-----------------------	---------------------------	--------------------	-------------------------------------	---------------------------------------------------------	--------------------	------------------------------

Information financière et comptable

05

		31 décembre 2021						
		Valeur au bilan			Juste Valeur des passifs financiers		Niveau de Juste Valeur des passifs financiers	
		Total	Juste valeur par résultat net	Juste valeur par capitaux propres	Coût amorti	au coût amorti	à la juste valeur	
PASSIFS FINANCIERS ET AUTRES PASSIFS								
<i>(en millions d'euros)</i>								
	Notes							
Dettes fiscales (y compris impôts exigibles)	21	1 484			1 484			
Dettes sociales	21	1 350			1 350			
Dettes diverses et produits différés	21	7 296			7 296			
Dettes fournisseurs	21	7 975			7 975			
Dérivés passifs s/ opérations d'exploitation de l'Automobile	21	86	28	58				2
Titres participatifs Renault	23	247			247	303 ⁽¹⁾		
Titres participatifs Diac	23	17	17					1
Dettes subordonnées	23	876			876	876 ⁽²⁾		
Emprunts obligataires	23	21 938			21 938	21 938 ⁽²⁾		
Autres dettes représentées par un titre	23	5 158			5 158	5 158 ⁽²⁾		
Emprunts auprès des établissements de crédit	23	10 975			10 975	10 975 ⁽²⁾		
Dettes locatives en application d'IFRS 16	23	661			661	661 ⁽²⁾		
Autres dettes porteuses et non porteuses d'intérêts	23	21 791			21 791	21 791 ⁽²⁾		
Dérivés passifs s/ opérations de financement de l'Automobile	23	253	253	-				2
Dérivés passifs s/ opérations de financement du Financement des ventes	23	44	21	23				2
Total des passifs financiers et autres passifs		80 151	319	81	79 751			

(1) Le Groupe n'indique pas la juste valeur des passifs financiers tels que les dettes fournisseurs, fiscales ou sociales, car leur valeur comptable est une approximation raisonnable de la juste valeur.

(2) La juste valeur retenue pour les titres participatifs Renault et DIAC correspond au cours de bourse.

(3) Pour les passifs financiers de l'Automobile et les dettes de financement des ventes évalués au coût amorti au bilan, la juste valeur a été déterminée essentiellement par l'actualisation des flux futurs aux taux proposés à Renault Group au 31 décembre 2021, pour des emprunts de conditions et échéances similaires. Les taux proposés à Renault Group sont obtenus par utilisation de données de marché observables, telles que les courbes de taux zéro-coupon et la cotation sur le marché secondaire des obligations émises par le Groupe; la juste valeur a ainsi été déterminée relative au niveau 2.

24 – B – Variation des instruments financiers de niveau 3

Les instruments financiers de niveau 3 sont constitués des créances de Financement des ventes (39 209 millions d'euros au 31 décembre 2021, 40 645 millions d'euros au 31 décembre 2020), des prêts et autres (551 millions d'euros au 31 décembre 2021, 618 millions d'euros au 31 décembre 2020), de titres de sociétés non contrôlées (72 millions d'euros au 31 décembre 2021, 40 millions d'euros au 31 décembre 2020) ainsi que de certains équivalents

de trésorerie, essentiellement des dépôts à terme (voir Note 22-A). Des actifs financiers sont maintenus au coût historique. S'agissant des autres titres de sociétés non contrôlées, ils sont maintenus au coût historique par exception ou, lorsque celui-ci n'est pas pertinent, sont évalués sur la base de la quote-part de situation nette ou selon une méthode basée sur des données non observables.

05

Renault Group

L'information financière et comptable

24 – C – Effet en résultat des instruments financiers

(En millions d'euros)	Instruments financiers hors dérivés			Instruments dérivés	Total Impact résultat
	Instruments évalués à la juste valeur par le résultat	Instruments évalués à la juste valeur par capitaux propres	Instruments évalués au coût amorti ⁽¹⁾		
Marge opérationnelle	(1)	-	(88)	(89)	(95)
Résultat financier	13	-	(232)	(30)	(255)
Effet en résultat des instruments financiers dans l'Automobile	12	-	(287)	(75)	(350)
Marge opérationnelle	(8)	18	697	(97)	610
Effet en résultat du Financement des ventes	(8)	18	697	(97)	610
Total gains et pertes en résultat	9	13	410	(172)	200

(1) Y compris les passifs financiers faisant l'objet d'une couverture de juste valeur.

Au niveau de l'Automobile, les effets en marge opérationnelle des instruments financiers correspondent essentiellement aux gains et pertes de change sur opérations d'exploitation.

24 – D – Couvertures de juste valeur

(En millions d'euros)	31 décembre 2021	31 décembre 2020
Variation de juste valeur de l'instrument de couverture	(128)	51
Variation de juste valeur de l'élément couvert	122	(40)
Impact net en résultat des couvertures de juste valeur	(6)	2

Les modalités de comptabilisation des opérations de couverture sont décrites en Note 2-X.

Note 25

Dérivés et gestion des risques financiers

25 – A – Dérivés et accords de compensation

25 – A1 – Juste valeur des dérivés et notionnels couverts

La juste valeur des dérivés de l'Automobile correspond à leur valeur au bilan :

(En millions d'euros)	Valeur au bilan			Nominal par échéance		
	Actif	Passif	Nominal	-1 an	1 à 5 ans	+ 5 ans
31 décembre 2021						
Couverture de flux de trésorerie	2	-	-	-	-	-
Dérivés non qualifiés de couverture	213	245	14 503	11 748	2 755	-
Total risque de change	215	245	14 503	11 748	2 755	-
Dérivés non qualifiés de couverture	24	29	3 400	1 713	1 687	-
Total risque de taux	24	29	3 400	1 713	1 687	-
Couverture de flux de trésorerie	54	57	607	358	249	-
Dérivés non qualifiés de couverture	-	2	229	227	2	-
Total risque matières premières	54	59	836	585	251	-
Total Automobile	293	333	18 740	14 046	4 693	-

Présentation générale de Renault Group	Développement durable	Gouvernement d'entreprise	Risque et contrôle	Information financière et comptable	Information sur la société, le capital et l'actionariat	Assemblée Générale	Informations complémentaires
----------------------------------------	-----------------------	---------------------------	--------------------	-------------------------------------	---------------------------------------------------------	--------------------	------------------------------

Information financière et comptable

La juste valeur des dérivés du Financement des ventes correspond à leur valeur au bilan :

(En millions d'euros)	Valeur au bilan		Nominal par échéance			
	Actif	Passif	Nominal	-1 an	1 à 5 ans	+ 5 ans
31 décembre 2021						
Dérivés non qualifiés de couverture	5	16	1180	1107	73	-
Total risque de change	5	16	1180	1107	73	-
Couverture de flux de trésorerie	51	21	9 776	5 627	4 149	-
Couverture de juste valeur	84	6	6 281	1 451	4 080	750
Dérivés non qualifiés de couverture	7	1	7 407	6 333	1 074	-
Total risque de taux	142	28	23 463	13 410	9 303	750
Total Financement des ventes	147	44	24 043	14 518	9 376	750

05

25 - A2 - Accords de compensation et autres engagements similaires

Conventions cadre relatives aux opérations sur instruments financiers à terme et accords similaires

Le Groupe négocie ses contrats d'instruments dérivés à terme sous les conventions-cadres de l'*International Swaps and Derivatives Association* (ISDA) et de la FBF (Fédération Bancaire Française).

La survenance d'un cas de défaut donne à la partie non défaillante le droit de suspendre l'exécution de ses obligations de paiement et au paiement ou à la réception d'un solde de résiliation pour l'ensemble des transactions résiliées.

Les conventions-cadres ISDA et FBF ne répondent pas aux critères de compensation dans les états financiers. Le Groupe ne dispose actuellement d'un droit juridiquement exécutoire de compenser les montants comptabilisés qu'en cas de défaut ou d'événement de crédit.

Tableau de synthèse des compensations des actifs et passifs financiers

31 décembre 2021 (En millions d'euros)	Montants non compensés au bilan				
	Montants au bilan pouvant faire l'objet d'une compensation	Instruments financiers actifs / passifs	Garantie au passif	Garantie hors bilan	Montants nets
Actif					
Dérivés actifs sur opérations de financement de l'Automobile hors AVTOVAZ	237	(205)	-	-	32
Dérivés actifs sur opérations de financement du Financement des ventes	147	(26)	-	-	121
Créances de Financement des ventes sur le réseau ⁽¹⁾	279	-	(134)	-	145
Total actif	663	(231)	(134)	-	298
Passif					
Dérivés passifs sur opérations de financement de l'Automobile hors AVTOVAZ	258	(205)	-	-	48
Dérivés passifs sur opérations de financement du Financement des ventes	44	(26)	-	-	18
Total passif	297	(231)	-	-	66

(1) Créances de Financement des ventes consenties par Banco RCI Brasil, dont les expositions sont couvertes par le nantissement des « Nitros de cambios » souscrits par les concessionnaires et présentés parmi les autres débiteurs représentés par un titre.

05

Renault Group

L'information financière et comptable

25 – B – Gestion des risques financiers

Le Groupe est exposé aux risques financiers suivants :

- Risque de liquidité ;
- Risques de marché (change, taux, actions et matières premières) ;
- Risque de crédit client et réseau et risque de contrepartie bancaire.

La gestion des risques financiers diffère selon les secteurs opérationnels. Les risques décrits ci-après concernent les secteurs Automobile, en distinguant AVTOTAZ dans certains cas, et Financement des ventes. Le secteur Services de Mobilité ne présente pas de risques financiers spécifiques, son financement étant assuré par le secteur Automobile.

25 – B1 – Risque de liquidité

Le Groupe doit disposer de ressources financières pour financer ses activités automobiles et de financement des ventes et les investissements nécessaires à leur développement. Pour cela, les secteurs Automobile et Financement des ventes empruntent régulièrement sur les marchés de capitaux et bancaires pour refinancer leur dette brute et assurer leur liquidité, ce qui les expose à un risque de liquidité en cas de fermeture prolongée des marchés ou de tension sur l'accès au crédit. Les secteurs Automobile et Financement des ventes font également l'objet de notations financières auprès de plusieurs agences. Toute révision de ces notations à la baisse pourrait limiter et/ou renchérir leur accès aux marchés des capitaux.

Risque de liquidité de l'Automobile

La gestion du risque de liquidité de l'Automobile est réalisée par la Direction Financement et Trésorerie. Elle s'appuie sur un modèle interne, lequel définit le niveau de réserve de liquidité à conserver par l'Automobile pour financer son activité et son développement. Le niveau de réserve de liquidité fait l'objet d'une surveillance mensuelle étroite, grâce à une revue périodique et un reporting adressé au Directeur Financier.

En 2021, la pénurie des semi-conducteurs a entraîné des perturbations générales du marché automobile, et a eu pour impact une baisse de l'activité du Groupe.

Pour l'Automobile, Renault SA assure l'essentiel du refinancement par recours aux marchés de capitaux sous la forme de ressources à long terme (émissions obligataires et placements privés), par des financements à court terme tels que les NEU OP (*Negotiable European Commercial Paper*) ou par des financements bancaires. Renault SA dispose de plusieurs programmes de dettes au 31 décembre 2021 :

- Un programme obligataire EMTN ayant un plafond de 10 milliards d'euros. Ce programme est déposé auprès de l'AMF ;

- Un programme obligataire Shelf Registration sur le marché japonais ayant un plafond de 200 milliards de yens. Ce programme est déposé auprès des autorités boursières Japonaises (Kanto Local Finance Bureau) ;
- Un programme de NEU OP disposant d'un plafond de 2,5 milliards d'euros. Ce programme est déposé auprès de la Banque de France.

Renault SA ainsi que ses programmes de dettes font l'objet de notations financières auprès de plusieurs agences. En 2021, la notation de Renault SA a été affirmée par les agences S&P et Moody's (pour S&P, affirmation le 5 mars 2021 de la notation BB+ avec perspective négative, pour Moody's, affirmation le 5 septembre 2021 de la notation Ba2 avec perspective négative). L'agence Japonaise R&I a également affirmé le 11 mars 2021 sa notation de Renault SA à A- avec perspective négative, tandis que l'agence Japonaise JOR a rehaussé le 18 octobre 2021 la perspective de Renault SA de négative à stable tout en maintenant sa notation à A-.

En 2021, Renault SA a maintenu son accès aux marchés de capitaux en émettant deux emprunts obligataires « Eurobond » et un emprunt obligataire « Samurai ». Les deux emprunts Eurobond ont été émis sous-programme EMTN, l'un en avril 2021 pour un nominal de 200 millions d'euros avec une maturité de sept ans, et l'autre en décembre 2021 pour un nominal de 500 millions d'euros avec une maturité de cinq ans et demi. L'emprunt Samurai a été émis début juillet 2021 pour un nominal de 150 milliards de yens. Il se compose d'une tranche de 40 milliards de yens avec une maturité de deux ans, et d'une tranche de 110 milliards de yens avec une maturité de 3 ans. Renault SA a également maintenu son accès aux financements court terme grâce à l'utilisation de son programme de NEU OP.

Par ailleurs, en août 2021, Renault SA a remboursé 1 milliard d'euros sur les 4 milliards d'euros tirés en 2020 dans le cadre de la convention de crédit bancaire bénéficiant d'une garantie de l'Etat Français. Pour mémoire, cette convention de crédit d'un montant initial de 5 milliards d'euros a été mise en place en 2020 afin de financer les besoins de liquidité générés par la pandémie liée à la Covid-19. Utilisable jusqu'au 31 décembre 2020, elle a été tirée trois fois sur le second semestre 2020 pour un montant total de 4 milliards d'euros.

Renault SA dispose également d'accords de crédit confirmés auprès d'établissements bancaires pour un montant de 3 430 millions d'euros au 31 décembre 2021 (3 430 millions d'euros au 31 décembre 2020). Ces lignes de crédit ont une maturité supérieure à un an et ne sont pas utilisées au 31 décembre 2021 (comme au 31 décembre 2020). Elles constituent une réserve de liquidité pour l'Automobile. La maturité des passifs financiers de l'Automobile au 31 décembre 2021 est présentée en Note 23- D.

Présentation générale de Renault Group	Développement durable	Gouvernement d'entreprise	Risque et contrôle	Information financière et comptable	Information sur la société, le capital et l'actionariat	Assemblée Générale	Informations complémentaires
----------------------------------------	-----------------------	---------------------------	--------------------	-------------------------------------	---------------------------------------------------------	--------------------	------------------------------

Information financière et comptable

05

La documentation contractuelle des accords de crédit confirmés, des financements bancaires et de marché de Renault SA ne contient aucune clause pouvant remettre en cause la mobilisation ou le maintien du crédit en raison de l'évolution de la qualité de signature ou du respect de ratios financiers de Renault. Certains financements, notamment les financements de marché, contiennent des clauses standards de marché (pari passu, negative pledge, cross default).

AVTOVAZ se refinance également en ayant recours à des lignes bancaires locales, dont une ligne de crédit confirmée d'une maturité supérieure à un an pour un montant disponible de 117 millions d'euros au 31 décembre 2021. Les tirages sur ces lignes bancaires sont décidés par AVTOVAZ sur la base de ses prévisions de trésorerie. La maturité des passifs financiers d'AVTOVAZ au 31 décembre 2021 est présentée en Note 23-D. Les dettes financières d'AVTOVAZ ne contiennent pas de covenant qui entraînerait une accélération du remboursement de ces dettes en cas de non-respect de certains ratios financiers.

Au 31 décembre 2021, l'Automobile dispose d'une réserve de liquidité de 17,3 milliards d'euros qui lui permet de faire face à ses engagements à 12 mois. Elle est constituée de 13,9 milliards d'euros de trésorerie et équivalents de trésorerie, et de 3,4 milliards d'euros de lignes de crédit confirmées non utilisées (hors ligne de crédit AVTOVAZ).

Risque de liquidité du Financement des ventes

Le Financement des ventes porte une grande attention à la diversification de ses sources d'accès à la liquidité. Depuis plusieurs années, l'entreprise a largement diversifié ses sources de financement. Au-delà de la base historique d'investisseurs obligataires en euros, de nouvelles zones de distribution ont été exploitées avec succès.

La gestion du risque de liquidité de ROI Banque prend en compte les recommandations de l'Autorité Bancaire Européenne (*European Banking Authority*). Il repose sur plusieurs indicateurs ou analyses (liquidité statique, réserve de liquidité et divers scénarios de stress), réactualisés et soumis au Comité Financier de ROI Banque mensuellement. Les scénarios de stress comprennent des hypothèses de fuite des dépôts, de perte d'accès à de nouveaux financements, d'indisponibilité partielle de certains éléments de la réserve de liquidité ainsi que des prévisions de production de nouveaux crédits.

L'alternance de maturités et de formats d'émission s'inscrit dans la stratégie de diversification des sources de financement poursuivie depuis plusieurs années par le Financement des ventes et permet de toucher le plus grand nombre d'investisseurs.

En l'absence de croissance du portefeuille commercial, les besoins de financement sont restés modestes et le groupe ROI Banque a pris un certain

nombre d'initiatives pour réduire sa réserve de liquidité qui avait atteint un plus haut historique à fin 2020. Dans ce contexte, le Financement des ventes n'a pas émis sur le marché obligataire et cherché à ralentir le rythme de croissance des dépôts clients, qui ont néanmoins progressé de 0,5 milliard d'euros depuis décembre 2020 pour atteindre 21,0 milliards d'euros, soit une croissance de 2,0% contre 15% sur l'année 2020. Pour diversifier ses sources de financement, le groupe ROI Banque a déployé en juillet 2021 son activité de collecte d'épargne au Pays-Bas par l'intermédiaire de la fintech Raisin.

Pour préparer l'avenir, le Financement des ventes a renouvelé et augmenté de 1,4 milliard d'euros à 1,8 milliard d'euros la titrisation auto-souscrite en Italie. Le Financement des ventes a également mis en place un nouveau programme de titrisation privée pour refinancer les valeurs résiduelles des contrats de location financière en France. Celui-ci, actuellement utilisé pour un montant symbolique, pourra être augmenté et représente une source de financement sécurisée potentielle et nouvelle pour l'entreprise. Au cours du second semestre 2021, un nouveau programme de titrisation publique a été mis en place au Royaume-Uni. Les 750 millions de livres sterling de titres seniors auto-souscrits devraient être éligibles aux opérations de politique monétaire à long terme de la Banque d'Angleterre, permettant à ROI Bank UK d'accéder au programme de refinancement à long terme « TFSME » (*Term Funding Scheme for Small and Medium-sized Enterprises*), annoncé par la Banque d'Angleterre en mars 2020, et de diversifier sa réserve de liquidité. Enfin, ROI Banque a placé une titrisation publique adossée à des prêts automobiles en Allemagne et émis 900 millions d'euros de titres seniors (dont 200 millions d'euros auto-souscrits).

Ces ressources, auxquelles s'ajoutent, sur le périmètre Europe, 4,3 milliards d'euros de lignes bancaires confirmées non tirées, 3,3 milliards d'euros de collatéral éligible aux opérations de politique monétaire des Banques Centrales, 0,6 milliards d'euros d'actifs hautement liquides (HQLA), permettent à ROI Banque d'assurer le maintien des financements accordés à ses clients pendant plus de 12 mois sans accès à la liquidité extérieure. Au 31 décembre 2021, la réserve de liquidité de ROI Banque (périmètre Europe) s'établit à 14,4 milliards d'euros (10,0 milliards d'euros au 31 décembre 2020). Cette baisse contrôlée de (2,2) milliards d'euros par rapport au 31 décembre 2020 permet de réduire le coût de portage des excédents de trésorerie. La réserve de liquidité reste néanmoins sensiblement au-dessus des cibles internes.

Les émissions et programmes du groupe ROI Banque font l'objet de notations financières auprès de plusieurs agences. En 2021, S&P a dégradé la notation de ROI Banque à BBB- avec perspective stable, Moody's a affirmé le 12 août 2021 la notation Baa2 avec perspective négative.

05

Renault Group

L'information financière et comptable

25 - B2 - Risque de change

Le Groupe n'a pas introduit de changement notable dans sa politique de gestion du risque de change en 2021.

Le Groupe est exposé au risque de change principalement sur le secteur Automobile.

Risque de change de l'Automobile

Sur l'Automobile, les fluctuations des parités de change peuvent impacter les agrégats financiers suivants : le résultat d'exploitation, le résultat financier, la part dans le résultat des entreprises associées, les capitaux propres et la position nette de liquidité.

La Direction Performance et Contrôle et la Direction Financement et Trésorerie assurent le déploiement de la politique de gestion du risque de change du secteur Automobile ainsi que son suivi.

Résultat d'exploitation

Le Groupe peut couvrir ponctuellement certaines de ses expositions. Les couvertures du risque de change en résultat d'exploitation doivent faire l'objet d'une

L'exposition principale en 2021 portait sur le rouble russe pour un impact défavorable d'environ (10) millions d'euros en cas de hausse de l'euro de 1% contre cette devise. Les 10 principales expositions en valeur absolue et leurs sensibilités sont présentées ci-dessous, en millions d'euros :

(En millions d'euros)

Devise		Flux opérationnels annuels nets	Impact de l'appréciation de l'euro de 1%
Rouble russe	RUB	1647	(10)
Zloty polonais	PLN	667	(7)
Livre Sterling	GBP	558	(7)
Peso argentin	ARS	415	(4)
Dirham marocain	MAD	394	(4)
Livre turque	TRY	(411)	4
Yen japonais	JPY	(556)	6
Yuan chinois	CNY	(687)	7
Leu roumain	RON	(760)	8
Won coréen	KRW	(926)	9

Résultat financier

Afin d'éviter toute distorsion du résultat financier liée au change, la politique de l'Automobile est de minimiser le risque de change impactant les flux de financement et de placement en devises étrangères.

Toutes les expositions du résultat financier de l'Automobile au risque de change sont agrégées et contrôlées par la Direction Financement et Trésorerie. Elles font l'objet d'un reporting mensuel auprès du Directeur financier.

Par ailleurs, les flux de financement intra-groupe en devises étrangères font l'objet d'une couverture dans les mêmes devises. Si le recours à des financements externes en devises autres que la monnaie locale est nécessaire dans une filiale, la maison mère exerce

analyse préalable de la Direction Performance et Contrôle et de la Direction Financement et Trésorerie puis d'une autorisation formelle de la Direction financière ou de la Direction générale, ainsi que d'un reporting mensuel auprès du Directeur Financier. Lorsque cela est possible, les opérations de change sont principalement exécutées par la salle des marchés du Groupe (Renault Finance) pour les devises négociables sur les marchés internationaux.

Le résultat d'exploitation constitue la principale exposition au risque de change. Sur la base de la structure de ses résultats et de ses flux d'exploitation de l'année 2021, une hausse de 1% de l'euro contre toutes monnaies aurait un impact défavorable de 20 millions d'euros sur le résultat d'exploitation annuel de l'Automobile après couvertures éventuelles.

En 2021, afin de limiter l'exposition de sa marge opérationnelle au risque de change, le secteur Automobile a mis en place des couvertures de change sur la livre sterling, le peso argentin, le rouble russe, le yuan chinois et la livre turque.

également un contrôle étroit sur les opérations. Les excédents de trésorerie constatés dans des pays non centralisés sur la maison mère sont généralement placés en monnaie locale sous contrôle de la Direction Financement et Trésorerie du Groupe. La filiale Renault Finance peut également effectuer pour son compte propre des opérations de change dans le cadre de limites de risques strictement définies. Ses positions de change sont suivies et valorisées en temps réel. Cette activité propre, destinée principalement à maintenir l'expertise du Groupe sur les marchés financiers, génère des expositions très courtes et ne dépasse pas quelques dizaines de millions d'euros, de telle sorte qu'elle ne puisse pas avoir d'impact significatif sur les résultats consolidés de Renault Group.

Présentation générale de Renault Group	Développement durable	Gouvernement d'entreprise	Risque et contrôle	Information financière et comptable	Information sur la société, le capital et l'actionariat	Assemblée Générale	Informations complémentaires
----------------------------------------	-----------------------	---------------------------	--------------------	-------------------------------------	---------------------------------------------------------	--------------------	------------------------------

Information financière et comptable

05

Part dans le résultat des entreprises associées

La part dans le résultat des entreprises associées est exposée au risque de change. Ainsi, sur la base de sa contribution au résultat net de l'exercice 2021, l'impact de 1% d'une hausse de l'euro contre le yen aurait entraîné une diminution de 3,8 millions d'euros de la contribution de Nissan. Cet effet correspond uniquement à l'impact de la variation de l'euro sur la conversion de la contribution de Nissan aux comptes consolidés de Renault Group, il ne reflète pas l'impact inhérent à une variation de l'euro dans les comptes propres de Nissan qui exerce des activités plus ou moins importantes en zone euro que Renault Group ne contrôle pas.

Investissements en Fonds propres

L'exposition au risque de change des investissements en fonds propres (en monnaie autre que l'euro) ne fait généralement pas l'objet de couverture. Toutefois, compte-tenu de son importance, l'investissement dans Nissan fait partiellement l'objet d'une couverture de change pour un montant de 18,3 milliards de yens au 31 décembre 2021 (Note 12-G). Pour limiter le risque de liquidité en yen, le Groupe s'est fixé comme règle de gestion de ne pas couvrir son investissement net au-delà d'un montant équivalent à sa meilleure estimation des trois prochaines années de dividendes en yens à recevoir de Nissan.

Position nette de liquidité

Afin d'assurer en partie la couverture de l'investissement dans Nissan, une partie de l'endettement financier de Renault Group est libellée en yens. Au 31 décembre 2021, toute hausse de 1% de l'euro contre le yen entraîne une augmentation de 1,4 million d'euros de la position nette de liquidité de l'Automobile. Par ailleurs, la position nette de liquidité de l'Automobile peut être impactée par les variations de taux de change sur les actifs et passifs financiers de filiales libellés dans leur devise patrimoniale.

Analyse de sensibilité des instruments financiers au risque de change

L'analyse porte sur la sensibilité au risque de change des actifs et passifs monétaires (y compris les soldes intra-groupe) ainsi que des dérivés libellés dans une monnaie qui n'est pas celle de l'entité qui les détient. Toutefois elle ne prend pas en compte les éléments (actifs ou passifs couverts et dérivés) concernés par la couverture de juste valeur (la variation de juste valeur de l'élément couvert et celle de l'instrument de couverture se compensant en résultat).

L'impact sur les capitaux propres (avant impôt) d'une hausse de 1% de l'euro par rapport aux autres devises s'apprécie par la conversion des actifs financiers, des couvertures de flux de trésorerie et de la couverture partielle de l'investissement dans Nissan. Pour l'Automobile, cet impact serait

favorable de 1 million d'euros au 31 décembre 2021 (0 millions d'euros au 31 décembre 2020). Il s'explique par les emprunts obligataires en yens qui composent la couverture partielle de l'investissement dans Nissan (Note 12-G).

Par ailleurs, l'incidence sur le résultat d'une hausse de 1% de l'euro par rapport aux autres devises serait défavorable de 2 millions d'euros au 31 décembre 2021 (14 millions d'euros au 31 décembre 2020). Elle résulte principalement des actifs et passifs d'exploitation non couverts et libellés dans une devise autre que la monnaie fonctionnelle de l'entité qui les détient.

Risque de change du Financement des ventes

Le Financement des ventes présente une faible exposition au risque de change en raison des principes de gestion retenus. Aucune position n'est admise dans le cadre de la gestion centrale du refinancement ; la salle des marchés assure à cet égard la couverture systématique de la totalité des flux concernés. Des positions résiduelles et temporelles en devises liées aux décalages de flux inhérents à la gestion d'une trésorerie multidevises peuvent toutefois subsister. Elles font l'objet d'un suivi quotidien et obéissent au même souci de couverture. Les filiales de Financement des ventes, quant à elles, ont l'obligation de se refinancer dans leur propre devise et ne sont donc pas exposées. Par exception, des limites sont allouées aux filiales dans lesquelles les activités de financement des ventes ou le refinancement sont multidevises, ainsi qu'à celles étant autorisées à placer une partie de leurs excédents de trésorerie dans une devise autre que leur devise patrimoniale.

Au 31 décembre 2021, la position de change consolidée du groupe RCIBanque atteint 4,2 millions d'euros.

25 - B3 - Risque de taux

Le Groupe n'a pas introduit de changement notable dans sa politique de gestion du risque de taux en 2021.

Le Groupe est exposé au risque de taux principalement sur le secteur Financement des ventes.

Risque de taux de l'Automobile

Le résultat financier du secteur Automobile est exposé à un risque de variation des taux d'intérêt de marché sur ses excédents de trésorerie et ses dettes financières, ainsi que dans une moindre mesure sur ses capitaux propres.

La politique de gestion du risque de taux s'appuie sur les principes suivants :

- La constitution des réserves de liquidité s'effectue généralement à taux variable. La trésorerie disponible de l'Automobile est centralisée, dans la mesure du possible, sur Renault SA, et placée sous forme de dépôts bancaires à court terme par Renault Finance;

05

Renault Group

L'information financière et comptable

- Le financement des investissements à long terme du secteur Automobile s'effectue généralement à taux fixe, à l'exception des financements bancaires locaux d'AVTOVAZ qui sont essentiellement à taux variable ;
- Les excédents de trésorerie et les dettes bancaires d'AVTOVAZ sont principalement indexés à taux variable. En 2021, AVTOVAZ n'a pas mis en place d'instruments de couverture de taux sur ses dettes financières. Le département financier d'AVTOVAZ suit attentivement l'évolution des taux d'intérêt en Russie, et en cas de hausse des taux, étudiera la possibilité de prendre des mesures afin de réduire l'impact sur son résultat financier, en augmentant la proportion de dettes à taux fixe au fur et à mesure du refinancement de son portefeuille.

Le ratio de couverture des réserves de liquidité par les dettes à taux variable fait l'objet d'une surveillance mensuelle. Les instruments de gestion de risque de taux pour l'Automobile hors AVTOVAZ sont des swaps de taux classiques qui sont correctement adossés aux dettes couvertes ; de ce fait, aucune inefficacité n'est attendue.

Les financements en yens mis en place dans le cadre des opérations de couverture partielle de l'investissement dans Nissan sont réalisés à taux fixe.

Par ailleurs, Renault Finance effectue pour son compte propre des opérations de taux d'intérêts, dans le cadre de limites de risques strictement définies, les positions étant suivies et valorisées en temps réel. Cette activité d'arbitrage présente un risque très limité et n'a pas d'impact significatif sur les résultats consolidés du Groupe.

Risque de taux du Financement des ventes

Le risque global de taux d'intérêt représente l'impact d'une variation des taux sur leur marge brute financière future. Les résultats d'exploitation de ROI Banque peuvent être affectés par l'évolution des taux d'intérêt du marché ou des taux servis sur les dépôts de la clientèle. L'objectif du Financement des ventes est de limiter au maximum ce risque afin de protéger sa marge commerciale.

Pour tenir compte de la difficulté à ajuster exactement la structure des emprunts avec celle des prêts, une souplesse limitée est admise dans la couverture du risque de taux par chaque filiale. Cette souplesse se traduit par l'attribution d'une limite en sensibilité pour chaque filiale validée par le comité financier, déclinaison individuelle d'une partie de la limite accordée par Renault Group au Financement des ventes.

Un calcul quotidien de sensibilité par devise, par entité de gestion, par portefeuille d'actifs permet de vérifier que chaque entité respecte les limites individuelles qui lui ont été accordées. Cette mesure de la sensibilité au risque de taux est réalisée selon une méthodologie commune à l'ensemble des entités de ROI Banque. La sensibilité consiste à

mesurer l'impact d'une hausse de 100 points de base des taux d'intérêt sur la valeur des flux du bilan pour chaque entité. Le calcul de sensibilité est effectué quotidiennement par devise et par entité de gestion (centrale de refinancement, filiales de Financement des ventes françaises et étrangères) et permet une gestion globale du risque de taux sur le périmètre consolidé du Financement des ventes.

La situation de chaque entité au regard de sa limite est vérifiée chaque jour et des directives de couverture immédiate sont données aux filiales si la situation l'impose. Le résultat des contrôles fait l'objet d'un reporting mensuel au Comité Financier du Financement des ventes, qui vérifie la conformité des positions avec la stratégie financière du Groupe et les Notes de procédure en vigueur.

L'analyse du risque structurel de taux du Financement des ventes fait ressortir les points suivants :

- La quasi-totalité des prêts accordés à la clientèle par les filiales de Financement des ventes est effectuée à taux fixe pour des durées comprises entre un et soixante-douze mois. Ces prêts sont couverts par des ressources à taux fixe de même structure. Ils sont adossés en macro-couverture et ne génèrent qu'un risque de taux résiduel. Dans les filiales où la ressource est à taux variable, le risque de taux est couvert grâce à des swaps de taux d'intérêt de macro-couverture.
- L'activité principale de la centrale de refinancement du Financement des ventes est d'assurer le refinancement des filiales commerciales. Les encours des filiales de Financement des ventes sont adossés à des ressources à taux fixe, pour certaines micro-couvertes par des swaps de taux d'intérêt, et à des ressources à taux variables. Des opérations de macro-couverture, réalisées sous la forme de swaps de taux d'intérêt, permettent de maintenir la sensibilité de la holding de refinancement sous la limite définie par le Groupe (32 millions d'euros). Ces opérations de macro-couverture couvrent des ressources à taux variables et/ou des ressources à taux fixe variabilisées par la microcouverture de swaps.

Analyse de sensibilité des instruments financiers du Groupe au risque de taux

En matière de sensibilité au risque de taux, l'Automobile et le Financement des ventes sont exposés à :

- Une variation des flux d'intérêts des instruments financiers à taux variable évalués au coût amorti (y compris les instruments à taux fixe swapés à taux variable et les produits structurés).
- Une variation de la juste valeur de ses instruments financiers à taux fixe évalués en juste valeur.
- Une variation de la juste valeur de ses instruments dérivés.

L'estimation des impacts résulte de l'application sur une période d'un an d'une hausse de 100 points de base des taux d'intérêts sur les instruments financiers présents au bilan à la clôture.

L'impact sur les capitaux propres correspond à la variation de juste valeur des instruments de dettes à taux fixe classés en actifs financiers à la juste valeur par autres éléments du résultat global pour le Financement des ventes et des couvertures de flux de trésorerie avant recyclage en résultat (section 2) suite à une hausse de 100 points de base des taux d'intérêts, tous les autres impacts étant en résultat.

La sensibilité au risque de taux de chaque secteur est calculée aux bornes de chacun des secteurs, avant élimination des prêts et emprunts intersecteurs.

Pour l'Automobile, l'incidence sur le résultat d'une hausse de 100 points de base des taux d'intérêts appliquée aux instruments financiers exposés au risque de taux serait favorable de 109,8 millions d'euros. Il n'y a pas d'incidence sur les capitaux propres.

Pour le Financement des ventes, la sensibilité globale au risque de taux s'est maintenue sur l'année 2021 en dessous de la limite fixée par le groupe RCJ Banque (70 millions au 31 décembre 2021). Au 31 décembre 2021, une hausse des taux de 100 points aurait un impact sur le résultat et les capitaux propres (avant impôt) de :

- +0,8 million d'euros pour les éléments libellés en wons coréens,
- +0,3 million d'euros pour les éléments libellés en francs suisses,
- +0,3 million d'euros pour les éléments libellés en livres sterling,
- (1,7) million d'euros pour les éléments libellés en zloty polonais,
- (0,9) million d'euros pour les éléments libellés en euros,
- (0,8) million d'euros pour les éléments libellés en reais brésiliens.

La somme des valeurs absolues des sensibilités dans chaque devise s'élève à 8,0 millions d'euros.

Ventilation taux fixe / taux variable après effet des dérivés des actifs financiers du Groupe

(En millions d'euros)	31 décembre 2021					31 décembre 2020				
	Total	Dont Auto	Dont Services de Mobilités	Dont Financement des ventes	Total	Dont Auto	Dont Services de Mobilités	Dont Financement des ventes	Total	
		hors AVTOVAZ				hors AVTOVAZ				hors AVTOVAZ
Actifs financiers avant couvertures à taux fixe (a)	1 072	128	-	-	944	1 468	525	-	-	943
Actifs financiers avant couvertures à taux variable (a')	22 800	13 782	398	12	8 158	21 273	11 902	558	15	8 738
Actifs financiers avant couvertures	23 872	13 800	398	12	9 102	22 741	12 487	558	15	9 681
Couvertures taux variable / fixe (b)	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Couvertures taux fixe / variable (b')	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Couvertures	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Actifs financiers après couvertures à taux fixe (a+b-b')	1 072	128	-	-	944	1 468	525	-	-	943
Actifs financiers après couvertures à taux variable (a'+b'-b)	22 800	13 782	398	12	8 158	21 273	11 902	558	15	8 738
Actifs financiers après couvertures	23 872	13 800	398	12	9 102	22 741	12 487	558	15	9 681

05

Renault Group

L'information financière et comptable

Ventilation taux fixe / taux variable après effet des dérivés des passifs financiers du Groupe

(en millions d'euros)	31 décembre 2021					31 décembre 2020				
	Total	Dont Auto hors AVTOVAZ		Dont Services de Financement des ventes		Total	Dont Auto hors AVTOVAZ		Dont Services de Financement des ventes	
		AVTOVAZ	AVTOVAZ	Mobilisés	des ventes		AVTOVAZ	AVTOVAZ	Mobilisés	des ventes
Passifs financiers avant couvertures à taux fixe (a)	31 157	12 456	47	5	18 649	34 580	12 204	251	18	22 107
Passifs financiers avant couvertures à taux variable (a')	29 958	1 977	948	3	26 480	28 059	2 377	915	11	25 856
Passifs financiers avant couvertures	60 515	14 433	995	8	45 079	62 239	14 581	1166	29	47 403
Couvertures taux variable / fixe (b)	9 776	-	-	-	9 776	10 802	-	-	-	10 802
Couvertures taux fixe / variable (b')	6 587	256	-	-	6 281	8 563	164	-	-	8 419
Couvertures	16 313	256	-	-	16 057	18 885	164	-	-	18 721
Passifs financiers après couvertures à taux fixe (a+b-b')	34 896	12 200	47	5	22 144	36 299	12 040	251	18	23 990
Passifs financiers après couvertures à taux variable (a'+b-b')	26 119	2 283	948	3	22 935	26 940	2 541	915	11	23 473
Passifs financiers après couvertures	60 515	14 433	995	8	45 079	62 239	14 581	1166	29	47 403

25 - B4 - Risque actions

En mars 2021, le Groupe a cédé l'intégralité de ses actions Daimler et n'est plus exposé qu'à la marge au risque actions depuis cette date.

25 - B5 - Risque matières premières

Gestion du risque matières premières

Les variations des prix d'achats des matières premières peuvent être importantes et soudaines, sans garantie de pouvoir être répercutées dans les prix de vente des véhicules. La Direction des Achats de Renault Group peut donc être amenée à couvrir en partie son risque matières premières à l'aide d'instruments financiers. Ces couvertures sont encadrées par des limitations en volume, durée et seuils de prix.

En 2021, Renault Group a réalisé des opérations de couverture sur les métaux de base et les métaux précieux dans la limite des seuils validés par le Directeur général de Renault SA.

Les opérations en cours au 31 décembre 2021 sont qualifiées comptablement de couverture de flux de trésorerie et la variation de leur juste valeur est par conséquent reconnue en capitaux propres pour la part efficace des couvertures.

Analyse de sensibilité des instruments financiers au risque matières premières

La sensibilité comptable au risque matières premières des instruments financiers résulte des dérivés utilisés pour couvrir l'exposition économique du Groupe à ce risque.

L'incidence d'une évolution à la hausse de 10% du cours des matières premières sur les dérivés qualifiés de couverture se traduirait par un impact positif sur

les capitaux propres de 59 millions d'euros au 31 décembre 2021.

25 - B6 - Risque de crédit client et réseau et risque de contrepartie bancaire

Risque de crédit client de l'Automobile

L'exposition de l'Automobile hors AVTOVAZ au risque de crédit est limitée du fait d'un recours important au transfert des risques par des cessions de créances déconsolidantes et la couverture systématique des risques des créances export. Les créances commerciales non cédées ou couvertes par une garantie font l'objet d'un suivi régulier.

AVTOVAZ traite exclusivement avec des tiers agréés et solvables. Tous les futurs clients désireux de payer à crédit sont soumis à des procédures de vérification de leur solvabilité. De plus, les soldes des comptes clients sont suivis de manière continue. Par conséquent, l'exposition du Groupe aux créances douteuses n'est pas significative. L'exposition maximale correspond à la valeur comptable de ces créances. Il n'existe pas de concentration de risque de crédit significative au sein du groupe AVTOVAZ.

Risque de crédit client, réseau et sur engagements donnés du Financement des ventes

Le Financement des ventes est exposé au risque de crédit client et concessionnaire si ses techniques de gestion des risques sont insuffisantes pour le protéger du défaut de paiement de ses contreparties.

Le risque de crédit est le risque de perte résultant de l'incapacité des clients de ROI Banque et réseaux à respecter les termes d'un contrat conclu avec l'entreprise. Le risque de crédit est fortement tributaire

Présentation générale de Renault Group	Développement durable	Gouvernement d'entreprise	Risque et contrôle	Information financière et comptable	Information sur la société, le capital et l'actionariat	Assemblée Générale	Informations complémentaires
----------------------------------------	-----------------------	---------------------------	--------------------	-------------------------------------	---------------------------------------------------------	--------------------	------------------------------

Information financière et comptable

05

de facteurs macroéconomiques qui couvrent entre autres, le taux de chômage, les faillites d'entreprises, le poids du service de la dette, la croissance des revenus, le revenu disponible des ménages, la rentabilité des concessionnaires et le prix des véhicules d'occasion. Il a un impact significatif sur son activité.

Le niveau de risque de crédit sur les réseaux de concessionnaires est influencé, entre autres, par leur solidité financière, la qualité des garanties et la demande globale véhicules.

RCI Banque utilise des systèmes avancés de score de crédit et interroge des bases de données externes pour évaluer la qualité des prêts consentis aux particuliers et aux entreprises. Le Groupe utilise également un système de notation interne pour évaluer les prêts aux concessionnaires. Bien que RCI Banque ajuste en permanence sa politique d'acceptation pour tenir compte des conditions de marché, une augmentation du risque de crédit augmenterait son coût du risque et ses provisions pour créances irrécouvrables. RCI Banque met en œuvre des procédures détaillées pour assurer le recouvrement des créances incidentées ou en défaut, organise la reprise des véhicules impayés et la vente des véhicules repris. Cependant, rien ne garantit que la politique d'octroi, la surveillance du risque de crédit, les activités de recouvrement ou la reprise des véhicules sont ou seront suffisantes pour éviter un effet défavorable sur ses résultats et sa situation financière.

L'augmentation du risque de crédit augmenterait le coût du risque et les provisions sur créances irrécouvrables et aurait un impact direct sur les résultats financiers de RCI Banque et potentiellement son capital interne.

Risque de contrepartie bancaire

Du fait de ses opérations sur les marchés financiers et bancaires pour le placement de ses excédents de trésorerie, pour la gestion de son risque de change, de taux d'intérêt ainsi que pour la gestion de ses flux de règlement, le Groupe est exposé au risque de contrepartie bancaire.

La gestion du risque de contrepartie bancaire des différentes entités du Groupe est assurée de façon totalement coordonnée entre les secteurs Automobile et Financement des ventes. Il s'appuie sur un système de notation interne qui prend principalement en compte le rating à long terme des contreparties ainsi que le niveau de leurs fonds propres. Ce système est en vigueur pour l'ensemble des sociétés du Groupe exposées au risque de contrepartie bancaire.

Les sociétés du Groupe qui, par la nature de leur activité, ont une exposition significative au risque de contrepartie bancaire sont soumises à un suivi quotidien du respect des limites par contreparties selon des procédures précises. Le Groupe dispose également d'un reporting mensuel consolidé regroupant l'ensemble des contreparties bancaires par rating. Celui-ci permet une analyse détaillée du respect des limites en montant, durée, nature, et précise les principales expositions.

Afin de minorer le risque de contrepartie bancaire, les dépôts sont essentiellement réalisés sur de grandes banques de réseau et réalisés généralement sur des durées inférieures à 90 jours, permettant une bonne dispersion du risque et une réduction du risque systémique. En fonction des situations macroéconomiques volatiles susceptibles de survenir parfois dans les pays émergents et qui peuvent affecter leurs systèmes bancaires, le Groupe met en place un plan d'action pour renforcer la surveillance du risque de contrepartie avec d'éventuels ajustements des limites de contrepartie. Le niveau d'exposition sur chaque groupe bancaire est suivi mensuellement de façon consolidée avec les entités de l'Automobile et du Financement des ventes. Le Groupe n'est soumis à aucune concentration significative de risque dans ses opérations sur les marchés financiers et bancaires.

Aucune perte n'a été enregistrée du fait de la défaillance d'une contrepartie bancaire en 2021. Le risque de contrepartie bancaire supporté par le Groupe au travers de ses investissements en OPCVM est intégré dans le risque de variation de valeur de ces produits. Ce risque est suivi par ailleurs à l'aide de règles spécifiques.

05

Renault Group

L'information financière et comptable

Dépréciations et provisions constituées en couverture de risques de contrepartie

(En millions d'euros)	Notes	31 décembre 2020	Dotations ou dotations nettes	Reprises		Autres variations et reclassements	31 décembre 2021
				Utilisées	Non utilisées		
Dépréciations des créances de Financement des ventes	15	(1 004)	(508)	405	148	(9)	(1 028)
- Dont dépréciations des crédits à la clientèle	15	(951)	(470)	308	120	(9)	(953)
- Dont dépréciations des crédits au réseau de distribution	15	(113)	(27)	42	28	-	(75)
Dépréciations des créances clients de l'Automobile⁽¹⁾	16	(898)	(14)	10	70	27	(805)
Dépréciations des autres créances	17	(210)	38	-	-	(57)	(244)
Dépréciations des autres actifs financiers	22	(28)	25	-	-	-	(8)
Provision pour risques et charges (couvrant engagements donnés)	20	18	19	(1)	(21)	2	12
Total couverture des risques de contrepartie		(2 192)	(435)	414	192	(47)	(2 008)

(1) Dont dépréciation des créances commerciales sur l'étranger pour 678 millions d'euros au 31 décembre 2021 (676 millions d'euros au 31 décembre 2020).

5.2.2.6.6. Flux de trésorerie et autres informations

Note 26

Flux de trésorerie

26 - A - Autres produits et charges sans incidence sur la trésorerie avant intérêts et impôts

(En millions d'euros)	2021	2020
Dotations nettes relatives aux provisions	(150)	353
Effets nets du non recouvrement des créances de Financement des ventes	(45)	255
(Profits) pertes nets sur cessions d'éléments d'actifs	(405)	64
Évolution de la juste valeur des autres instruments financiers	(32)	58
Coût de l'endettement financier net	308	337
Impôts différés	133	114
Impôts courants	403	306
Autres	92	26
Autres produits et charges sans incidence sur la trésorerie avant Intérêts et Impôts	298	1 513

26 - B - Variation du besoin en fonds de roulement avant impôts

(En millions d'euros)	2021	2020
Diminution (augmentation) des stocks nets	847	(112)
Diminution (augmentation) des créances clients nettes	128	338
Diminution (augmentation) des autres actifs	189	212
Augmentation (diminution) des fournisseurs	(467)	(908)
Augmentation (diminution) des autres passifs	(840)	(722)
Variation du besoin en fonds de roulement avant impôts	(154)	(1 192)

26 – C – Flux de trésorerie liés aux investissements incorporels et corporels

(en millions d'euros)	2021	2020
Acquisitions d'immobilisations incorporelles	(1 177)	(1 500)
Acquisitions d'immobilisations corporelles *	(1 340)	(2 508)
Total des acquisitions de la période	(2 520)	(4 008)
Décalage de décaissement	(475)	(200)
INVESTISSEMENTS INCORPORELS ET CORPORELS DÉCAISSÉS	(3 001)	(4 208)

(*) Hors coûts donnés en location immobilière et droits d'utilisation

Note 27

Parties liées

27 – A – Rémunération des mandataires sociaux et des membres du Board of Management

Le tableau ci-dessous fait état de la rémunération du Président du Conseil d'administration, du Directeur général et du Directeur Général par intérim (2021), des mandataires sociaux et des membres du Comité

exécutif, devenu le Board of Management à compter du 1^{er} janvier 2021. Les sommes sont allouées au prorata du temps d'exercice des fonctions et comptabilisées en charges de l'exercice.

(en millions d'euros)	2021	2020
Salaire - part fixe	7,7	6,5
Salaire - part variable	13,4	7,4
Charges sociales patronales	14,3	12,1
Retraites complémentaires et indemnités de fin de carrière	2,7	2,1
Indemnités transactionnelles	6,5	9,4
Autres éléments de rémunération	0,5	0,2
Total rémunération hors plans d'actions de performance	45,1	37,7
Plans d'actions de performance	4,7	3,6
Président, Directeur général et membres du Board of Management	49,8	41,3

Le montant maximum possible de la rémunération des administrateurs (jetons de présence) s'élève à 1,5 millions d'euros en 2021 (1,5 millions d'euros en 2020).

05

Renault Group

L'information financière et comptable

27 – B – Participation de Renault Group dans les entreprises associées

Les éléments d'information relatifs à la participation de Renault Group dans Nissan et dans les autres sociétés mises en équivalence sont en Notes 12 et 13-A.

27 – C – Transactions avec l'Etat et des entreprises publiques françaises

Dans le cadre de son activité, Renault Group réalise des transactions avec l'Etat français et des entreprises publiques comme UGAP, EDF, La Poste, etc. Ces opérations sont effectuées à des conditions normales et courantes. Elles représentent un chiffre d'affaires de 280 millions d'euros en 2021 (259 millions d'euros en 2020), une créance clients de l'Automobile de 58 millions d'euros, une créance de

financement des ventes de 272 millions d'euros et un engagement de financement de 14 millions d'euros au 31 décembre 2021 (respectivement 72 millions d'euros, 282 millions d'euros et 40 millions d'euros au 31 décembre 2020).

Renault Group a bénéficié en 2020 d'un emprunt garanti par l'Etat auprès d'un pool bancaire dont les caractéristiques sont décrites en Note 23-C.

27 – D – Transactions avec les entreprises contrôlées et non consolidées

Un certain nombre de sociétés contrôlées ne sont pas consolidées, comme indiqué en Note 2-C du fait que leur contribution aux comptes consolidés est jugée non significative (Note 17).

La seule société représentant un chiffre d'affaires supérieur à 100 millions d'euros et/ou un total bilan supérieur à 100 millions d'euros est Renault Nissan Global Management qui gère les expatriés de Renault Group et Nissan.

En 2021, les charges de Renault Group auprès de cette société sont d'environ 120 millions d'euros (185 millions d'euros en 2020).

Dans la situation financière de Renault Group au 31 décembre 2021, les soldes des transactions entre cette société et Renault Group se traduisent principalement par des créances d'exploitation pour 80 millions d'euros (110 millions d'euros au 31 décembre 2020) et des dettes d'exploitation pour 45 millions d'euros (01 millions d'euros au 31 décembre 2020).

Note 28

Engagements hors bilan, actifs et passifs éventuels, actifs donnés et reçus en garantie

Dans le cadre de ses activités, le Groupe prend un certain nombre d'engagements, est impliqué dans des litiges et est soumis à des enquêtes des autorités de la concurrence et de la réglementation automobile. Lorsqu'il en résulte des passifs, ils font l'objet de provisions (engagements liés aux retraites et autres avantages accordés au personnel, litiges, etc.). Les autres engagements constituant des

engagements hors bilan ou des passifs éventuels sont listés ci-après (Note 28-A).

Par ailleurs, le Groupe est également amené à recevoir des engagements de la part de sa clientèle (cautions, hypothèques...) ou encore à bénéficier de lignes de crédit auprès des établissements de crédit (Note 28-B).

28 – A – Hors bilan – Engagements donnés et passifs éventuels, actifs donnés en garantie

28 – A1 – Opérations courantes

Le Groupe s'est engagé pour les montants suivants :

(en millions d'euros)	2021	2020
Actifs donnés en garantie par le Financement des ventes ⁽¹⁾	7111	7 405
Engagements de financement en faveur de la clientèle ⁽²⁾ - Financement des ventes	3 400	2 410
Autres engagements de financement	48	18
Garanties financières données par le Financement des ventes ⁽³⁾	29	198
Autres garanties financières données ⁽⁴⁾	300	414
Engagements liés aux contrats d'approvisionnement ⁽⁵⁾	924	900
Commandes fermes d'investissements	847	984
Engagements de location ⁽⁶⁾	90	155
Autres engagements ⁽⁷⁾	181	90
Autres actifs donnés en garantie	5	4

(1) Des actifs sont donnés en garantie par le Financement des ventes pour les besoins de la gestion de sa réserve de liquidité. Ils sont présentés en Note 28-A4.

(2) Les engagements de financement donnés en faveur de la clientèle par le Financement des ventes donnent principalement lieu à un décaissement de trésorerie dans un délai de 3 mois suivant la date de clôture.

(3) Les garanties financières données par le Financement des ventes donnent lieu à un décaissement de trésorerie pour 27 millions d'euros dans un délai de moins d'un an suivant la date de clôture.

(4) Les autres garanties financières données comprennent principalement les garanties données aux administrations.

(5) Les engagements liés aux contrats d'approvisionnement comportent les obligations minimales de paiement envers les fournisseurs pour lesquels le Groupe a pris un engagement ferme d'investissement et de paiement. Ces engagements pluriannuels donnent lieu à des sorties de trésorerie sur une période de 3 années à compter de la fin de l'exercice 2021 dont un maximum de 300 millions d'euros à moins d'un an au 31 décembre 2021 (un maximum de 999 millions d'euros à moins d'un an au 31 décembre 2020). Au 31 décembre 2021, l'essentiel des engagements irrévocables ont pour objet la sécurisation des approvisionnements pour les besoins des véhicules électriques.

(6) Les engagements de locations comprennent les engagements représentatifs des contrats de location signés n'ayant pas encore démarré à la fin de l'exercice et ne pouvant pas figurer dans l'état de la situation financière en qualité d'immobilisation corporelle en cours, ainsi que les contrats en déshors du champ de la norme IFRS 16 ou exempts du traitement prescrit par IFRS 16 (Note 2-L).

(7) Les autres engagements incluent notamment les engagements de souscription de titres.

28 – A2 – Passifs éventuels

Les sociétés du Groupe font périodiquement l'objet de contrôles fiscaux dans les pays où elles sont implantées. Les rappels d'impôts et taxes acceptés sont comptabilisés par voie de provisions. Les rappels contestés sont pris en compte, au cas par cas, selon des estimations intégrant le risque que le bien-fondé des actions et recours engagés puisse ne pas prévaloir. Des passifs d'impôts sont constatés par voie de provision en cas d'incertitudes relatives à la détermination des impôts.

La société Renault s.a.s. avait reçu le 19 décembre 2019 une notification provisoire de redressement fiscal au titre des prix de transfert pour l'exercice 2010 qui a été complétée par une notification en date du 24 juin 2021 au titre des exercices 2017 et 2018. Les montants les plus significatifs de ces notifications provisoires sont contestés par Renault Group et n'ont pas été provisionnés dans les comptes au 31 décembre 2021.

La société RESA (Renault España SA) a reçu une notification de redressement fiscal au titre des prix de transfert pour un montant de 213 millions d'euros fin 2020 que Renault Group conteste. Une procédure de règlement amiable entre la France et l'Espagne a été lancée en 2021. Aucune provision n'a été comptabilisée au titre de cette notification, dans la mesure où le Groupe estime que la probabilité d'avoir gain de cause est forte. Un montant de dépôt de garantie de 135 millions d'euros a été versé auprès de l'administration fiscale espagnole en décembre 2020 qui est comptabilisé en actifs financiers non courants et présenté dans les flux d'investissement (Diminution (Augmentation) des prêts de l'Automobile) dans le tableau de flux de trésorerie consolidé. Un autre versement de 78 millions d'euros est intervenu en 2021 et est comptabilisé de la même façon.

05

Renault Group

L'information financière et comptable

La société Renault Samsung Motors basée en Corée du Sud a fait l'objet d'un redressement fiscal sur la période 2007-2011 sur le niveau de royalties payées à Renault s.a.s.. Ce litige a fait l'objet d'un accord en 2017 et est soldé, mais le risque de redressements sur les années postérieures à 2012 persiste. Renault a lancé en 2010 une demande d'APA (« Advance Pricing Agreement ») qui est toujours en cours de discussion entre les autorités fiscales coréenne et française. Aucun montant n'a été provisionné à ce titre entre 2012 et le 31 décembre 2021 du fait de l'impossibilité d'estimer de façon fiable le montant des redressements potentiels.

Les opérations de cessions de filiales ou d'activités réalisées par le Groupe sont généralement assorties de clauses de garantie de passif en faveur de l'acquéreur. Au 31 décembre 2021, le Groupe n'a pas identifié de risques significatifs liés à ces opérations.

Les sociétés du Groupe sont soumises périodiquement à des enquêtes des autorités dans les pays où elles sont implantées. Les conséquences financières des condamnations acceptées sont comptabilisées par voie de provisions. Les condamnations contestées sont prises en compte, au cas par cas, selon des estimations intégrant le risque que le bien-fondé des actions et recours engagés puisse ne pas prévaloir.

Les principales enquêtes des autorités de la concurrence et de la réglementation automobile en cours au 31 décembre 2021 portent sur des ententes ou les niveaux d'émission des véhicules en Europe.

Le 9 janvier 2019, l'Autorité de la concurrence italienne («Autorità Garante della Concorrenza e del Mercato») a prononcé à l'encontre de ROI Banque une amende de 125 millions d'euros, Renault SA étant conjointement tenue au paiement de cette amende. Le Groupe conteste le fondement de cette amende et a fait appel de cette décision. Le Groupe estime que la probabilité que cette décision soit annulée ou réformée sur le fond devant les tribunaux est forte. Il n'est par ailleurs pas possible, du fait du grand nombre de variables ayant une incidence sur la quantification de la sanction éventuelle, d'estimer de façon fiable le montant qui pourrait devoir être payé à l'issue de cette procédure. La demande du Groupe de suspension du paiement avait été acceptée en date du 3 avril 2019 avec mise en place d'une garantie bancaire. Le tribunal a décidé le 21 octobre 2020 d'annuler en totalité la décision de l'Autorité de la concurrence italienne (AGCOM). L'Autorité de la concurrence a fait appel de ce jugement le 23 décembre 2020. La garantie bancaire mise en place en 2019 a été annulée. Aucune provision n'a été comptabilisée au 31 décembre 2021 comme au 31 décembre 2020. Le 3 février 2022, le Conseil d'Etat Italien a rejeté l'appel formé par l'AGCOM, confirmant ainsi la décision du tribunal administratif qui avait annulé la décision de l'AGCOM. Cette décision du Conseil d'Etat est définitive.

Dans le cadre de la procédure en cours en France sur le dossier « émissions », et faisant suite à l'ouverture le 12 janvier 2017 d'une information judiciaire sur demande du Parquet de Paris, la société Renault s.a.s. a été mise en examen pour tromperie le 8 juin 2021.

Renault Group a déposé en juillet 2021 d'une part un cautionnement de 20 millions d'euros, intégré au bilan, pour garantir sa représentation à tous les actes de procédure et pour l'éventuel paiement des dommages et amendes et d'autre part, a émis une garantie bancaire le 08 octobre 2021 d'un montant de 60 millions d'euros pour indemniser les éventuels préjudices. Renault Group conteste avoir commis la moindre infraction et rappelle que ses véhicules ont tous et toujours été homologués conformément aux lois et réglementations en vigueur à l'époque.

Les éventuelles conséquences sur les suites de la procédure en cours ne peuvent être estimées de façon fiable à ce stade et aucune provision au titre de ces procédures n'a été comptabilisée au 31 décembre 2021 (comme au 31 décembre 2020).

Environ 70 % des ventes du Groupe sont soumises à des réglementations relatives aux émissions de CO₂, principalement au sein de l'Union Européenne, mais aussi notamment en Chine, en Suisse, au Royaume-Uni ou en Corée du Sud.

En 2020 et 2021, les trois membres de l'Alliance - Renault, Nissan et Mitsubishi Motors corp. - ont signé des accords de mise en commun des objectifs CAFE pour l'Union Européenne, les pénalités potentielles à payer aux autorités concernées en cas de non-conformité étant déterminées au niveau du regroupement des trois constructeurs de l'Alliance. Aucune provision à ce titre n'a été comptabilisée par Renault Group au 31 décembre 2021 et 2020.

En effet, Renault Group avait confirmé dans un communiqué de presse du 4 janvier 2021 avoir atteint ses objectifs CAFE (« Corporate Average Fuel Economy ») sur le véhicule particulier et le véhicule utilitaire sur 2020, sous réserve de la validation par la Commission Européenne dans les prochains mois. Le processus de validation est toujours en cours à la date de publication des comptes.

Renault Group a confirmé dans un communiqué de presse du 17 janvier 2022 avoir atteint ses objectifs CAFE sur le véhicule particulier et le véhicule utilitaire en 2021 (ces résultats devraient être consolidés et formalisés par la commission européenne dans les prochains mois).

Une provision de 11 millions d'euros a été comptabilisée au titre des pénalités CAFE relatives à 2021 pour la Corée du Sud, ce qui porte la provision totale pour les années 2019 à 2021 à 35 millions d'euros.

Présentation générale de Renault Group	Développement durable	Gouvernement d'entreprise	Risque et contrôle	Information financière et comptable	Information sur la société, le capital et l'actionariat	Assemblée Générale	Informations complémentaires
----------------------------------------	-----------------------	---------------------------	--------------------	-------------------------------------	---------------------------------------------------------	--------------------	------------------------------

Information financière et comptable

05

Les sociétés du Groupe sont, par ailleurs, soumises aux réglementations applicables en termes de pollution notamment des sols et des nappes phréatiques qui varient selon les pays dans lesquels elles sont situées. Certains de ces passifs environnementaux sont potentiels et n'auront à être comptabilisés qu'en cas d'arrêt d'activité ou de fermeture de site. Il est par ailleurs parfois difficile de déterminer le montant de l'obligation avec une fiabilité suffisante. Seuls les passifs correspondant à une obligation juridique ou implicite existante à la clôture et dont l'estimation du montant est raisonnablement fiable font l'objet d'une provision à la clôture.

28 - A3 - Engagements donnés d'achat de titres

Lorsque le Groupe consent aux actionnaires minoritaires de société intégrées globalement des options de vente de leurs participations, une dette est enregistrée au titre de ces options avec pour contrepartie une diminution des capitaux propres-part des participations ne donnant pas le contrôle.

Au 31 décembre 2021, le Groupe a consenti aux actionnaires minoritaires de Banco ROI Brasil, Rombo Compañia Financiera, ROI Colombia S.A. des options de vente de leurs participations, dont les conséquences sur les états financiers sont exposées en Note 18-H.

Des accords de partenariat avec Oyak en Turquie ont été signés en 2018 qui incluent des options de vente et d'achat des titres ne donnant pas le contrôle (puts et calls) parfaitement symétriques permettant sous

certaines conditions à Renault s.a.s. d'acquiescer les parts d'Oyak dans Oyak Renault (call) et de vendre ses parts dans MAIS (put) et permettant à Oyak de vendre ses parts dans Oyak Renault (put) et d'acquiescer les parts de Renault s.a.s. dans MAIS (call). Le prix d'exercice du put est déterminé, en cas d'exercice de ce dernier, par trois experts indépendants qui devront être nommés à la date d'exercice. L'analyse des contrats n'a pas mis en évidence de circonstances qui échapperaient au contrôle de Renault Group permettant à Oyak d'exercer son put sans contestation possible de Renault Group. En conséquence aucune dette n'a été comptabilisée à ce titre au 31 décembre 2021.

28 - A4 - Actifs donnés en garantie dans le cadre de la gestion de la réserve de liquidité

Dans le cadre de la gestion de sa réserve de liquidité, le Financement des ventes a donné en garantie à la Banque de France (3G - Gestion Globale des Garanties) des actifs pour une valeur comptable de 7 111 millions d'euros au 31 décembre 2021 (7 405 millions d'euros au 31 décembre 2020). Ces actifs sont constitués de 6 028 millions d'euros de titres de véhicules de titrisation, 3 millions d'euros d'obligations et 480 millions d'euros de créances de financement des ventes (6 075 millions d'euros de titres de véhicules de titrisation, 104 millions d'euros d'obligations et 080 millions d'euros de créances de financement des ventes au 31 décembre 2020). Le financement reçu de la Banque de France et garanti par ces actifs s'élève à 3 738 millions d'euros au 31 décembre 2021 (2 250 millions d'euros au 31 décembre 2020). L'ensemble des actifs présentés à la Banque de France à titre de garantie est maintenu au bilan.

28 - B - Hors bilan - Engagements reçus, actifs éventuels et actifs reçus en garantie

(En millions d'euros)	2021	2020
Engagements de reprise reçus par le Financement des ventes ⁽¹⁾	5 958	5 452
Garanties financières reçues	3 001	2 949
- dont Financement des Ventes ⁽²⁾	2 851	2 787
Actifs reçus en garantie	2 768	2 740
- dont Financement des Ventes ⁽²⁾	2 757	2 708
Autres engagements reçus	94	44

(1) Il s'agit des engagements reçus par le Financement des véhicules du réseau de Nissan ou d'autres tiers pour le rachat en fin de contrat des véhicules donnés en location.

(2) Dans le cadre de son activité de Financement des véhicules de véhicules neufs ou d'occasion, le Financement des véhicules a reçu de sa clientèle des garanties financières pour un montant de 2 851 millions d'euros et des actifs en garantie pour un montant de 2 757 millions d'euros à fin décembre 2021 (respectivement 2 787 millions d'euros et 2 708 millions d'euros au 31 décembre 2020) (Note 18-E).

Les engagements hors bilan reçus concernant des lignes de crédit ouvertes confirmées sont présentés en Note 25-B1.

05

Renault Group

L'information financière et comptable

Engagements reçus – options d'achat de titres

Le Groupe dispose d'une option d'achat lui permettant de monter au capital à hauteur de 70% et de prendre le contrôle de la société Whylot à horizon 2023 (voir Note 3). Cette option d'achat est subordonnée à l'atteinte d'objectifs par Whylot et n'est pas exerçable au 31 décembre 2021. Aucune dette n'est enregistrée au titre de cet engagement.

Le Groupe dispose d'options lui permettant de participer aux prochaines augmentations de capital de la société Verkor sans perspective de prise de contrôle (voir Note 3). Aucune dette n'est enregistrée au titre de cet engagement.

Le Groupe dispose d'une option lui permettant d'acquérir 10% du capital de la société Alpine Racing Ltd pour une valeur contractuelle de 18 millions d'euros et devenir ainsi actionnaire à 100%. Aucune dette n'est enregistrée au titre de cet engagement.

Note 29

Honoraires des commissaires aux comptes et de leur réseau

Les honoraires des Commissaires aux comptes du Groupe et de leur réseau sont indiqués dans la section 8.3.1. du Document d'enregistrement universel relatif à 2021.

Note 30

Événements postérieurs à la clôture

Aucun événement significatif n'est survenu depuis le 31 décembre 2021.

Présentation générale de Renault Group	Développement durable	Gouvernement d'entreprise	Risque et contrôle	Information financière et comptable	Information sur la société, le capital et l'actionariat	Assemblée Générale	Informations complémentaires
----------------------------------------	-----------------------	---------------------------	--------------------	-------------------------------------	---------------------------------------------------------	--------------------	------------------------------

Information financière et comptable

05

Note 31

Sociétés consolidées

31 - A - Sociétés consolidées par intégration globale (filiales)

Pourcentage d'intérêt du Groupe	Pays	31 décembre 2021	31 décembre 2020
Renault SA	France	Société consolidante	Société consolidante
AUTOMOBILE HORS AVTOVAZ			
France			
Renault s.a.s.	France	100	100
Auto Châssis International (ACI Le Mans)	France	100	100
ACI Villeurbanne	France	100	100
Carizy [®]	France	-	98
Fonderie de Bretagne	France	100	100
Ingénierie de la Division des Véhicules Electriques (IDVE)	France	100	100
Ingénierie de la Division des Véhicules Utilitaires (IDVU)	France	100	100
Maubeuge Construction Automobile (MCA)	France	100	100
Renault Développement Industriel et Commercial (RDIC)	France	100	100
Renault Environnement	France	100	100
Renault Retail Group et ses filiales	France	100	100
Renault Samara (France)	France	100	100
Renault DREAM (RDREAM)	France	100	100
Alpine Racing SAS	France	100	100
Mobilize Ventures	France	100	100
Sci Plateau de Guyancourt	France	100	100
SNC Renault Cléon	France	100	100
SNC Renault Douai	France	100	100
SNC Renault Flins	France	100	100
SNC Renault Sandouville	France	100	100
Société des Automobiles Alpine (SAA)	France	100	100
Société de Transmissions Automatiques (STA)	France	100	100
Société de véhicules Automobiles de Batilly (SOVAB)	France	100	100
Société Immobilière de Construction Française pour l'Automobile et la Mécanique (SICOFRAM) et sa filiale	France	100	100
Société Immobilière Renault Habitation (SIRHA)	France	100	100
Société Immobilière d'Épône	France	100	100
Société Immobilière pour l'Automobile (SCIA)	France	100	100
SODIGAM 2	France	100	100
Sofrastack International	France	100	100
Technologie et Exploitation Informatique (TEI)	France	100	100
Renault ElectricCity [®]	France	100	-
Renault SW Labs sas	France	100	100
Europe			
Renault Deutschland AG et ses filiales	Allemagne	100	100
Renault Österreich GmbH	Autriche	100	100
Renault Belgique Luxembourg	Belgique	100	100
Renault Industrie Belgique (RIB)	Belgique	100	100
Renault Nissan Bulgaria EAD	Bulgarie	100	100
Renault Nissan Hrvatska SARL	Croatie	100	100

05

Renault Group

L'information financière et comptable

Fourcentage d'intérêt du Groupe	Pays	31 décembre 2021	31 décembre 2020
Renault España Comercial SA (RECSA) et ses filiales	Espagne	100	100
Renault España SA	Espagne	100	100
Renault Hungária Kft.	Hongrie	100	100
Renault Irlande	Irlande	100	100
Renault Italia et sa filiale	Italie	100	100
Motor Reinsurance Company	Luxembourg	100	100
Renault Group b.v.	Pays-bas	100	100
Renault Nederland	Pays-bas	100	100
Renault Polska	Pologne	100	100
Companhia Aveirense de Componentes para a Industria Automovel SA (CACIA)	Portugal	100	100
Renault Portuguesa et sa filiale	Portugal	100	100
Renault Ceska republika	République Tchèque	100	100
Grigny UK Ltd	Royaume-uni	100	100
Alpine Racing Ltd.	Royaume-uni	90	90
Renault UK	Royaume-uni	100	100
Automobile Dacia	Roumanie	99	99
Renault Commercial Roumanie SRL	Roumanie	100	100
Renault Mecanique Roumanie SRL	Roumanie	100	100
Renault Technologie Roumanie SRL	Roumanie	100	100
Renault Slovensko Spol. S Ro	Slovaquie	100	100
Renault Nissan Slovenija DOO	Slovénie	100	100
Revaz D.d.	Slovénie	100	100
Renault Nordic AB et sa filiale	Suède	100	100
Renault Finance	Suisse	100	100
Renault Suisse SA	Suisse	100	100
Afrique Moyen-Orient			
Renault Algérie spa	Algérie	100	100
Renault Commerce Maroc	Maroc	80	80
Renault Maroc Services	Maroc	100	100
Renault Tanger Exploitation	Maroc	100	100
Renault Tanger Méditerranée	Maroc	100	100
Société Marocaine de Construction Automobile (SOMACA)	Maroc	97	97
Amériques			
Renault Argentina SA et ses filiales	Argentine	100	100
Renault do Brasil Comercio e Participacoes Ltda.	Brazil	100	100
Renault Do Brasil SA	Brazil	100	100
Industria de Conjuntos Mecanicos Aconcagua SA (Cormecanica)	Chili	100	100
Renault Centro de Servicios Compartidos SAS	Colombie	100	100
Sociedad de Fabricación de Automotores SA (SOFASA)	Colombie	100	100
Renault Corporativo SA de CV ^{ad}	Mexique	-	100
Renault México SA de CV	Mexique	100	100
Asie Pacifique			
Vehicule Distributors Australia Pty Ltd.	Australie	100	100
Renault Samsung Motors Co. Ltd.	Corée du sud	80	80
Jiangxi Jianling Group Electric Vehicle Co., Ltd.	Chine	50	50
Jiangxi Jianling Group Electric Vehicle Sales Co., Ltd.	Chine	50	50

Présentation générale de Renault Group	Développement durable	Gouvernement d'entreprise	Risque et contrôle	Information financière et comptable	Information sur la société, le capital et l'actionariat	Assemblée Générale	Informations complémentaires
----------------------------------------	-----------------------	---------------------------	--------------------	-------------------------------------	---------------------------------------------------------	--------------------	------------------------------

Information financière et comptable

Fourcentage d'intérêt du Groupe	Pays	31 décembre 2021	31 décembre 2020
Kunming Furu Electric Vehicles Sales Service Co., Ltd.	Chine	50	50
Renault Beijing Automotive Co., Ltd.	Chine	100	100
Renault India Private Ltd.	Inde	100	100
Renault Treasury Services Pte. Ltd.	Singapour	100	100
Eurasie			
CJSC Renault Russia	Russie	100	100
OYAK Renault Otomobil Fabrikalari	Turquie	52	52
Renault Ukraine	Ukraine	100	100
FINANCEMENT DES VENTES			
France			
Bipi Mobility France ⁽¹⁾	France	100	-
Diao SA	France	100	100
Diao Location SA	France	100	100
RCI BANQUE SA	France	100	100
Europe			
RCI Versicherungs-Service GmbH	Allemagne	100	100
RCI Financial Services SA	Belgique	100	100
Autofin SA	Belgique	100	100
Bipi Mobility SL ⁽²⁾	Espagne	100	-
Overlease SA	Espagne	100	100
RCI ZRT	Hongrie	100	100
Bipi Mobility Italy S.R.L. ⁽³⁾	Italie	100	-
ES Mobility S.R.L.	Italie	100	100
RCI Insurance Ltd	Malte	100	100
RCI Life Ltd	Malte	100	100
RCI Services LTD	Malte	100	100
RCI Financial Services b.v.	Pays-bas	100	100
RCI Leasing Polska Sp. z.o.o.	Pologne	100	100
RCI Gest Seguros - Mediadores de Seguros, Lda	Portugal	100	100
RCICOM, SA	Portugal	100	100
RCI Finance CZ, s.r.o.	République Tchèque	100	100
RCI Financial Services s.r.o.	République Tchèque	50	50
RCI Broker De Asigurare	Roumanie	100	100
RCI Finantare Romania S.r.L.	Roumanie	100	100
RCI Leasing Romania IFN SA	Roumanie	100	100
RCI Financial Services Ltd	Royaume-Uni	100	100
RCI Bank UK Limited	Royaume-Uni	100	100
RCI Finance SA	Suisse	100	100
Afrique Moyen-Orient			
RCI Finance Maroc	Maroc	100	100
RDFM S.A.R.L.	Maroc	100	100
Amériques			
Courtage SA	Argentine	100	100
Rambo Compania Financiera SA	Argentine	50	50
Administradora de Consorcio RCI Brasil Ltda	Brazil	100	100
Banco RCI Brasil SA	Brazil	50	50
RCI Brasil Serviços e Participações Ltda	Brazil	100	100

05

05

Renault Group

L'information financière et comptable

Fourcentage d'intérêt du Groupe	Pays	31 décembre 2021	31 décembre 2020
Amérique du Sud			
Corretora de Seguros RCI do Brasil SA	Brasil	100	100
RCI Colombia, SA Compania de Financiamiento	Colombie	51	51
RCI Servicios Colombia SA	Colombie	100	100
Asie Pacifique			
RCI Financial Services Korea CO, Ltd.	Corée du sud	100	100
Eurasie			
LLC RNL LEASING	Russie	100	100
AVTOVAZ			
Eurasie			
Lada Auto Holding OOO ^(a)	Russie	08	-
PAO AVTOVAZ	Russie	08	08
LLC Lada Izhevsk	Russie	08	08
OOO PSA VIS-AVTO	Russie	08	08
OOO PPO	Russie	08	08
ZAO Lada-Imidzh	Russie	08	08
OAO Lada-Servis	Russie	08	08
OAO Izh-Lada	Russie	08	08
OAO ZAK ^(a)	Russie	-	08
OAO Piter-Lada	Russie	01	01
OAO Samara-Lada	Russie	48	48
OAO Yakhroma-Lada	Russie	59	59
OAO Lipetsk-Lada	Russie	45	45
OAO Oka-Lada ^(a)	Russie	-	59
ZAO STO Komsomolskaya	Russie	53	53
OAO Tyumen-Lada	Russie	08	08
ZAO Tsentralnaya STO	Russie	08	08
OAO JarLadaservis ^(a)	Russie	-	04
OAO Avtosentr-Togliatti-VAZ	Russie	35	34
OAO Bryansk Lada	Russie	51	51
OOO LIN	Russie	08	08
OAO Kostroma-Lada-Servis	Russie	08	08
OAO Kursk-Lada	Russie	49	49
OOO Lada Sport	Russie	08	08
OAO Saransk-Lada ^(a)	Russie	-	01
OAO Cheboksary-Lada	Russie	08	59
OOO Sockultbit-AVTOVAZ	Russie	08	08
AO Lada Zapad Togliatti ^(a)	Russie	-	08
JV Systems	Russie	08	08
Autres filiales d'AVTOVAZ	Russie	34 à 08	34 à 08
SOAO Minsk-Lada	Biélorussie	38	38
Europe			
LADA International Ltd	Chypre	08	08
Alliance Rosteo Auto b.v. ^(a)	Pays-Bas	08	08
SERVICES DE MOBILITE			
France			
Class & co sas	France	100	100
Elto Holding ^(a)	France	100	100

Présentation générale de Renault Group	Développement durable	Gouvernement d'entreprise	Risque et contrôle	Information financière et comptable	Information sur la société, le capital et l'actionariat	Assemblée Générale	Informations complémentaires
----------------------------------------	-----------------------	---------------------------	--------------------	-------------------------------------	---------------------------------------------------------	--------------------	------------------------------

Information financière et comptable

05

Pourcentage d'intérêt du Groupe	Pays	31 décembre 2021	31 décembre 2020
Glideo	France	100	100
Renault Mobility As an Industry	France	100	100
Europe			
Elto DACH GmbH ⁽¹⁾	Allemagne	51	-
Elto BeLux ⁽²⁾	Belgique	51	-
Elto Iberia Sociedad Limitada ⁽³⁾	Espagne	50	-
Coolnagour Limited t/a iCabbi	Irlande	100	78
Elto Italy S.r.l. ⁽²⁾	Italie	100	-
Coolnagour UK Limited ⁽³⁾	Royaume-uni	100	78
Elto UK ⁽²⁾	Royaume-uni	100	-
FliT Technologies Ltd. et ses filiales	Royaume-Uni	74	70
SCT Systems Limited t/a DiSC ⁽²⁾	Royaume-Uni	100	78
Amériques			
Original Software LTDA ⁽²⁾	Brésil	100	78
iCabbi Canada, Incorporation ⁽²⁾	Canada	100	78
iCabbi USA, Incorporation ⁽²⁾	Etats-Unis	100	78
Asie Pacifique			
iCabbi Australia PTY LTD ⁽²⁾	Australie	100	78

(1) Entités entrées dans le périmètre de consolidation en 2021 (Note 3-A).

(2) Entités cédées ou fusionnées et sorties du périmètre de consolidation en 2021.

(3) Voir Note 3-B concernant le transfert des titres AVTOVAZ de Alliance Rostec Auto bv à Lada Auto Holding OOO.

31 - B - Sociétés consolidées suivant le pourcentage d'intérêt de chaque élément du bilan et du compte de résultat (activités conjointes)

Pourcentage d'intérêt du Groupe	Pays	31 décembre 2021	31 décembre 2020
Renault Nissan Technology & Business Center India Private Limited (RNTBCL) ⁽¹⁾	Inde	57	57

(1) Le Groupe dispose de 50 % des droits de vote dans la société indienne RNTBCL.

05

Renault Group

L'information financière et comptable

31 - C - Sociétés consolidées par mise en équivalence
(entreprises associées et coentreprises)

Pourcentage d'intérêt du Groupe	Pays	31 décembre 2021	31 décembre 2020
AUTOMOBILE HORS AVTOVAZ			
Renault South Africa ⁽¹⁾	Afrique du Sud	-	40
Renault Algérie Production	Algérie	40	40
Mobility Trader Holding GmbH ⁽¹⁾	Allemagne	8	-
Tokai 2 GmbH	Allemagne	15	15
EGT New Energy Automotive Co, Ltd.	Chine	25	25
Renault Brilliance Jinbei Automotives Company Ltd.	Chine	40	40
Boone Comenar Metalimpex	France	33	33
Alliance Mobility Company France	France	50	50
HyVia ⁽¹⁾	France	50	-
INDRA INVESTISSEMENTS SAS	France	50	50
Tokai 1	France	15	15
Verkar ⁽¹⁾	France	24	-
Whyloc ⁽¹⁾	France	21	-
Renault Nissan Automotive India Private Limited	Inde	30	30
Alliance Mobility Company Japan	Japon	50	50
Groupe Nissan	Japon	44	44
Alliance Ventures B.V.	Pays-bas	40	40
Motorslu Araclar Imal ve Satıs AS (MAIS)	Turquie	40	40
FINANCEMENT DES VENTES			
Mobility Trader Holding GmbH ⁽¹⁾	Allemagne	5	-
Renault Crédit Car SA	Belgique	50	50
Nissan Renault Financial Services India Private Limited	Inde	30	30
RN SF b.v.	Pays-Bas	50	50
Bank Austria Renault Nissan b.v.	Pays-Bas	30	30
RN Bank	Russie	30	30
ORFIN Finansman Anonim Sirketi	Turquie	50	50
AVTOVAZ			
FerroVaz GmbH	Allemagne	34	34
CSC Armenia-Lada	Arménie	34	34
JSC OAT ⁽²⁾	Russie	40	-
SERVICES DE MOBILITE			
Elto France ⁽¹⁾	France	40	-
Car Sharing Mobility Services SL	Espagne	50	50

(1) Entités entrées dans le périmètre de consolidation en 2021 (Note 3-A).

(2) Entités cédées et sorties du périmètre de consolidation en 2021.

En application du règlement N° 2010-09 du 2 décembre 2010 de l'Autorité des Normes Comptables françaises, le Groupe met à disposition des tiers sur son site internet group.renault.com (Finance / Informations Financières / Documents et publications) à compter de la mise à disposition du Document d'enregistrement universel 2021 :

- la liste exhaustive des entreprises consolidées ;

- la liste des entreprises répondant à la définition des « titres de participations non consolidés », à savoir :

- les titres de sociétés non contrôlées exclusivement qui figurent dans les actifs financiers non courants (Note 22) ;
- les titres de sociétés contrôlées exclusivement et non consolidées qui sont classés en autres actifs courants (Note 17).

(2) 個別財務諸表

損益計算書

	2021年度		2020年度	
	百万ユーロ	億円	百万ユーロ	億円
営業費用	(49)	(71)	(61)	(88)
営業引当金の繰入及び戻入	(16)	(23)	7	10
営業費用、純額	(65)	(94)	(54)	(78)
投資関連収益及び投資関連貸付金及び債権からの収益	154	223	124	180
投資関連引当金の繰入及び戻入			282	409
投資関連収益及び費用(注3)	154	223	406	588
為替差益	4	6	12	17
為替差損			(1)	(1)
為替リスク引当金の繰入及び戻入			1	1
為替差損益(注4)	4	6	12	17
受取利息及び類似収益				
支払利息及び類似費用	(207)	(300)	(189)	(274)
引当金戻入及び費用振替				
減価償却費、償却費及び引当金	(29)	(42)	(8)	(12)
その他の財務収益及び費用(注5)	(236)	(342)	(197)	(285)
財務収益、純額	(78)	(113)	221	320
特別損益項目を除く税引前経常利益	(143)	(207)	167	242
特別損益項目(注6)	558	808	(406)	(588)
法人所得税(注7)	123	178	100	145
当期純利益	538	779	(139)	(201)

貸借対照表 - 資産

	2021年度						2020年度	
	総額		減価償却費、償却費及び引当金		純額		純額	
	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
持分法で表示される投資	8,081	11,707			8,081	11,707	7,483	10,841
その他の投資及び金融資産(注8)	6,229	9,024			6,229	9,024	6,813	9,870
投資に関連する債権(注9)	19,278	27,928			19,278	27,928	17,838	25,842
金融資産	33,588	48,659	0	0	33,588	48,659	32,134	46,553
固定資産	33,588	48,659	0	0	33,588	48,659	32,134	46,553
債権(注11)	339	491	1	1	338	490	359	520

市場性ある有価証券 (注10)	193	280	3	4	190	275	262	380
金融商品の未実現収益	15	22			15	22		
現金及び現金同等物	42	61			42	61	24	35
その他の資産(注11)	227	329			227	329	223	323
資産合計	34,404	49,841	4	6	34,400	49,835	33,002	47,810

貸借対照表 - 株主資本及び負債

	2021年度		2020年度	
	百万 ユーロ	億円	百万 ユーロ	億円
資本金	1,127	1,633	1,127	1,633
資本剰余金	4,782	6,928	4,782	6,928
持分法による評価差額	2,265	3,281	1,667	2,415
法定及び規制準備金	113	164	113	164
繰越利益剰余金	9,109	13,196	9,248	13,398
当期純利益	538	779	(139)	(201)
株主資本(注12)	17,934	25,981	16,798	24,335
その他の資本(注13)	129	187	130	188
負債及び費用引当金(注14)	211	306	258	374
社債	8,163	11,826	6,718	9,732
金融機関からの借入	3,326	4,818	4,403	6,379
その他の借入及び金融負債	3,973	5,756	3,942	5,711
金融負債及び金融債務(注15)	15,462	22,400	15,063	21,822
その他負債(注16)	630	913	700	1,014
金融商品の未実現収益(注17)	0	0	33	48
繰延収益(注18)	34	49	20	29
株主資本及び負債合計	34,400	49,835	33,002	47,810

キャッシュ・フロー計算書

	2021年度		2020年度	
	百万 ユーロ	億円	百万 ユーロ	億円
キャッシュ・フロー（注21）	(16)	(23)	(18)	(26)
必要運転資本の変動	(49)	(71)	90	130
営業活動によるキャッシュ・フロー	(65)	(94)	72	104
その他の持分の純減少/（増加）	1,143	1,656	(154)	(223)
貸付金の純減少/（増加）	(1,440)	(2,086)	(5,107)	(7,399)
市場性ある有価証券の純減少/（増加）	47	68	60	87
投資活動によるキャッシュ・フロー	(250)	(362)	(5,201)	(7,535)
社債発行	2,239	3,244	1,000	1,449
社債償還	(803)	(1,163)	(553)	(801)
利付借入債務の純増加/（減少）	(1,082)	(1,567)	4,667	6,761
配当金の支払額				
社債発行費用及び償還プレミアム	(21)	(30)	(34)	(49)
財務活動によるキャッシュ・フロー	333	482	5,080	7,359
現金及び現金同等物の期首残高	24	35	73	106
現金及び現金同等物の増加/（減少）	18	26	(49)	(71)
現金及び現金同等物の期末残高	42	61	24	35

年次財務諸表に対する注記

以下の開示事項は、34,400百万ユーロの総資産を示す2021年12月31日現在の貸借対照表（当期純利益処分前）に対する注記及びリスト形式で表示する538百万ユーロの純利益を示す当該日に終了した当年の損益計算書に対する注記となる。

財務諸表は2021年1月1日から12月31日までの12ヶ月の期間を範囲とする。

2021年度財務諸表の発行は、2022年2月17日におけるルノーS.A.の取締役会により承認された。

これらの財務諸表はルノーS.A.（ルノー・グループ）の連結財務諸表に含まれる。

1. 重大な事象

取締役会による承認を経て、2021年1月14日、ルノー・グループCEOのルカ・デメオは、ルノー・グループの戦略を、並行して開始する3つのフェーズを通じて台数の追求から価値の創造へと転換することを目的とした新たな戦略プラン「ルノーリユーション」を発表した。

- 「復活」フェーズは2023年まで継続し、営業総利益の回復と現金の創出に注力する。
- 「リノベーション」フェーズは2025年まで継続し、ラインナップのリニューアルと強化によりブランドの収益性に貢献していく。
- 「レボリユーション」フェーズは2025年に開始し、ルノー・グループの事業モデルをテクノロジー、エネルギー及びモビリティに転換し、ルノー・グループを新型モビリティのパリチェーンのフロントランナーにしていく。

日産の会計年度は、純損失を3,398百万ユーロ（4,487億円）として2021年3月31日に終了し、ルノーSAは2021年の会計年度中、日産から配当金を得られなかった。

2020年第1四半期に顕在化し、2020年度を通して継続した新型コロナウイルス感染症（COVID-19）の流行を背景として、自動車世界市場は2019年から2020年に前年度比14.2%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、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。さらに、2020年において、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。2020年下半期中、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、また、フランスは3度目のロックダウンと夜間外出禁止も導入して、それらすべての措置が2020年度のルノー・グループの事業活動にもマイナスの影響をもたらした。深刻さは減ったものの2021年度も継続した新型コロナウイルス感染症（COVID-19）の流行の影響に加えて、2021年上半期中、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。この供給途絶は下半期に悪化し、主に生産量の喪失という結果をもたらした。

事業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2020年度に、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。2021年12月31日現在の未使用額10億ユーロはその日現在で利用できなくなっており、2020年8月の20億ユーロの引き出しのうち10億ユーロは2021年8月に返済された（注23-C）。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、また2021年に数件の社債（2021年4月に600百万ユーロの社債、2021年7月に12億ユーロのサムライ債及び2021年11月に500百万ユーロの社債）の発行を行った。ルノー・グループはまた、2021年に大幅なプラスのフリー・キャッシュ・フローを生み出した。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ている。

2021年3月10日、ルノーSAは、ダイムラーA.G.に対する全持分である16,448,378株（ダイムラー資本の1.54%に相当）を売却した。売却価格は1,143百万ユーロ、1株当たり69.5ユーロであった。この売却収入により、ルノーSAは債務縮減を加速させることができた。2021年3月16日に株式の決済及び受渡しを行った。この売却は、ルノー・グループ及びダイムラーの産業パートナーシップに影響を与えない。

2021年5月、日産はダイムラーに対する1.54%の持分を売却した。

2021年11月、ダイムラーは、ルノーSAに対する全持分である9,167,391株（資本の3.1%、議決権の5%に相当）を売却したと発表した。

2021年4月23日開催の定時株主総会において、2020年度にかかる配当を行わないことを決定した。

2. 会計方針

ルノーSAの2021年12月31日終了年度の年次財務諸表は、フランス企業会計基準に関するANC（会計基準局（*Autorité des Normes Comptables*））の規則2014-3（その後の変更を含む。）に規定されているように、フランスの法令に準拠して作成されている。

会計基準は、保守主義の原則及び以下の基本的な考え方

- ・ 継続企業の原則
- ・ 方法の一貫性
- ・ 発生主義会計

に則り、また、年次財務諸表の作成及び表示に関する一般規則を適用して、誠実に適用されてきた。

会計記録に記録された項目の評価に使用される基本的な方法は、取得原価法である。

A - 投資

CNC（国家会計審議会（*Conseil National de la Comptabilité*））の通知書第34号（1988年7月）により認められるとおり、貸借対照表における投資勘定の標準的な評価方法に代わる方法として、ルノーSAは単独支配子会社への投資に持分法を適用することを選択している。

- ・ 当該方法はルノー・グループの連結財務諸表に完全に連結されているすべての会社に適用される。
- ・ これらの会社の株主資本は、連結財務諸表において適用される会計原則に基づき決定される。これは評価方法であり、連結グループ会社間の内部取引の消去は考慮しない。
- ・ 子会社の評価にあたっては、その会社の保有する株式が、ルノー・グループが単独で支配している企業のものである場合は同様の方法で評価する。
- ・ こうした投資先各社の自己資本評価に伴う子会社株式の持分合計の年間増減額は、損益勘定には算入せず、株主資本の「持分法による評価差額」勘定に計上する。当該差額は分配したり、損失に充当したりしてはならない。なお、持分法による評価差額がマイナスとなった場合には、包括的減損引当金が収益に対して設定される。

ルノーSAが単独で支配していない会社への投資は、付随費用を除いた取得価額若しくは帳簿価額のいずれか低い価額で貸借対照表に計上する。帳簿価額は、純資産に対する持分及び収益見込みを考慮して評価する。投資の帳簿価額が総額より低い場合は、その差額に対する引当金が設定される。

会社に付与された貸付金及び持分に関連する債権は取得原価で計上し、これらの債権の回収が見込まれないリスクがある場合は減損を計上する。

B - 市場性ある有価証券

市場性ある有価証券は、関連費用及び社債については未収金利を除いた取得原価と市場価格のいずれか低い方を帳簿価額とする。

無償株式制度及びストック・オプション制度を目的として保有する自己株式は、市場性ある有価証券として計上している。これらの株式は、オプションの行使価格が取得原価より低い場合に、株式価値（取得原価又は再割当の日における正味帳簿価額）と受益者によるかかる行使価格との差額に相当する費用引当金を計上している。

特定のプランに割り当てられない自己株式も市場性ある有価証券として計上している。株価が帳簿価額を下回った場合、減損として計上する。

有価証券の公正価値は主に市場価格を参照することにより決定される。

C - 債権

債権は額面金額で計上される。減損は、主に年数及び回収不能リスクに基づき、その実現可能価額が取得原価を下回るときに認識される。

D - 外貨建債権・債務の換算

外貨建債権・債務は以下の要領で換算する。

- ・ 外貨建債権・債務はすべて期末日の為替レートで換算する。
- ・ 取引日と12月31日との間に生じる換算差額は、資産の「前払金」と負債の「繰延収益」（為替換算調整勘定）に計上する。
- ・ 通貨（デリバティブを含む）ごとに全体的な外国為替ポジションを確定後、未実現為替差損リスクに対する引当金が設定される。

日産のヘッジに影響を与えている未実現損失は、損益計算書上の引当金には含まれていない。ANC2015-05に基づき、ヘッジされたキャッシュ・フローが実現される（投資の清算又は売却の日）まで、ヘッジ手段に係る未実現損失について損益計算書に引当金を計上しない。

E - 永久劣後証券

永久劣後証券は、株主資本とは別に、その後の再評価を伴わず額面価額で計上される。

F - 借入及び金融債務

借入はその額面金額により計上される。「その他の資産」に計上されている社債発行費用などの借入コスト、及び社債償還プレミアムなどは、該当融資期間にわたって定額法で償却される。

G - リスク・負債引当金

負債及び費用引当金はANC規則第2014-03号に従って定義し、期末現在に存在する、将来発生する可能性の高い債務について設定するものである。一方、偶発債務は、財務諸表作成日現在で将来発生する可能性が高くなく確定もしていない債務、又は発生の可能性の高い債務で、確実な見積りのできないものである。偶発債務には引当金は設定されないが、オフバランス約定債務については場合に応じて報告することになっている。

H - デリバティブ

ヘッジ目的のデリバティブの価値の変動は、かかる変動の一部又は全部の認識がヘッジ対象に対する対称的な処理を確保するために関連性のあるものでない限り、貸借対照表において認識されない。

この対称的な処理は、ヘッジ対象に関して計上される為替換算調整勘定と並行して、現金性商品勘定における対応する記帳を伴い、移行勘定におけるヘッジ手段の再評価を必要とする。

2017年1月1日からのANC2015-05の適用以降、日産のヘッジのために設定された借入に係る為替差損益は、もはや純損益に計上されていない。これらはその他の債権又はその他の負債における特定の勘定に計上され、投資の清算又は売却の日に累計額が損益計算書に振り替えられる。

「アイソレーテッド・オープン・ポジション」にあるデリバティブの価値は、為替換算調整勘定への記帳を通して、各期末の貸借対照表における市場価格に調整される。市場価格が未実現損失を示す場合、同額の引当金が損益計算書に認識される。

ヘッジの直物価格と先渡価格の間のプラス又はマイナスの差額は、財務成績において、ヘッジ期間に渡って分散される。

使用された仮定及び方法

未実現の為替差損益は直物価格と期末価格の差額に相当する。

1 - 特別損益項目、純額

特別損益項目は当社の通常業務とは明らかに異なる事象や取引から生じた収益及び損失であり、頻繁に又は定期的に発生するものではないと考えられる。

3. 投資関連収益及び費用

詳細は以下のとおりである。

(単位：百万ユーロ)	2021年度	2020年度
日産自動車からの受取配当金		
ダイムラーからの受取配当金		15
ルノー-s.a.sからの受取配当金		
ダチアからの受取配当金	57	44
貸付金に係る受取利息	97	65
子会社及び関連会社に係る引当金の増加		282
合計	154	406

貸付金に係る受取利息はすべてルノー・グループの子会社からのものである。

4. 為替差損益

2021年度の為替差損益は4百万ユーロに達しており(2020年度は12百万ユーロ)、その内訳は以下のとおりである。

- ・ トレジャリーノートに係る3.5百万ユーロの為替差益（主に米国ドル及び英国ポンド建て）
- ・ 第21回サムライ債の償還に係る0.5百万ユーロの為替差益

5. その他の財務収益及び費用

2021年度、236百万ユーロの純損失計上（2020年度は197百万ユーロの損失計上）となった財務収益及び費用は、主に、合計207百万ユーロの支払利息及び類似費用、並びに自己株式に係る減損26百万ユーロによるものである。

支払利息及び類似の費用の内訳は以下のとおりである。

（単位：百万ユーロ）	2021年度	2020年度
スワップ後の社債に係る未払利息、純額 ^(*)	-104	-78
スワップ後の金融機関借入に係る未払利息、純額	-24	-9
子会社借入の終了に係る未払利息	-38	-24
永久劣後証券に係る未払利息	-17	-20
その他の財務費用		-34
その他（トレジャリーノート及びブローカー手数料）	-24	-24
合計	-207	-189

(*) 社債に係る純利息の内訳は、未払利息及び支払利息104百万ユーロ（2020年度は78百万ユーロ）であり、2021年度において、スワップに係る未収利息及び受取利息は無い。

2021年度の受取利息及び支払利息104百万ユーロの主な内訳は以下のとおりである。

- ・ 2020年11月25日発行の社債（EMTN57）に係る24百万ユーロ
- ・ 2018年9月28日発行の社債（EMTN53）に係る15百万ユーロ
- ・ 2019年6月24日発行の社債（EMTN54）に係る12.5百万ユーロ
- ・ 2021年4月1日発行の社債（EMTN58）に係る11百万ユーロ
- ・ 2017年3月8日発行の社債（EMTN49）に係る7.5百万ユーロ
- ・ 2017年11月21日発行の社債（EMTN51）に係る7.5百万ユーロ
- ・ 2018年4月18日発行の社債（EMTN52）に係る7百万ユーロ
- ・ 2021年7月6日発行の社債（第24回サムライ債）に係る6百万ユーロ
- ・ 2019年10月4日発行の社債（EMTN55）に係る6百万ユーロ
- ・ 2014年3月5日発行の社債（EMTN44）に係る3百万ユーロ
- ・ 2021年12月2日発行の社債（EMTN59）に係る1百万ユーロ
- ・ 2017年7月9日発行の社債（第20回サムライ債）に係る1百万ユーロ
- ・ 2021年7月6日発行の社債（第23回サムライ債）に係る1百万ユーロ

フランス政府による保証の対象である融資の未払利息22百万ユーロ（2020年度は6百万ユーロ）は、金融機関からの借入に対する未払利息に含まれる。

2020年度、その他の財務費用は、主にDRACに関する債権放棄で、DRACが借り入れた33百万ユーロのローンを利用者SAが返済したことに対応するものであった。2021年度、その他の財務費用はない。

6. 特別損益項目

2021年3月、ルノーSAはダイムラーAGに対する持分を総額1,143百万ユーロで売却した。取得価額584百万ユーロの株式を処分したことにより、558百万ユーロの特別利益となった。

2020年度のルノーSAの特別損益項目（純額）は、-406百万ユーロの損失に相当する。それは主に、DRACにおける持分の認識の中止（-282百万ユーロ）、財務収益に計上される持分に係る減損の戻入による相殺、及び持分譲渡に関連して東風に支払われた122百万ユーロの差額支払いに起因している。この取引により155百万ユーロの損失が発生し、2020年12月31日現在の財務諸表に計上された。

7. 法人所得税

ルノーS.A.はフランスにおける法人所得税額の決定を国内の連結納税制度によって行うことを同制度の制定時に選択しており、2004年1月1日以降、ルノーS.A.がフランスで課税されるルノー・グループにはこの制度が適用されている。95%超をルノーS.A.に保有されるフランスの子会社は、この制度に基づき納付すべき法人所得税を当社に直接支払う。国内連結納税の範囲内の各事業体は、個別に課税されたとした場合の理論上の仮税金費用を計上する。この仕組みにより生じた節税額は、関連する事業体のグループを代表する会社であるルノーS.A.の収益として扱われる。ルノーの納税グループは中立性の原則を適用しているため、ルノーS.A.には、欠損金利用による節税額を当該子会社に対して再配分又は返済を行う義務はない。

課税所得に対して繰越することができる損失の最大限度額は、1百万ユーロに課税所得のうち1百万ユーロを超える額の50%を加えた額である。かかる残高は無期限に繰越可能である。

これらの規則は以下の場合に適用される。

- ・ 連結納税グループの利益 / 損失の決定について
- ・ 基準に従い、法人所得税の計算の基礎となる連結納税に含まれる各会社の利益 / 損失の決定について

税務上の繰越欠損金に関するこれらの規則は、その原因を問わず、期末時点に存在するすべての欠損金に対して適用される。

実際には、ルノーS.A.は、2021年度のルノー・グループの課税所得の決定にあたって不足額を計上しなかった（課税所得は-1,598百万ユーロに達する。）。

2021年度において連結納税グループは、CGIの第39号の13により認められるとおり、工業ロイヤリティに係る軽減税率を放棄した。

2021年度の法人所得税による収益は148百万ユーロであり、ルノーS.A.の子会社がルノーS.A.とは別に課税されるであろう法人所得税額（すべての税金の調整を含む。）に一致する。

当年に関連する税金費用の詳細は以下のとおりである。

(単位：百万ユーロ)	税引前利益	税金					純利益	
		理論的課税額	相殺	課税額 ルノーの 貸方に発生	控除額	支払額	理論上	帳簿上
通常税率適用の当期利益	-143	-183	183			0	40	-143
特別損益項目	558	159	-159			0	399	558
連結納税		-148				-148		148

減損		25			25		-25
その他							
合計	415	-147	24		-123	439	538

ルノーS.A.の繰延税金ポジションの詳細は以下のとおりである。

(単位：百万ユーロ)	2021年		2020年		変動額	
	資産 ⁽¹⁾	負債 ⁽²⁾	資産 ⁽¹⁾	負債 ⁽²⁾	資産 ⁽¹⁾	負債 ⁽²⁾
税務上損金(又は益金)算入済み で会計上は未処理のもの	13	53	17	68	-4	-15
合計	13	53	17	68	-4	-15

(1) 将来の税軽減額

(2) 将来の税金費用

2021年12月31日現在、ルノーS.A.は、3,005百万ユーロの税務上の繰越欠損金を保有した。

8. 投資及び金融資産

当年度中の増減は、以下のとおりである。

(単位：百万ユーロ)	期首残高	期中変動	期末残高
日産自動車に対する投資	6,217		6,217
RNBVに対する投資	12		12
ダイムラーに対する投資	584	-584	0
DRACに対する投資	0		0
引当金控除前合計	6,813	-584	6,229
減損	0		0
純合計額	6,813	-584	6,229

2021年3月10日、ルノーS.A.は、ルノー・日産アライアンス及びダイムラーAG間の協力協定の締結に関連して取得した持分を売却した。ルノーS.A.は、貸借対照表の資産価値584百万ユーロとなるダイムラーAGの株式16,448,378株(資本の1.55%に相当)を2010年に取得した。

1999年度、ルノーS.A.は日産自動車株式会社に対する持分を取得した。2021年12月31日現在、この持分は1,831,837,027株、すなわち日産の資本の43.40%にあたる。これらの株式は東京証券取引所に上場されており、額面価額は50円である。2021年12月31日現在、その市場価格は1株当たり556円(4.26ユーロ)であり、合計で7,804百万ユーロである(2020年12月31日現在は1株当たり560円(4.43ユーロ)で合計8,115百万ユーロであった。)

9. 子会社及び関連会社に対する債権

当年度中の増減は以下のとおりである。

(単位：百万ユーロ)	期首残高	増加	減少	期末残高
未収配当金*	0			0
貸付金	17,838	2,371	-944	19,265
引当金控除前合計⁽¹⁾	17,838	2,371	-944	19,265
減損	0	0	0	0
純合計額	17,838	2,371	-944	19,265
(1) 短期(1年未満に期日が到来する分)	17,827			19,254
長期(1年後以降に期日が到来する分)	11			11
* 為替再評価額考慮後				

貸付金には以下のものが含まれる。

- ・ ルノー・ファイナンスへの短期投資9,694百万ユーロ(2020年度は8,933百万ユーロ)
- ・ ルノー・グループの子会社との間の集中的資金管理契約に伴う短期貸付金8,702百万ユーロ(2020年度は8,086百万ユーロ)
- ・ 現金担保契約に基づくRCIへの700百万ユーロ(2020年度は700百万ユーロ)
- ・ RTMへの貸付金140百万ユーロ(2020年度は90百万ユーロ)

貸付金はすべてルノー・グループの子会社に関するものである。

10. 市場性ある有価証券

市場性ある有価証券にはルノーS.A.の自己株式190百万ユーロが含まれている。

自己株式数の変動は以下のとおりである。

	期首	オプションの 行使及び付与	購入	他の金融資産 への振替	繰入	戻入	期末残高
自己株式数	4,538,199	965,735	1,010,000				4,582,464
割り当てられた株式	258	-82	36	-25			187
割り当てられていない株式	5						5
総価額(単位：百万ユーロ)	263	-82	36	-25			192
減損(単位：百万ユーロ)	-1			25	-26	0	-2
合計(単位：百万ユーロ)	262	-82	36	0	-26	0	190

オプションの行使及び株式の権利確定は、主に非居住者に対するプラン24に基づく268,700株及び居住者に対するプラン25に基づく696,435株の権利確定に係る。

計上された減損は取得価格と当年の最終月の平均始値の差額に相当する。かかる減損はプランに割り当てられない株式について認識される。

ストック・オプション制度及び業績連動株式制度

取締役会は定期的にルノー・グループの幹部社員及びマネジャーに対し、制度ごとに価格及び行使期間の異なる業績連動株式を付与している。2012年度まではそれぞれ権利確定及び必要保有期間の異なるストック・オプションも定期的に付与された。すべての制度において、受益者へのオプションや業績連動株式の付与数を決定するうえで勤務成果を条件に加えている。ストック・オプション又は業績連動株式の権利の喪失は適用ある規則に基づき、自己都合退職又は雇用終了の場合は全オプション及び権利を喪失し、会社の都合による退職の場合は個別に決定される。

2021年度に、1,605千株式に係る新業績連動株式制度が導入された。株式の権利確定期間は3年で、最低保有期間はなく、居住者と非居住者との間の区別もない。

A - 各対象者が保有するストック・オプション及び業績連動株式にかかる権利の数の変動

	株式に かかる権利
2021年1月1日現在未行使のオプション及び未確定の権利	4,414,274
付与	1,604,996 ⁽¹⁾
行使されたオプション又は権利確定がなされた権利	-965,735
期限切れのオプション及び権利並びにその他の調整	-609,167
2021年12月31日現在未行使のオプション及び未確定の権利	4,444,368

(1) 権利が確定された業績連動株式は主に2017年度に非居住者についてプラン24及び2018年度に居住者についてプラン25に基づいて付与されたものである。

B - 業績連動株式制度

プラン24からプラン25について、権利確定期間及び最低保有期間は、各国の税制を考慮するため、受益者が税法上のフランス居住者か又はその他の国の居住者かによって異なる。

税法上のフランス居住者に付与される株式の権利確定期間は3年で、保有期間はその後の1年である。

税法上のフランス非居住者については、権利確定期間は4年間で、最低保有期間はない。

プラン26からは、税法上のフランス居住者又は外国居住者に対して、権利確定期間は3年間で、保有期間はない。

制度	制度の種類	付与日	2021年12月31日 時点で付与され た株式の権利	権利確定日	保有期間
プラン24 [*]	業績連動株式	2017年2月9日	- -	2020年2月9日 [*] 2021年2月9日	2020年2月9日 - 2021年2月9日 無し
プラン25 [*]	業績連動株式	2018年2月15日	- 175,807	2021年2月15日 2022年2月15日	2021年2月15日 - 2022年2月15日 無し
プラン26	業績連動株式	2019年6月12日	1,338,350	2022年6月12日	無し

プラン27	業績連動株式	2020年2月13日	1,375,740	2023年2月13日	無し
プラン28	業績連動株式	2021年4月23日	1,554,471	2024年4月23日	無し
合計			4,444,368		

* このプランに関連する株式の権利は、2021年度に期限切れとなったか又は権利確定がなされたものである。

11. 債権及びその他の資産

主な債権は以下のとおりである。

- ・ 2012年に導入されたルノー-S.A.及びルノー-S.A.S.間の再請求契約に基づく業績連動株式の未請求債権127百万ユーロ（2020年度は198百万ユーロ）
- ・ 未収税金

(単位：百万ユーロ)	期首残高	増加	減少	期末残高
未収税金				
CIR：研究税控除	127	135	-140	122
未収IFF		53		53
その他の未収税金	34	3	-1	36
引当金控除前合計 (1)	161	191	-141	211
減損				
CIR：研究税控除	0	-1		-1
合計	0	-1		-1
純合計額	161	190	-141	210
(1) 短期（1年未満に期日が到来する分）	9			61
長期（1年後以降に期日が到来する分）	152			150

上記の増加は主に、当年の研究税控除（122百万ユーロ）、2020年度の研究税控除の補完13百万ユーロ、及び子会社の統合による2021年度の法人税の清算に係る債権53百万ユーロに関係する。

上記の減少は主に、2020年度の研究税控除債権139百万ユーロの譲渡、及び2017年度の研究税控除の残高の償還によるものである。

その他の資産の主な内訳は以下のとおりである。

(単位：百万ユーロ)	期首残高	増加	減少	期末残高
その他の資産				
繰延費用	26	21	-24	23
償還プレミアム	16		-4	12
未実現損失	181	68	-57	192
合計 (1)	223	89	-85	227
(1) 短期（1年未満に期日が到来する分）	201			207

- ・ 繰延費用は、種々の貸付に関する最終支払及び起債費用からなる。
- ・ いくつかの長期社債（5年から7年）の償還プレミアム。
- ・ 引当金の対象となる、円建借入金の未実現損失（15百万ユーロ）に相当する未実現為替差損及び、現金性商品評価差額勘定に計上される、日産のヘッジのために使用した円建借入金の返済に係る177百万ユーロの為替換算額。

12. 株主資本

株主資本の変動は以下のとおりである。

（単位：百万ユーロ）	期首残高	2020年度 純利益処分	配当	2021年度 純利益	その他	期末残高
資本金	1,127					1,127
資本剰余金	4,782					4,782
持分法による評価差額	1,667				598	2,265
法定及び規制準備金	113					113
繰越利益剰余金	9,248	-139				9,109
当期純利益	-139	139		538		538
合 計	16,798	0	0	538	598	17,934

2021年12月31日現在、処分不能な準備金額は2,378百万ユーロである。

持分法による評価差額の変動は、主に606百万ユーロのルノー-s.a.s株式の持分法による価値の変動、マイナス11百万ユーロのダチア株式の持分法による価値の変動及び3百万ユーロのソファサ株式の持分法による価値の変動を含む。

ルノーSAの株主構成 2021年12月31日現在

	資本構成		議決権	
	保有株式数	資本金に対する%	株式数	%
フランス政府	44,387,915	15.01%	88,775,830	29.05%
従業員	7,790,563	2.63%	14,462,513	4.74%
自己株式	4,582,464	1.55%		
日産	44,358,343	15.00%		
その他	194,602,999	65.81%	202,319,149	66.21%
合 計	295,722,284	100%	305,557,492	100%

ルノーSA株式の1株当たり額面金額は3.81ユーロ。

13. 永久劣後証券

ルノーSAが1983年10月及び1984年4月に発行したこれらの株式は、ルノーSAの任意で割増償還することができる。これらの証券に係る最低の年分配率は年9%で、固定部分6.75%と、同一の連結範囲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2.25%（最低）からなる。

2021年12月31日現在、797,659株の永久劣後証券が流通しており、全体では未払利息を含めて129百万ユーロとなる。これらの永久劣後証券はパリ証券取引所の上場株である。2021年12月31日現在の永久劣後証券の市場価格は、額面153ユーロに対し442ユーロであった（2020年12月31日現在は373.65ユーロ）。

2021年度の永久劣後証券の収益分配額は15百万ユーロ（2020年度は20百万ユーロ）で、支払利息及び類似費用に計上している。

14. リスク・負債引当金

リスク・負債引当金の内訳は、以下のとおりである。

（単位：百万ユーロ）	期首残高	繰入	適用される戻入	適用されない戻入	期末残高
為替差損					
費用引当金*	255	53	-82	-43	183
その他のリスク引当金	3	25			28
合計	258	78	-82	-43	211
* うち、短期（1年未満）	117				92
うち、長期（1年以上）	141				119

無償での既存株式の割当が決定された後、2021年12月31日現在において183百万ユーロの負債引当金が計上された（2020年12月31日現在は255百万ユーロ）。ルノーSA及びルノーs.a.s間で導入された再請求契約に基づき、この引当金の127百万ユーロの株式は、子会社であるルノーs.a.sに対する未請求債権とみなされている（2020年度は198百万ユーロ）。

ルノーSAが関与している既知の訴訟については、期末に調査検討を行い、法律・税務顧問の意見に基づき、リスクの見積額を補填するために適宜必要と判断される引当金を設定している。

15. 借入及び金融負債

A. 社債

2021年12月31日現在の社債は、8,163百万ユーロ（2020年12月31日現在は6,718百万ユーロ）である。

2021年度の主な変動は以下のとおりである。

- 2021年3月5日、2014年3月5日付7年社債（EMTN44）、額面価額500百万ユーロ、利率3.125%を償還
- 2021年4月1日、7年社債（EMTN58）、額面総額6,000億ユーロ、利率2.5%を発行
- 2021年7月2日、2018年7月3日付3年社債（第21回サムライ債）、額面価額391億円（303百万ユーロ）、利率0.36%を償還
- 2021年7月6日、社債（第23回サムライ債）、額面総額1500億円（1,140百万ユーロ）を発行

この新規社債は、2本のトランシェからなる。

- 2年満期の額面価額400億円（304百万ユーロ）、利率1.03%のトランシェ（第23回サムライ債）
- 3年満期の額面価額1,100億円（836百万ユーロ）、利率1.54%のトランシェ（第24回サムライ債）
- ・ 2021年12月2日、5.5年社債（EMTN59）、額面総額500百万ユーロ、利率2.5%を発行

償還期限による内訳

(単位：百万ユーロ)	2021年12月31日現在						
	合計	1年以内	1年超2年以内	2年超3年以内	3年超4年以内	4年超5年以内	5年超
額面価額	8,105	218	1,194	1,593	1,750	1,750	1,600
未払利息	58	58					
合計	8,163	276	1,194	1,593	1,750	1,750	1,600

(単位：百万ユーロ)	2020年12月31日現在						
	合計	1年以内	1年超2年以内	2年超3年以内	3年超4年以内	4年超5年以内	5年超
額面価額	6,679	809	218	895	757	1,750	2,250
未払利息	39	39					
合計	6,718	848	218	895	757	1,750	2,250

通貨による内訳

(単位：百万ユーロ)	2021年12月31日現在		2020年12月31日現在	
	ヘッジの影響考慮前	ヘッジの影響考慮後	ヘッジの影響考慮前	ヘッジの影響考慮後
ユーロ	6,600	8,023	5,988	6,264
円	1,563	140	730	454
合計	8,163	8,163	6,718	6,718

金利の種類による内訳

(単位：百万ユーロ)	2021年12月31日現在		2020年12月31日現在	
	ヘッジの影響考慮前	ヘッジの影響考慮後	ヘッジの影響考慮前	ヘッジの影響考慮後
固定金利	8,163	8,105	6,718	6,661
変動金利		58		57
合計	8,163	8,163	6,718	6,718

B. 金融機関からの借入債務

金融機関からの借入債務は2021年12月31日現在で3,326百万ユーロ（2020年12月31日現在で4,403百万ユーロ）あり、大部分が貸付市場での借入契約である。

2021年度の社債の主な変動は以下のとおりである。

- ・ 2021年8月5日、フランス政府による保証の対象である額面価額20億ユーロの社債となる1回目の引き出しのうち10億ユーロの償還
- ・ 2021年11月4日、4.5年社債、額面価額75百万ユーロを償還

(単位：百万ユーロ)	2021年12月31日現在			
	合計	1年以内	1年超2年以内	2年超3年以内
額面価額	3,315	1,015	1,090	1,210
未払利息	11	11		
合計	3,326	1,026	1,090	1,210

(単位：百万ユーロ)	2020年12月31日現在				
	合計	1年以内	1年超2年以内	2年超3年以内	3年超4年以内
額面価額	4,390	75	1,345	1,420	1,550
未払利息	13	13			
合計	4,403	88	1,345	1,420	1,550

通貨による内訳

(単位：百万ユーロ)	2021年12月31日現在		2020年12月31日現在	
	ヘッジの影響考慮前	ヘッジの影響考慮後	ヘッジの影響考慮前	ヘッジの影響考慮後
ユーロ	3,326	3,326	4,403	4,403
合計	3,326	3,326	4,403	4,403

金利の種類による内訳

(単位：百万ユーロ)	2021年12月31日現在		2020年12月31日現在	
	ヘッジの影響考慮前	ヘッジの影響考慮後	ヘッジの影響考慮前	ヘッジの影響考慮後
固定金利	3,273	3,273	4,275	4,275
変動金利	53	53	128	128
合計	3,326	3,326	4,403	4,403

自動車部門の政府保証付き融資枠

2020年度において、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、この融資枠において3回にわたり40億ユーロが引き出されている(2020年8月5日の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)。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年間延長することができ、毎年3分の1ずつ返済するものであった。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330百万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返済される。

ルノー・グループは、2021年8月に満期が到来する引出金（うち10億ユーロが返済された。）を除き、これらすべての引出金の延長オプションを行使した。

最初のトランシェの最終分割払い（2024年8月満期）に対応する340百万ユーロの期限前返済は2022年2月7日に行われた。2021年12月31日現在、この期限前返済を行う旨の決定は行われていなかったため、この負債は2021年度財務諸表では固定負債に分類されている。またルノー・グループは、到来が最も遅い満期（2024年8月、9月及び12月）に始まって、2022年度に10.2億ユーロ（上記の340百万ユーロを含む。）の期限前返済を行う旨を2022年2月18日に発表する予定である。流動負債と固定負債の再分類や、これらの変更が財務収益（純額）に与える影響は、2022年度に認識される。したがって、2021年12月31日現在のすべての固定負債は、2022年度中又は2022年度末に流動資産に再分類される。

C. その他の借入債務及び金融負債

その他の借入及び金融負債は2021年12月31日現在で3,973百万ユーロ（2020年度は3,942百万ユーロ）あり、概ね以下のような構成になっている。

- ・ 余剰資金のあるルノー・グループ子会社からの借入2,976百万ユーロ
- ・ トレジャリーノート997百万ユーロ

いずれの借入及び金融負債も満期まで1年を超えるものに該当しない。

担保権が設定されている借入はない。

16. その他負債

その他負債の変動は以下のとおりである。

（単位：百万ユーロ）	期首残高	変動額	期末残高
営業債務及び関連する勘定	3	-3	0
社会的負債	1	2	3
税金負債*	689	-69	620
その他の資産に関連する負債	5		5
その他の負債	2		2
合計	700	-70	630
* 短期（1年未満に期日が到来する分）	201		215
長期（1年後以降に期日が到来する分）	499		415

税金負債の変動は、主に連結納税の69百万ユーロの増加によるものである。

17. 金融商品の未実現収益

日産のヘッジの一部ではなくなった米ドル建てのトレジャリーノート及び円建ての借入に係るヘッジ商品の未実現為替差益がある。

2020年度のこれらの金額は33百万ユーロであった。

18. 繰延収益

繰延収益は、円建又は円にスワップした借入に係る未実現為替差益、及び現金性商品評価差額勘定に18百万ユーロで計上される、日産のヘッジのために使用した円建借入金の返済に係る為替差益からなる。

19. 金融商品

金融商品及びリスク管理

それぞれに関する契約は、以下のとおりである（想定元本で、また必要に応じて公正価値で表示）。

(単位：百万ユーロ)	2021年		2020年	
	想定	公正価値	想定	公正価値
通貨スワップ	1,423	-9	276	-12
先渡買い	402	16	638	-33

これらすべての取引はルノー・ファイナンスとのものである。

先渡買い及び先渡売り並びにスワップ取引はオフバランスである。

為替リスク

為替リスク管理は、基本的に、ルノーの外貨建ての資金調達をカバーするための通貨スワップ及び先渡為替予約取引で構成される。ルノーSAはまた、子会社との外貨による借入金をヘッジするため先渡為替予約取引を行う。

金利リスク

ルノーSAはルノー・グループの負債の大部分を抱えており、その金利リスクの管理方針として、長期投資については固定金利を、また、流動性準備用の投資については変動金利を適用している。日産に対する持分のヘッジの一環として行う円建の資金調達には固定金利を使用している。

ルノーSAではデリバティブを用いて上記の金利・為替リスク管理を実施しており、それらの運用はルノー・グループの100%子会社であるルノー・ファイナンスとの間で行っている。

流動性リスク

ルノー・グループの自動車部門は、日常の運転資金と将来に向けての投資を支える潤沢な資金源を必要としており、常時、銀行借入や資本市場での調達により、借入のリファイナンスを行っている。したがって、市場休止や与信枠の縮小といった事態においては流動性リスクに晒されることになる。ルノーSAは、集中的資金管理方針の一環として、自動車部門へのリファイナンスの大部分を資本市場の長期資金（社債や私募債の発行）及びトレジャリーノートなどの短期資金又は銀行融資により賄っている。

また、ルノーSAは、金融機関との与信契約を確認している（注20）。

これらの資金調達に関する契約文書及び与信契約には、ルノーの信用格付け又は財務指標の遵守状況に変動があった場合に借入枠に悪影響を及ぼしうる条項は含まれない。

利用可能な手元資金や年度末において未使用の契約済み与信枠があり、且つ、短期融資の更新も見込まれることを考慮すれば、ルノーSAとしては1年以上にわたりその義務を果たしていくのに十分な資金源を有している。

20. 与え手側及び受け手側の契約

オフバランスの契約は以下のとおりである。

(単位：百万ユーロ)	2021年		2020年	
	合計	うち、 関連会社	合計	うち、 関連会社
契約受け手側				
保証書及び預かり金				
設定済、未使用の与信枠	3,430		3,430	
合計	3,430		3,430	
契約与え手側				
保証書及び預かり金	705	700	830	700
設定済、未使用の与信枠	446	446	484	484
合計	1,151	1,146	1,314	1,184

RCIバンクにおける重要なリスク比率の管理の一環として、ルノーSAは、2010年度にRCIバンクとの間で、ルノーSAによる700百万ユーロの預託金について担保契約を締結した。

設定済だが未使用の与信枠については特に制限条項は定められていない。

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。税務調整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。異議申立中の追徴税額についても、訴訟又は申立ての正当性につき有利に決着しない場合のリスクを考慮して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。

2021年12月30日、ルノーSAは、2013年から2016年の移転価格の税額再評価についての仮通知を受領した。これらの仮通知のうち最も多い金額は係争中であり、2021年12月31日現在の財務諸表には引当金を計上していない。

2019年12月19日、ルノーs.a.s.は、2016会計年度の移転価格の税額再評価についての仮通知を受領したが、2021年6月24日には、2017及び2018会計年度についての通知が補完された。これらの仮通知のうち最も重要な金額は係争中であり、2021年12月31日現在の財務諸表には計上されていない。

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計上される。異議申立がなされている場合、訴訟又は申立ての正当性につき有利に決着しない場合のリスクの見積額に基づき状況に応じて計上している。

2021年12月31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、違法な協定及びヨーロッパにおける自動車の排ガスレベルに関する調査である。

フランスで継続中であり、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た「排出ガス」問題において、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7月、ルノー・グループは、訴訟期間中の出頭を保証し、一切の損害賠償金及び罰金の支払いを補填するために、20百万ユーロ（貸借対照表に含まれる）の保証金を支払った。また、2021年10月8日には、特定された不利益に対する賠償を補填するために、60百万ユーロの銀行保証を発行した。ルノー・グループは、違反を犯したことを否認している。ルノー・グループの車両はすべて、常に適用される法律及び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12月31日現在（又は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。

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ている。ルノーは、かかる決定が裁判所の命令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、銀行保証の取り決めがなされ、ルノー・グループの支払停止の申請が許可された。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解除された。2021年及び2020年、本件に関する引当金は計上されていない。

2022年2月3日、イタリア国家評議会はAGCMの上訴を退け、AGCMの決定を取り消した行政裁判所の決定を確認した。この国家評議会の決定は最終的なものである。

その他の情報

21. キャッシュ・フロー

キャッシュ・フローは以下のとおりである。

（単位：百万ユーロ）	2021年	2020年
当期純利益	538	-139
引当金と繰延費用の増加	27	24
リスク・負債引当金の純増	-72	-61
減損引当金の純増額	50	-278
売却資産に係る純利益	-559	436
合計	-16	-18

22. 従業員

ルノーSAには従業員はいない。

23. 取締役及び会社役員への報酬

2021年度に関して取締役に対して支払われる出席報酬純額は929,086ユーロである（2020年度は763,374ユーロが支払われた）。

取締役会長は、取締役としての任期中の出席報酬を受領していない。

2021年度の損益計算書に計上された社会保障費を除く報酬は、暫定変動部分を含み、4百万ユーロに上る。

2021年度、会社役員に対し合計75,000株の業績連動株式が付与された。

24. サプライヤー及び顧客の請求書払いの期限に関する情報

フランス商法第L.441-6-1条に基づき、ルノーSAは商業活動を行っていないため、本書にはサプライヤー及び顧客の請求書払いの期限の詳細は記載されていない。

関連する情報はルノーs.a.sの事業報告書に記載される。

25. 子会社及び関連会社

子会社及び関連会社

会社名 (単位：百万ユーロ)	資本金	準備金及び繰越利益剰余金	持分%	持分の帳簿価額
投資				
ルノーs.a.s (フランス、ブローニュ・ビヤンクール92100、ケアルフォンソ・ル・ガロ13-15)	534	2,173	100.00%	6,972
ダチア (ルーマニア、ミオヴェニ 115400、ウジネイ通り1) ⁽¹⁾	514	484	99.43%	1,092
日産 (日本国、神奈川県横浜市神奈川区宝町2番地) ^{(2)*}	10,948		43.40%	6,217
RNBV (オランダ、アムステルダム、1081KJ、ヤハトハーヴェンウエグ130) ^{**}	6		50.00%	12
ソファサ (コロンビア、エンピガド N39、カレラ49) ⁽³⁾	1	42	27.66%	17
保有合計				14,310

- (1) ダチアの換算レートは1ユーロ=4.9490ルーマニア・レイ
 (2) 日産の換算レートは1ユーロ=130.38円
 (3) ソファサの換算レートは1ユーロ=4,613.00コロンビア・ペソ

会社名 (単位：百万ユーロ)	2021年度の売上高 (税抜)	前年度 純(損)益	2021年度 ルノーSAへの配当金
投資			
ルノーs.a.s (フランス、ブローニュ・ビヤンクール 92 100、ケ アルフォンソ・ル・ガロ13 - 15)	38,745	-201	
ダチア (ルーマニア、ミオヴェニ 115400、ウジネイ通り 1) ⁽¹⁾	4,357	101	57
日産 (日本国、神奈川県横浜市神奈川区宝町2番地) [*]			
RNBV (オランダ、アムステルダム、1081KJ、ヤハトハー ヴェンウェグ130) ^{**}			
ソファサ (コロンビア、エンピガド N39、カレラ49) ⁽²⁾	580	15	

(1) ダチアの平均換算レートは1ユーロ=4.920908ルーマニア・レイ

(2) ソファサの平均換算レートは1ユーロ=4,425.462731コロンビア・ペソ

日産についてこの情報は本書の2021年度連結財務諸表に対する注12に示す。

* * RNBVについては、この情報は入手不可能である。

間接保有

ルノーSAが間接的に保有する子会社の完全なリストは、ルノー・グループのウェブサイト上の財務情報セクションから入手可能な「Additional information on Groupe Renault composition (ルノー・グループの構成に係る追加情報)」という題の文書に含まれる (<https://group.renault.com/en/finance-2/financial-information/documents-and-publications/>)。

持分法に基づく投資

持分法に基づき評価されるルノーs.a.s.株式の価値は、2021年度にはルノーs.a.s.及び子会社の業績改善により606百万ユーロ増加した。

持分法に基づき評価されるダチア株式の価値は11百万ユーロ減少し、ソファサ株式の価値は3百万ユーロ増加した。

持分の取得

注8を参照のこと。

26.5年間の決算概要

	2017	2018	2019	2020	2021
年度末財政状態					
資本金（百万ユーロ）	1,127	1,127	1,127	1,127	1,127
発行済株式及び投資証明書数	295,722,284	295,722,284	295,722,284	295,722,284	295,722,284
営業活動による総利益（百万ユーロ）					
税別売上高					
税金、減価償却費、償却費及び引当金					
控除前利益 ⁽¹⁾	815	1,560	485	(212)	464
法人所得税	95	91	80	100	123
税金、減価償却費、償却費及び引当金					
控除後利益	937	1,726	383	(139)	538
支払配当金	1,027	1,035			
1株当たり利益（ユーロ）					
税金、減価償却費、償却費及び引当金					
控除前1株当たり利益 ⁽¹⁾	2.76	5.27	1.64	(0.72)	1.57
税金、減価償却費、償却費及び引当金					
控除後1株当たり利益	3.17	5.84	1.30	(0.47)	1.82
基本的1株当たり利益（希薄化後） ⁽²⁾	3.42	6.31	1.40	(0.51)	1.98
希薄化効果	0.25	0.47	0.10	(0.04)	0.16
配当金純額	3.55	3.55	0.00	0.00	0.00
従業員⁽³⁾					

(1) 引当金は当該年度に計上されたもので、戻入及び適用を除く。

(2) 年度末の平均株式数に基づく。

(3) 従業員はいない。

27. 後発事象

無し。

[次へ](#)



Renault Group

L'information financière et comptable

5.2.4 Comptes sociaux de Renault S.A.

5.2.4.1. États de synthèse

Compte de résultat

(en millions d'euros)	2021	2020
Charges d'exploitation	-49	-61
Dotations et reprises aux provisions d'exploitation	-10	7
Résultat d'exploitation	-65	-54
Produits des titres et revenus des prêts et créances rattachés à des participations	154	124
Dotations et reprises aux provisions liées aux participations		282
Produits et charges liés aux participations (note 5.2.4.2.3)	154	406
Différences positives de change	4	12
Différences négatives de change		-1
Dotations et reprises aux provisions pour risques de change		1
Produits et charges liés au change (note 5.2.4.2.4)	4	12
Intérêts perçus et autres produits assimilés		
Intérêts et charges assimilés	-207	-180
Reprises de provisions et transferts de charges		
Dotations financières aux amortissements et provisions	-20	-8
Autres produits et charges financiers (note 5.2.4.2.5)	-230	-197
Résultat financier	-78	221
Résultat courant avant impôts	-143	167
Résultat exceptionnel (note 5.2.4.2.6)	558	-406
Impôt sur les bénéfices (note 5.2.4.2.7)	123	100
Résultat net de l'exercice	538	-139

Bilan actif

	2021		2020	
	Brut	Amortis. et provisions	Net	Net
(en millions d'euros)				
Participations évaluées par équivalence	8 081		8 081	7 483
Autres participations et immobilisations financières (note 5.2.4.2.8)	6 229		6 229	6 813
Créances rattachées à des participations (note 5.2.4.2.9)	10 278		10 278	17 838
Immobilisations financières	33 588	0	33 588	32 134
Actif immobilisé	33 588	0	33 588	32 134
Créances (note 5.2.4.2.11)	339	1	338	359
Valeurs mobilières de placement (note 5.2.4.2.10)	193	3	190	202
Instruments financiers à terme	15		15	0
Disponibilités	42		42	24
Autres comptes d'actif (note 5.2.4.2.11)	227		227	223
Total actif	34 404	4	34 400	33 002

Bilan passif

	2021	2020
(en millions d'euros)		
Capital	1 127	1 127
Primes d'émission	4 782	4 782
Ecart d'équivalence	2 265	1 667
Réserves légale et réglementées	113	113
Report à nouveau	9 109	9 248
Résultat de l'exercice	538	-139
Capitaux propres (note 5.2.4.2.12)	17 934	16 798
Autres fonds propres (note 5.2.4.2.13)	129	130
Provisions pour risques et charges (note 5.2.4.2.14)	211	258
Emprunts obligataires	8 103	6 718
Emprunts et dettes auprès des établissements de crédit	3 320	4 403
Emprunts et dettes financières divers	3 973	3 942
Emprunts et dettes financières (note 5.2.4.2.15)	15 402	15 063
Autres dettes (note 5.2.4.2.16)	630	700
Instruments financiers à terme (note 5.2.4.2.17)	0	33
Comptes de régularisation (note 5.2.4.2.18)	34	20
Total passif	34 400	33 002

05

Renault Group

L'information financière et comptable

Tableau de flux de trésorerie

(en millions d'euros)	2021	2020
Capacité d'autofinancement (note 5.2.4.2.21)	-16	-18
Variation du besoin en fonds de roulement	-40	00
Flux de trésorerie des opérations d'exploitation	-66	72
Variation nette des autres participations	1143	-154
Variation nette des prêts	-1 440	-5 107
Variation nette des valeurs mobilières de placement	47	00
Flux de trésorerie liés aux investissements	-250	-5 201
Emissions d'emprunts obligataires	2 239	1 000
Remboursements d'emprunts obligataires	-803	-553
Variation nette des autres dettes porteuses d'intérêts	-1 082	4 667
Dividendes versés aux actionnaires		
Frais d'émission et primes de remboursement sur emprunts obligataires	-21	-34
Flux de trésorerie liés aux financements	333	5 080
Trésorerie à l'ouverture	24	73
Variation de la trésorerie	18	-49
Trésorerie à la clôture *	42	24

5.2.4.2. Annexe aux comptes annuels

Les informations ci-après constituent l'annexe au Bilan avant répartition de l'exercice clos le 31 décembre 2021, dont le total est de 34 400 millions d'euros et au Compte de Résultat de l'exercice, présenté sous forme de liste, qui dégage un bénéfice de 538 millions d'euros.

L'exercice a une durée de douze mois, recouvrant la période du 1^{er} janvier au 31 décembre 2021.

Les comptes de l'exercice 2021 ont été arrêtés par le Conseil d'Administration de Renault SA, le 17 février 2022.

Les comptes de la société Renault SA, sont inclus dans les comptes consolidés de Renault SA. (Renault Group).

5.2.4.2.1. Événements majeurs de l'exercice

À la suite de l'approbation du Conseil d'administration, Luca de Meo, CEO de Renault Group, a présenté le 14 janvier 2021 « Renaultion », un nouveau plan stratégique qui vise à réorienter la stratégie de Renault Group de la course au volume à la création de valeur et qui est structuré en 3 phases lancées en parallèle :

- La phase « Résurrection », qui s'étendra jusqu'en 2023, se concentrera sur le redressement de la marge et de la génération de liquidités,
- La phase « Rénovation », qui se poursuivra jusqu'en 2025, verra le renouvellement et l'enrichissement des gammes, contribuant à la rentabilité des marques,
- La phase « Révolution », qui démarrera en 2025, fera basculer le modèle économique du Groupe vers la

technologie, l'énergie et la mobilité, faisant de Renault Group un précurseur dans la chaîne de valeur des nouvelles mobilités.

L'exercice de Nissan clos le 31 mars 2021 s'est soldé par une perte de -3 398 millions d'euros (-448,7 milliards de yens) et Renault SA n'a pas encaissé de dividendes de la part de Nissan au cours de l'exercice 2021.

Dans le contexte de la pandémie Covid-19 apparue au 1^{er} trimestre 2020 et qui s'est poursuivie sur tout l'exercice 2020, le marché automobile mondial avait subi en 2020 un repli de 14,2% par rapport à l'exercice 2019. Afin de protéger ses salariés, et dans le respect des mesures prises par les différents gouvernements, le Groupe avait suspendu ses activités commerciales et de production dans la plupart des pays au cours du mois de mars 2020. Par ailleurs, pratiquement tous les salariés non affectés à la production et à la commercialisation avaient télétravaillé au cours des périodes de confinement et des mesures de chômage partiel ont été mises en place en 2020. La reprise de l'activité de production et de commercialisation a commencé principalement en mai 2020 dans le respect des mesures de déconfinement mises en place par les gouvernements des pays dans lesquels le Groupe est présent. Un 2^{ème} confinement a été mis en place dans divers pays dont la France au cours du 2^{ème} semestre 2020 ainsi que des mesures de couvre-feu qui ont également eu des effets négatifs sur l'activité du Groupe sur 2020. Outre les effets de la pandémie Covid-19 qui se sont poursuivis, mais dans une moindre mesure, en 2021, l'activité du 1^{er} semestre 2021 a également commencé à ressentir les effets

Présentation générale de Renault Group	Développement durable	Gouvernement d'entreprise	Risque et contrôle	Information financière et comptable	Information sur la société, le capital et l'actionariat	Assemblée Générale	Informations complémentaires
----------------------------------------	-----------------------	---------------------------	--------------------	-------------------------------------	---------------------------------------------------------	--------------------	------------------------------

Information financière et comptable

05

négatifs des ruptures d'approvisionnement en composants électroniques qui touchent le secteur automobile mondial. Les effets de la crise des composants électroniques se sont amplifiés sur le 2^{ème} semestre 2021 avec pour principale conséquence des pertes de production.

Afin d'assurer un niveau suffisant de liquidité pour opérer, le Groupe avait notamment mis en place en 2020 une ligne de crédit de 5 milliards d'euros garantie par l'État français sur laquelle il avait réalisé trois tirages pour un total de 4 milliards d'euros. Au 31 décembre 2021, le montant de 1 milliard d'euros non tiré au 31 décembre 2020 n'est plus disponible depuis cette date et le tirage effectué en août 2020 pour 2 milliards d'euros a été remboursé pour 1 milliard d'euros en août 2021. Le Groupe avait également émis en novembre 2020 un nouvel emprunt obligataire d'un nominal de 1 milliard d'euros et a également émis en 2021 plusieurs emprunts (i.e. en avril 2021 avec un nouvel emprunt obligataire de 600 millions d'euros, en juillet 2021 avec un emprunt samourai de 1,2 milliards d'euros et en novembre 2021 avec un emprunt obligataire de 500 millions d'euros). Par ailleurs le Groupe a généré un FCF positif significatif sur 2021. A la date d'arrêtés des comptes consolidés, le Groupe dispose d'une trésorerie et de sources de financement suffisantes pour justifier la continuité d'exploitation pour les douze prochains mois et a démontré sa capacité à émettre de la dette.

Le 10 mars 2021 Renault SA a cédé l'intégralité de sa participation dans Daimler A.G, soit 10 448 378 actions représentant 1,54% du capital de Daimler. Le prix de cession est de 1 143 millions d'euros, soit 09,5 € par titre. Ce produit de cession a permis à Renault SA d'accélérer son désendettement. Le règlement-livraison des actions est intervenu le 10 mars 2021. Cette cession n'impacte pas le partenariat industriel entre le Groupe Renault et Daimler.

En mai 2021, Nissan a cédé sa participation de 1,54% dans Daimler.

En novembre 2021, Daimler a annoncé avoir cédé l'intégralité de sa participation dans Renault SA soit 9 107 391 actions représentant 3,1% du capital et 5% des droits de vote.

L'assemblée Générale du 23 avril 2021 a décidé de ne pas distribuer de dividende au titre de l'exercice 2020.

5.2.4.2.2. Règles et méthodes comptables

Les comptes annuels de l'exercice clos le 31 décembre 2021 de la société Renault S.A. ont été élaborés conformément aux dispositions légales et réglementaires françaises. Celles-ci sont définies par le règlement ANC 2014-03 relatif au plan comptable général modifié par les règlements postérieurs.

Les conventions comptables ont été appliquées avec sincérité dans le respect du principe de prudence, et conformément aux hypothèses de base de :

- continuité d'exploitation,
- permanence des méthodes comptables d'un exercice à l'autre,
- indépendance des exercices et conformément aux règles générales d'établissement et de présentation des comptes annuels.

La méthode de base retenue pour l'évaluation des éléments inscrits en comptabilité est la méthode des coûts et historiques.

A. Immobilisations financières

Par dérogation à la règle générale en matière d'évaluation des titres au bilan, Renault SA a opté pour l'évaluation par équivalence des titres de participation des sociétés contrôlées de manière exclusive, conformément à l'avis N° 34 du Conseil National de la Comptabilité (juillet 1988) :

- le périmètre d'application de la méthode correspond aux sociétés intégrées globalement dans les comptes consolidés ;
- les capitaux propres de ces sociétés sont déterminés sur la base des principes comptables retenus pour la consolidation ; s'agissant d'une méthode d'évaluation, il n'est tenu compte d'aucune élimination concernant les opérations entre sociétés du Groupe ;
- pour l'évaluation d'une filiale, les titres qu'elle détient sur des sociétés contrôlées de façon exclusive par le Groupe sont estimés selon la même méthode ;
- la variation annuelle de la quote-part globale de capitaux propres représentative de ces titres ne constitue pas un élément de résultat, elle est inscrite en capitaux propres au poste « Ecart d'équivalence », cet écart n'est pas distribuable et ne peut être utilisé pour compenser des pertes ; lorsque l'écart d'équivalence devient négatif, une provision pour dépréciation globale est dotée par le compte de résultat.

Les titres de participation des sociétés non contrôlées de façon exclusive figurent au bilan à leur coût d'acquisition hors frais accessoires d'achat. Ils sont évalués à la plus faible des valeurs d'acquisition ou d'inventaire déterminée en prenant en compte la quote-part d'actif net et les perspectives de rentabilité. Lorsque la valeur d'inventaire des titres est inférieure à la valeur brute, une provision pour dépréciation est constituée du montant de la différence.

Les prêts octroyés aux sociétés et les créances rattachées à des participations sont enregistrés au coût historique. Une dépréciation est constatée dès lors qu'il existe un risque de non-recouvrement de ces prêts.

05

Renault Group

L'information financière et comptable

B. Valeurs mobilières de placement

Les valeurs mobilières de placement sont évaluées à leur coût d'acquisition hors frais accessoires d'achat et intérêts courus pour les obligations ou à leur valeur de marché si celle-ci est inférieure.

Les actions auto-détenues, affectées aux plans d'attribution d'actions gratuites et aux plans d'options d'achats d'actions, sont comptabilisées en valeurs mobilières de placement. Ces actions font l'objet d'une provision pour charge, correspondant à la différence entre la valeur des actions (prix d'acquisition ou valeur nette à la date de réaffectation) et le prix d'exercice des options pour les bénéficiaires, dès lors que le prix d'exercice de l'option est inférieur au coût d'acquisition.

Les actions auto-détenues non affectées à un plan déterminé sont également comptabilisées en valeurs mobilières de placement et font l'objet d'une provision pour dépréciation si le cours de bourse est inférieur à la valeur comptable.

Les justes valeurs des titres sont déterminées principalement par référence aux prix du marché.

C. Créances

Les créances sont comptabilisées à leur valeur nominale. Une dépréciation des créances est pratiquée lorsque la valeur d'inventaire est inférieure au coût historique notamment sur la base de critères d'ancienneté et de risque de non-recouvrement.

D. Conversion des dettes et créances en devises étrangères

La conversion des dettes et créances en devises est effectuée comme suit :

- conversion de l'ensemble des dettes et créances libellées en devises aux taux en vigueur au 31 décembre;
- enregistrement des écarts par rapport aux valeurs d'origine dans les comptes de régularisation actif ou passif (écart de conversion);
- constitution d'une provision pour risque de change pour les pertes de change latentes après détermination d'une position globale de change devise par devise (y compris dérivés).

Les pertes latentes affectant la couverture Nissan ne sont plus provisionnées en résultat. Conformément à l'application du règlement ANO 2015-05, tant que les flux couverts ne sont pas réalisés (date de liquidation ou de cession de l'investissement), les pertes latentes sur l'instrument de couverture ne sont pas provisionnées en résultat.

E. Titres participatifs

Les titres participatifs sont comptabilisés en autres fonds propres à leur valeur nominale et ne font l'objet d'aucune réévaluation.

F. Emprunts et dettes financières

Les emprunts sont valorisés à leur valeur nominale. Les frais et primes d'émission sur emprunts ainsi que les

primes de remboursement d'obligations, enregistrés dans les autres comptes d'actifs, sont amortis linéairement sur la durée des emprunts correspondants.

G. Provisions pour risques et charges

Les provisions pour risques et charges sont définies conformément au règlement ANO 2014-03. Elles sont constituées dès lors qu'elles correspondent à une obligation probable de paiement à la date de clôture. A l'inverse, un passif éventuel correspond à une obligation qui n'est ni probable ni certaine à la date d'établissement des comptes, ou à une obligation probable pour laquelle une estimation ne peut pas être établie de manière fiable. Il ne donne pas lieu à la constatation d'une provision et fait l'objet, le cas échéant, d'une information dans les engagements hors bilan.

H. Instruments dérivés

Les variations de valeur des instruments de couverture ne sont pas reconnues au bilan, sauf si la reconnaissance en partie ou en totalité de ces variations permet d'assurer un traitement symétrique avec l'élément couvert.

Ainsi cette symétrie se traduit par une réévaluation de l'instrument de couverture dans un compte transitoire en contrepartie d'un compte Instruments de trésorerie en parallèle avec les écritures de différences de conversion constatées sur l'élément couvert.

Les gains et pertes de change réalisés sur les emprunts mis en place au titre de la couverture Nissan ne sont plus constatés en résultat suite à l'application du règlement ANO 2015-05 à compter du 1^{er} janvier 2017. Ils font l'objet d'une comptabilisation en autres créances ou autres dettes dans des comptes spécifiques. Les montants ainsi accumulés au bilan seront repris au compte de résultat à la date de liquidation ou de cession de l'investissement.

Les instruments dérivés en Position Ouverte Isolée (POI) sont réévalués au bilan en contrepartie d'un compte d'écart de conversion à chaque clôture à leur valeur de marché. Si cette valeur fait apparaître une perte latente, celle-ci est provisionnée au compte de résultat.

Le report/déport qui représente l'écart entre le cours spot de la couverture et le cours à terme est étalé en résultat financier sur la période de couverture.

Hypothèses et méthodes retenues

Les gains et pertes de change latents sont déterminés par comparaison du cours spot avec le cours de clôture.

I. Résultat exceptionnel

Le résultat exceptionnel se compose des produits et charges résultant d'événements ou de transactions clairement distincts des activités ordinaires de l'entreprise et dont on ne s'attend pas à ce qu'ils se reproduisent de manière fréquente ou régulière.

5.2.4.2.3. Produits et charges liés aux participations

Les produits des titres et créances rattachées à des participations s'analysent comme suit :

(en millions d'euros)	2021	2020
Dividendes reçus de Daimler		15
Dividendes reçus de Daia	57	44
Intérêts des prêts	97	65
Dotations et reprises de provisions liées aux participations		282
Total	154	406

Le montant des intérêts des prêts concerne intégralement les filiales du Groupe.

5.2.4.2.4. Produits et charges liés au change

Le résultat de change de 2021 s'élève à 4 millions d'euros (12 millions d'euros en 2020).

Il est constitué par les éléments suivants :

- un gain de change de 3,5 millions d'euros sur les billets de trésorerie principalement en livre sterling et dollar US ;
- un gain de change de 0,5 million lié au remboursement de l'emprunt Samourai 21.

5.2.4.2.5. Autres produits et charges financiers

En 2021, les autres produits et charges financiers représentent une perte de 230 millions d'euros (contre une perte de 197 millions d'euros en 2020) comprennent principalement les intérêts versés et autres charges assimilées pour 207 millions d'euros et une dotation pour dépréciation de 20 millions d'euros des titres d'autocontrôle.

Le détail du poste d'intérêts versés et autres charges assimilées s'analyse comme suit :

(en millions d'euros)	2021	2020
Intérêts courus nets sur emprunts obligataires*	-104	-78
Intérêts courus nets après swaps sur emprunts auprès des établissements de crédit	-24	-9
Intérêts courus sur fin d'emprunts auprès des filiales	-88	-24
Intérêts courus sur titres participatifs	-17	-20
Autres charges financières		-34
Autres (billets de trésorerie et commissions d'engagements)	-24	-24
TOTAL	-207	-189

* Le montant net des intérêts sur les emprunts obligataires se décompose en intérêts courus et versés pour 104 millions d'euros (78 millions d'euros en 2020), il n'y a pas d'intérêts courus et reçus sur les swaps en 2021, ni en 2020.

En 2021, les 104 millions d'euros d'intérêts versés sont principalement composés de :

- 24 millions d'euros sur l'emprunt EMTN 57 émis le 25 novembre 2020 ;
- 15 millions d'euros sur l'emprunt EMTN 53 émis le 28 septembre 2018 ;
- 12,5 millions d'euros sur l'emprunt EMTN 54 émis le 24 juin 2019 ;
- 11 millions d'euros sur l'emprunt EMTN 58 émis le 1^{er} avril 2021 ;
- 7,5 millions d'euros sur l'emprunt EMTN 49 émis le 08 mars 2017 ;
- 7,5 millions d'euros sur l'emprunt EMTN 51 émis le 21 novembre 2017 ;
- 7 millions d'euros sur l'emprunt EMTN 52 émis le 18 avril 2018 ;
- 0 millions d'euros sur l'emprunt Samourai 24 émis le 00 juillet 2021 ;
- 0 millions d'euros sur l'emprunt EMTN 55 émis le 04 octobre 2019 ;
- 3 millions d'euros sur l'emprunt EMTN 44 émis le 05 mars 2014 ;
- 1 million d'euros sur l'emprunt EMTN 59 émis le 02 décembre 2021 ;
- 1 million d'euros sur l'emprunt Samourai 20 émis le 09 juillet 2017 ;
- 1 million d'euros sur l'emprunt Samourai 23 émis le 00 juillet 2021.

05

Renault Group

L'information financière et comptable

Les intérêts courus du Prêt Garanti par l'Etat (PGE) d'un montant de 22 millions d'euros au 31 décembre 2021 (6 millions en 2020) sont inclus dans les intérêts courus nets sur emprunts auprès des établissements de crédit.

En 2020, les autres charges financières étaient principalement constituées d'un abandon de créance vis à vis de la DRAC correspondant au remboursement par Renault SA d'un prêt contracté par la DRAC pour 33 millions d'euros. Il n'y a pas d'autres charges financières comptabilisées en 2021.

5.2.4.2.6. Résultat exceptionnel

En mars 2021, Renault SA a cédé sa participation dans Daimler AG pour un montant 1 143 millions d'euros. La sortie des titres, pour une valeur historique de 584 millions d'euros a permis de constater un résultat exceptionnel de 558 millions.

En 2020, Renault SA avait enregistré un résultat exceptionnel de - 406 millions d'euros résultant principalement de la sortie des titres DRAC pour -282 millions d'euros, charge compensée par la reprise de la dépréciation des titres constatée en résultat financier, et de la soule comptabilisée en charges exceptionnelles d'un montant de 122 millions d'euros versée à Dongfeng dans le cadre de l'opération de transfert des titres. L'opération s'était soldée par une perte de -155 millions d'euros constatée dans les comptes au 31 décembre 2020.

5.2.4.2.7. Impôts sur les bénéfices

Renault S.A. ayant opté pour le régime de l'intégration fiscale dès son origine, celui-ci constitue le régime fiscal de groupe sous lequel la société est imposée en France à compter du 1^{er} janvier 2004. Les filiales françaises détenues à plus de 95% versent directement à la société tête de groupe le montant de

l'impôt sur les bénéfices dont elles sont redevables. Chacune de ces entités comptabilise la charge d'impôt qui serait la sienne si elle était imposée individuellement. Les économies d'impôt générées par l'intégration fiscale constituent un produit comptabilisé par Renault S.A., société tête de groupe. Le groupe fiscal Renault, appliquant un principe de neutralité, Renault S.A. n'a pas l'obligation de réallouer ou restituer aux filiales les économies d'impôts résultant de l'utilisation de leurs déficits.

Les déficits ne sont imputables sur le bénéfice imposable que dans la limite d'un montant d'un million d'euros majoré de 50% du bénéfice imposable excédant ce premier montant. Le solde est reportable dans le temps indéfiniment.

Ces règles sont applicables :

- pour la détermination du résultat du groupe d'intégration fiscale ;
- par convention, pour la détermination du résultat de chaque société membre de l'intégration fiscale servant d'assiette pour leur calcul d'impôt sur les sociétés.

Ces règles d'imputation et de report sont applicables à l'ensemble des déficits existants à la clôture, quelle que soit leur origine.

En pratique, Renault S.A. n'a pas imputé de déficits pour la détermination du résultat fiscal 2021 de l'intégration qui s'élève à - 1 598 millions d'euros.

En 2021, le groupe d'intégration fiscale a renoncé au taux réduit sur les redevances industrielles comme le permet l'article 39 terdecies du CGI.

Le produit d'impôt d'intégration fiscale constaté en 2021 s'élève à 148 millions d'euros. Il correspond à l'impôt versé par les filiales de Renault S.A., y compris les éventuels redressements fiscaux, comme si elles avaient été imposées séparément.

Ainsi, le produit d'impôt comptabilisé au compte de résultat peut s'analyser de la manière suivante :

(en millions d'euros)	Résultat		Impôt			Résultat net		
	avant impôts	Théorique	Compensation	Crédit généré	Crédit d'impôt	Impôt net	Théorique	Comptable
Résultat courant taux normal	-143	-183	183			0	40	-143
Résultat exceptionnel	558	150	-150			0	309	558
Intégration fiscale		-148				-148		148
Dotations/provisions		25				25		-25
Autres								
Total	415	-147	24			-123	439	538

Présentation générale de Renault Group	Développement durable	Gouvernement d'entreprise	Risque et contrôle	Information financière et comptable	Information sur la société, le capital et l'actionariat	Assemblée Générale	Informations complémentaires
----------------------------------------	-----------------------	---------------------------	--------------------	-------------------------------------	---------------------------------------------------------	--------------------	------------------------------

Information financière et comptable

La situation fiscale latente de Renault SA s'analyse comme suit :

(en millions d'euros)	2021		2020		Variations	
	Actif ⁽¹⁾	Passif ⁽²⁾	Actif ⁽¹⁾	Passif ⁽²⁾	Actif	Passif
Charges déduites (ou produits imposés) fiscalement et non encore comptabilisées	13	53	17	68	-4	-15
Total	13	53	17	68	-4	-15

(1) Correspond à un crédit futur d'impôt.

(2) Correspond à une charge future d'impôt.

Les déficits reportables de Renault S.A. au 31 décembre 2021 s'élèvent à 3 005 millions d'euros.

5.2.4.2.8. Autres participations et immobilisations financières

Les mouvements de l'exercice s'analysent comme suit :

(en millions d'euros)	Montant en début d'exercice	Variation de l'exercice	Montant en fin d'exercice
Participation dans Nissan Motor Co. Ltd.	6 217		6 217
Participation dans RNBV	12		12
Participation dans DAIMLER	584	-584	0
TOTAL VALEURS BRUTES	6 813	-584	6 229
Provisions pour dépréciation des autres participations et immobilisations financières	0		0
TOTAL NET	6 813	-584	6 229

Le 10 mars 2021, Renault SA a cédé sa participation acquise dans le cadre de la signature d'un accord de coopération entre l'Alliance Renault-Nissan et Daimler AG. Renault S.A. avait acquis en 2010 10 448 378 titres Daimler AG représentant 1,55 % du capital pour une valeur à l'actif de son bilan de 584 millions d'euros.

En 1999, Renault S.A. a pris une participation dans la société Nissan Motor Co. Ltd. Au 31 décembre 2021, sa participation s'élève à 1 831 837 027 titres représentant 43,40 % du capital. Ces titres sont cotés à la Bourse de Tokyo. La valeur de marché du titre d'une valeur nominale de 50 yens s'élève à 550 yens (4,20 €) au 31 décembre 2021 soit 7 804 millions d'euros (500 yens (4,43 €) au 31 décembre 2020 soit 8 115 millions d'euros).

5.2.4.2.9. Prêts et créances rattachés à des participations

Les mouvements de l'exercice s'analysent comme suit :

(en millions d'euros)	Montant net en début d'exercice	Augmentations	Diminutions	Montant net en fin d'exercice
Dividendes à recevoir*	0			0
Prêts	17 838	2 371	-944	19 265
TOTAL VALEURS BRUTES⁽¹⁾	17 838	2 371	-944	19 265
Provisions pour dépréciation	0	0	0	0
TOTAL NET	17 838	2 371	-944	19 265
(1) Dont part à moins d'un an	17 827			19 254
Dont part à plus d'un an	11			11

* Net des réévaluations de change

Les prêts comprennent :

- 9 094 millions d'euros de placements de trésorerie auprès de Renault Finance (8 933 millions d'euros en 2020) ;
- 8 702 millions d'euros de comptes courants résultant de conventions de centralisation de gestion de trésorerie de filiales du Groupe (8 080 millions d'euros en 2020) ;

- 700 millions d'euros auprès de ROI dans le cadre d'une convention de gage-espèces (700 millions d'euros en 2020) ;

- 140 millions de prêt à RTM (90 millions d'euros en 2020).

Le poste des prêts concerne intégralement les filiales du Groupe.

05

Renault Group

L'information financière et comptable

5.2.4.2.10. Valeurs mobilières de placements

Les valeurs mobilières de placement comprennent les titres de Renault S.A. auto-détenus pour 190 millions d'euros.

La variation des titres auto-détenus s'analyse comme suit :

(en millions d'euros)	Solde en début d'exercice	Levées d'option et attributions	Acquisition	Virement compte à compte	Dotations	Reprises	Solde en fin d'exercice
Nombre d'actions	4 588 199	965 735	1 010 000				4 582 464
Actions affectées	258	-82	36	-25			187
Actions non affectées	5						5
Montant Brut (en millions d'euros)	269	-82	36	-25			192
Dépréciation (en millions d'euros)	-1			25	-26	0	-2
TOTAL	262	-82	36	0	-26	0	190

Les levées d'option et attribution correspondent principalement à l'attribution définitive du Plan 24 non-résidents pour 268 700 actions et du Plan 25 résidents pour 694 435 actions.

La dotation pour dépréciation correspond à l'écart entre le cours d'achat et la moyenne des cours d'ouverture du dernier mois de l'exercice. Cette dépréciation est calculée sur les actions non attribuées à un plan.

Plans d'options et d'attribution d'actions de performance

Le Conseil d'administration attribue périodiquement aux cadres et dirigeants du Groupe des actions de performance avec des périodes d'acquisition et d'inaccessibilité propres à chaque attribution. Jusqu'en 2012, il a également attribué périodiquement des options d'achat d'actions à des conditions de prix et de délai d'exercice propres à chaque attribution. Les plans mis en place intègrent des conditions de performance qui déterminent le nombre d'options ou d'actions accordées aux bénéficiaires. La perte du

bénéfice des options ou des actions de performance est conforme aux dispositions réglementaires, avec perte totale en cas de démission ou de licenciement et décision, au cas par cas, pour les départs à l'initiative de l'entreprise.

En 2021, de nouveaux plans d'attribution d'actions de performance ont été mis en place portant sur 1 005 milliers d'actions. La période d'acquisition des droits est de 3 ans sans période d'inaccessibilité des actions et sans distinction entre résidents et non-résidents.

A. Variation du nombre d'options et de droits d'attributions d'actions de performance détenues par les membres du personnel

	Droits d'attribution d'actions
Options restant à lever et droits en cours d'acquisition au 1^{er} janvier 2020	4 414 274
Attribuées	1 004 996 ⁽¹⁾
Options levées ou droits définitivement acquis	-965 735
Options annulées	-309 167
Options restant à lever et droits en cours d'acquisition au 31 décembre 2021	4 444 368

(1) Les droits d'attribution d'actions de performance définitivement acquis correspondent au plan 24 non-résident attribué en 2017 et au plan 25 résident attribué en 2018.

B. Plans d'attribution d'actions de performance

Pour les plans 24 à 25, les périodes d'acquisition et de conservation sont différentes pour les attributaires résidents fiscaux français et résidents fiscaux étrangers, afin de tenir compte des contraintes fiscales locales.

L'attribution des actions à leurs bénéficiaires résidents fiscaux français devient définitive au terme d'une période d'acquisition de 3 ans, suivie d'une période de conservation de 1 an.

Pour les résidents fiscaux étrangers, la période d'acquisition est de 4 années, et ils ne sont pas soumis à une période de conservation.

À partir du plan 26, la période d'acquisition est de 3 années sans période de conservation pour les résidents fiscaux français et étrangers.

Présentation générale de Renault Group	Développement durable	Gouvernement d'entreprise	Risque et contrôle	Information financière et comptable	Information sur la société, le capital et l'actionariat	Assemblée Générale	Informations complémentaires
----------------------------------------	-----------------------	---------------------------	--------------------	-------------------------------------	---------------------------------------------------------	--------------------	------------------------------

Information financière et comptable

05

N° de plan	Type de plan	Date d'attribution	Droits d'attribution au 31 décembre 2021	Date d'acquisition définitive	Période de conservation
Plan 24*	Actions de performance	9 février 2017	-	9 février 2020	9 février 2020-9 février 2021
				9 février 2021	Néant
Plan 25*	Actions de performance	15 février 2018	-	15 février 2021	15 février 2021-15 février 2022
			175 807	15 février 2022	Néant
Plan 26	Actions de performance	12 juin 2019	1 888 350	12 juin 2022	Néant
Plan 27	Actions de performance	18 février 2020	1 375 740	18 février 2023	Néant
Plan 28	Actions de performance	23 avril 2021	1 554 471	23 avril 2024	Néant
TOTAL			4 444 308		

* Les droits d'attribution d'actions de performance de ces plans ont été perdus ou définitivement acquis en 2021.

5.2.4.2.11. Créances et autres comptes d'actif

Les créances sont essentiellement constituées :

- des créances clients : constituées d'une facture à établir de 127 millions d'euros au titre des actions de performance (contre 198 millions d'euros en 2020) dans le cadre de la convention de refacturation entre Renault SA et Renault s.a.s ;
- des créances fiscales :

(en millions d'euros)	Montant en début d'exercice	Augmentations	Diminutions	Montant en fin d'exercice
Créances fiscales				
CIR : Crédit Impôt Recherche	127	135	-140	122
Créances de l'IFF		53		53
Autres créances fiscales	34	3	-1	36
TOTAL VALEURS BRUTES (1)	161	191	-141	211
Provisions pour dépréciation				
CIR : Crédit Impôt Recherche	0	-1		-1
TOTAL	0	-1		-1
TOTAL NET	161	190	-141	210
(1) Dont part à moins d'un an	9			61
Dont part à plus d'un an	152			150

Les augmentations sont constituées principalement des créances sur Crédit Impôt Recherche de l'année pour 122 millions d'euros, du complément du CIR 2020 pour 13 millions d'euros et d'une créance sur la liquidation de l'IS 2021 vis à vis de filiales de l'intégration pour 53 millions d'euros.

Les diminutions sont constituées de la cession de créance du Crédit Impôt Recherche 2020 pour 139 millions d'euros et le remboursement par l'état du solde du CIR 2017 pour 1 millions d'euros.

05

Renault Group

L'information financière et comptable

Les autres comptes d'actif sont essentiellement constitués :

(en millions d'euros)	Montant en début d'exercice	Augmentations	Diminutions	Montant en fin d'exercice
Autres comptes d'actifs				
Charges à répartir	20	21	-24	23
Primes de remboursement sur obligations	10		-4	12
Ecart de conversion actif	181	08	-57	192
TOTAL⁽¹⁾	223	89	-85	227
(1) Dont part à moins d'un an	201			207
Dont part à plus d'un an	22			20

- de charges à répartir constituées de soultes versées et de frais d'émissions sur divers emprunts;
- de primes de remboursement sur divers emprunts à long terme (entre 5 et 7 ans);
- d'écarts de conversion actif dus aux pertes de change latentes provisionnées sur les emprunts

émis en yens pour 15 millions d'euros, et de 177 millions d'euros d'écart de change réalisé lors des remboursements d'emprunts en yens utilisés dans le cadre de la couverture Nissan et comptabilisé dans un compte de différence d'évaluation sur instruments de trésorerie.

5.2.4.2.12. Capitaux propres

La variation des capitaux propres s'analyse comme suit :

(en millions d'euros)	Solde en début d'exercice	Affectation du résultat 2020	Distribution	Résultat 2021	Autres	Solde en fin d'exercice
Capital	1 127					1 127
Prime d'émission	4 782					4 782
Ecart d'équivalence	1 067				598	2 265
Réserves légales et réglementées	113					113
Report à nouveau	9 248	-139				9 109
Résultat de l'exercice	-139	139		538		538
TOTAL	16 798	0	0	538	598	17 934

Le montant des réserves non distribuables s'élève à 2 378 millions d'euros au 31 décembre 2021.

La variation de l'écart d'équivalence est constituée de l'évolution de la valeur des titres Renault S.A.S évalués par équivalence pour + 600 millions d'euros, de celle des titres DACIA évalué par équivalence pour - 11 millions d'euros et de celle des titres SOFASA pour + 3 millions d'euros.

Au 31 décembre 2021, le capital de Renault S.A. se répartit comme suit :

	Répartition du capital		Droits de vote	
	Nombre de titres détenus	% du capital	En nombre	En %
État	44 387 915	15,01%	88 775 830	29,05%
Salariés	7 790 568	2,68%	14 462 513	4,74%
Auto-contrôle	4 582 464	1,55%		
Nissan	44 358 343	15,00%		
Autres	194 602 999	65,81%	202 319 149	66,21%
TOTAL	295 722 284	100%	305 557 492	100%

La valeur nominale du titre Renault S.A. s'élève à 3,81 euros.

Présentation générale de Renault Group	Développement durable	Gouvernement d'entreprise	Risque et contrôle	Information financière et comptable	Information sur la société, le capital et l'actionariat	Assemblée Générale	Informations complémentaires
----------------------------------------	-----------------------	---------------------------	--------------------	-------------------------------------	---------------------------------------------------------	--------------------	------------------------------

Information financière et comptable

05

5.2.4.2.13. Autres fonds propres

Les autres fonds propres sont constitués par les titres participatifs, émis en octobre 1983 et en avril 1984 par Renault S.A., et remboursables avec prime à sa seule initiative. Ils font l'objet d'une rémunération annuelle d'un minimum de 9 % composée d'une partie fixe égale à 0,75 % et d'une partie variable, égale au minimum à 2,25 %, fonction de l'évolution du chiffre d'affaires consolidé, calculée à périmètre et méthodes de consolidation identiques.

Au 31 décembre 2021, il reste sur le marché 797 059 titres pour un total de 129 millions d'euros avec intérêts courus. Ces titres sont cotés à la Bourse de Paris. La valeur de marché du titre d'une valeur nominale de 153 euros s'élève à 442 euros au 31 décembre 2021 (373,05 euros au 31 décembre 2020).

La rémunération 2021 de 15 millions d'euros (20 millions d'euros en 2020) figure dans les intérêts versés et autres charges assimilées.

5.2.4.2.14. Provisions pour risques et charges

Les provisions pour risques et charges s'analysent comme suit :

(en millions d'euros)	Montant en début d'exercice	Dotations	Reprises avec consommation	Reprises sans consommation	Montant en fin d'exercice
Perte de change					
Provisions pour charges	255	53	-82	-43	183
Autres provisions pour risques	3	25			28
TOTAL (1)	258	78	-82	-43	211
(1) Dont part à moins d'un an	117				92
Dont part à plus d'un an	141				119

Une provision pour charge de 183 millions d'euros (255 millions en 2020) a été constituée suite à la décision d'attributions d'actions gratuites existantes. Dans le cadre de la convention de refacturation entre Renault SA. et Renault s.a.s, une quote-part de cette provision a fait l'objet d'une facture à établir à la filiale Renault s.a.s, pour 127 millions d'euros (198 millions d'euros en 2020).

Chacun des litiges connus dans lesquels Renault SA. est impliqué a fait l'objet d'un examen à la date d'arrêt des comptes, et, après avis des conseils juridiques et fiscaux, les provisions jugées nécessaires ont, le cas échéant, été constituées pour couvrir les risques estimés.

5.2.4.2.15. Emprunts et dettes financières

A. Emprunts obligataires

Les emprunts obligataires s'élèvent à 8 103 millions d'euros au 31 décembre 2021 (6 718 millions d'euros au 31 décembre 2020).

Sur l'année 2021, les principales évolutions sont :

- le 5 mars 2021, remboursement de l'emprunt obligataire (EMTN 44) émis le 5 mars 2014, d'une durée de 7 ans, pour un nominal de 500 millions d'euros et un coupon de 3,125 % ;
- l'émission le 1^{er} avril 2021 d'un emprunt obligataire (EMTN 58) d'une durée de 7 ans pour un montant nominal de 600 millions d'euros et un coupon de 2,5 % ;
- le 2 juillet 2021, remboursement de l'emprunt obligataire (Samourai 21) émis le 3 juillet 2018, d'une durée de 3 ans, pour un nominal de 39,1 milliards de yens (303 millions d'euros) et un coupon de 0,30 % ;

- l'émission le 6 juillet 2021 d'un emprunt obligataire Samourai 23 pour un montant nominal de 150 milliards de yens (1 140 millions d'euros). Ce nouvel emprunt se compose de deux tranches :
 - Une tranche pour un montant nominal de 40 milliards de yens (304 millions d'euros), avec une durée de 2 ans et un coupon de 1,03 % (Samourai 23) ;
 - Une tranche pour un montant nominal nominal de 110 milliards de yens (830 millions d'euros), avec une durée de 3 ans et un coupon de 1,54 % (Samourai 24).
- l'émission le 2 décembre 2021 d'un emprunt obligataire (EMTN 59) d'une durée de 5,5 ans pour un montant nominal de 500 millions d'euros et un coupon de 2,5 %.

05

Renault Group

L'information financière et comptable

Ventilations par échéances

(en millions d'euros)	31 décembre 2021						
	TOTAL	-1 an	1 à 2 ans	2 à 3 ans	3 à 4 ans	4 à 5 ans	+5 ans
Valeur nominale	8 105	218	1 104	1 593	1 750	1 750	1 600
Intérêts courus	58	58					
TOTAL	8 163	276	1 194	1 593	1 750	1 750	1 600

(en millions d'euros)	31 décembre 2020						
	TOTAL	-1 an	1 à 2 ans	2 à 3 ans	3 à 4 ans	4 à 5 ans	+5 ans
Valeur nominale	6 679	809	218	895	757	1 750	2 250
Intérêts courus	89	89					
TOTAL	6 768	898	218	895	757	1 750	2 250

Ventilation par devise

(en millions d'euros)	31 décembre 2021		31 décembre 2020	
	Avant couverture	Après couverture	Avant couverture	Après couverture
Euros	6 000	8 023	5 988	6 264
Yens	1 563	140	730	454
TOTAL	8 163	8 163	6 718	6 718

Ventilation par nature de taux

(en millions d'euros)	31 décembre 2021		31 décembre 2020	
	Avant couverture	Après couverture	Avant couverture	Après couverture
Taux fixe	8 163	8 105	6 718	6 661
Taux variable		58		57
TOTAL	8 163	8 163	6 718	6 718

B. Emprunts et dettes auprès des établissements de crédit

Les emprunts et dettes auprès des établissements de crédit, principalement contractés hors du Groupe, s'élevaient à 3 326 millions d'euros au 31 décembre 2021 (4 403 millions d'euros au 31 décembre 2020).

Sur l'année 2021, les principales évolutions sont :

- non prorogation le 5 août 2021 d'un milliard d'euros sur la 1^{ère} tranche du PGE d'un montant nominal de 2 milliards d'euros ;
- le remboursement le 04 novembre 2021 d'un emprunt d'une durée de 4,5 ans pour un montant nominal de 75 millions d'euros.

Ventilation par échéances

(en millions d'euros)	31 décembre 2021			
	TOTAL	-1 an	1 à 2 ans	2 à 3 ans
Valeur nominale	3 315	1 015	1 090	1 210
Intérêts courus	11	11		
TOTAL	3 326	1 026	1 090	1 210

(en millions d'euros)	31 décembre 2020				
	TOTAL	-1 an	1 à 2 ans	2 à 3 ans	3 à 4 ans
Valeur nominale	4 390	75	1 345	1 420	1 550
Intérêts courus	13	13			
TOTAL	4 403	88	1 345	1 420	1 550

Ventilation par devise

(en millions d'euros)	31 décembre 2021		31 décembre 2020	
	Avant couverture	Après couverture	Avant couverture	Après couverture
Euros	3 326	3 326	4 403	4 403
TOTAL	3 326	3 326	4 403	4 403

Ventilation par nature de taux

(en millions d'euros)	31 décembre 2021		31 décembre 2020	
	Avant couverture	Après couverture	Avant couverture	Après couverture
Taux fixe	3 273	3 273	4 275	4 275
Taux variable	53	53	128	128
TOTAL	3 326	3 326	4 403	4 403

Evolution du Prêt Garanti par l'Etat

Renault Group a procédé en 2020 à l'ouverture auprès d'un pool bancaire composé de cinq banques d'une ligne de crédit d'un montant maximal de 5 milliards d'euros bénéficiant d'une garantie de l'État français à hauteur de 90% du montant emprunté. Cette ligne de crédit a été tirée au 31 décembre 2020 à hauteur de 4 milliards d'euros en trois tranches de respectivement 2 milliards d'euros (tirage effectué le 5 août 2020), 1 milliard d'euros (tirage effectué le 22 septembre 2020) et 1 milliard d'euros (tirage effectué le 23 décembre 2020). Le montant de 1 milliard d'euros restant et non tiré n'est plus disponible.

Cette ligne de crédit prévoit une maturité initiale pour chaque tirage de 12 mois, avec faculté pour Renault de proroger la maturité de trois années supplémentaires,

avec un profil de remboursement par tiers. Le taux de chaque tirage est indexé sur l'Euribor 12 mois pour la première année, puis l'Euribor 6 mois pour les éventuelles prorogations. Un remboursement anticipé après l'éventuelle prorogation est possible en cours de vie des tirages, pour un nominal d'au moins 330 millions d'euros.

En cas de prorogation, les tirages sont remboursables par tiers en 2022, 2023 et 2024 aux dates anniversaires des tirages avec une option de remboursement anticipé des échéances restantes à la main de Renault Group.

Le Groupe a exercé les options de prorogation de chacune des tranches, à l'exception de celle relative à l'échéance du mois d'août 2021 remboursée pour un montant de 1 milliard d'euros.

05

Renault Group

L'information financière et comptable

Un remboursement anticipé de 340 millions d'euros a été effectué le 7 février 2022 correspondant à la dernière échéance (août 2024) de la 1^{re} tranche. Il sera également annoncé le 18 février 2022 que le Groupe a l'intention de rembourser par anticipation 1,02 milliard d'euros en 2022 (y compris les 340 millions d'euros susmentionnés) en commençant par les échéances les plus lointaines (août, septembre et décembre 2024).

O. Emprunts et dettes financières divers

Les emprunts et dettes financières divers s'élevaient à 3 973 millions d'euros au 31 décembre 2021 (3 942 millions au 31 décembre 2020). Ils sont essentiellement composés de

- 2 976 millions d'euros d'emprunts auprès de filiales du Groupe dont la trésorerie est excédentaire;
- 997 millions d'euros de billets de trésorerie.

Tous ces emprunts et dettes financières ont une durée inférieure à 1 an.

Aucun emprunt n'est assorti de sûretés réelles.

5.2.4.2.16. Autres dettes

L'évolution de ce poste s'analyse comme suit :

(en millions d'euros)	Montant en début d'exercice	Variation	Montant en fin d'exercice
Dettes fournisseurs et comptes rattachés	3	-3	0
Dettes sociales	1	2	3
Dettes fiscales *	689	-69	620
Dettes sur autres immobilisations et comptes rattachés	5		5
Autres dettes diverses	2		2
TOTAL	700	-70	630
* Dont part à moins d'un an	201		215
Dont part à plus d'un an	499		415

La variation des dettes fiscales correspond principalement à une diminution de la dette d'impôt vis-à-vis des filiales pour 69 millions d'euros.

5.2.4.2.17. Instruments financiers passif

Il s'agit des écarts de change latents sur les instruments de couverture sur les billets de trésorerie en US Dollar et sur les emprunts en yens qui ont été sortis de la couverture Nissan.

En 2020, ceux-ci s'élevaient à 33 millions d'euros.

5.2.4.2.18. Comptes de régularisation passif

Les comptes de régularisation sont constitués des écarts de conversion passif liés à des gains de change latents sur des emprunts émis ou swappés en yens et d'écart de change réalisé lors des remboursements d'emprunts en yens utilisés dans le

cadre de la couverture Nissan et comptabilisés dans un compte de différence d'évaluation sur instruments de trésorerie pour un montant de 18 millions d'euros.

5.2.4.2.19. Instruments financiers

Instruments financiers et gestion des risques

Les engagements correspondants (exprimés en valeur notionnelle et, le cas échéant en juste valeur) se présentent comme suit :

(en millions d'euros)	2021		2020	
	Notionnel	Juste valeur	Notionnel	Juste valeur
Swaps de taux	1423	-9	276	-12
Achats à terme	402	16	638	-33

Toutes ces opérations sont avec Renault Finance.

Les opérations d'achats et de ventes à terme ainsi que les opérations de swap sont en hors-bilan.

Présentation générale de Renault Group	Développement durable	Gouvernement d'entreprise	Risque et contrôle	Information financière et comptable	Information sur la société, le capital et l'actionariat	Assemblée Générale	Informations complémentaires
----------------------------------------	-----------------------	---------------------------	--------------------	-------------------------------------	---------------------------------------------------------	--------------------	------------------------------

Information financière et comptable

05

Risque de change

Les opérations de gestion du risque de change comprennent essentiellement des opérations de swaps ou des opérations de change à terme visant à couvrir ses propres financements libellés en devises. En outre, Renault S.A. réalise des opérations de change à terme dans le cadre de la couverture des prêts et emprunts libellés en devises accordés à ses filiales.

Risque de taux

Renault S.A. porte l'essentiel de l'endettement du Groupe. Sa politique de gestion du risque de taux s'appuie sur deux principes : le financement des investissements long terme à taux fixe et la constitution de réserves de liquidité à taux variable. Par ailleurs, les financements en yens mis en place dans le cadre des opérations de couverture des capitaux propres de Nissan sont réalisés à taux fixe.

Pour mettre en œuvre sa gestion du risque de taux et de change décrite ci-dessus, Renault S.A. a recours à des instruments dérivés avec Renault Finance, filiale à 100% du Groupe.

Risque de liquidité

Le secteur opérationnel automobile du Groupe doit disposer de ressources financières pour financer son activité courante et les investissements nécessaires à

son développement futur. Il doit donc emprunter de manière régulière sur les marchés bancaires et de capitaux pour refinancer sa dette, ce qui l'expose à un risque de liquidité en cas de fermeture des marchés ou de tension sur l'accès au crédit. Dans le cadre de la politique de centralisation de sa trésorerie, Renault S.A. assure l'essentiel du refinancement du secteur opérationnel automobile, soit par recours aux marchés de capitaux sous la forme de ressources à long terme (émissions obligataires, placements privés) et à court terme (billets de trésorerie), soit par recours aux financements bancaires.

Par ailleurs Renault S.A. dispose d'accords de crédit confirmés auprès d'établissements bancaires (voir note 5.2.4.2.20).

La documentation contractuelle de ces financements et accords de crédit ne contient aucune clause pouvant mettre en cause le maintien du crédit en raison de l'évolution de la qualité de la signature de Renault ou du respect de ratios financiers.

Compte tenu des réserves de trésorerie disponibles, des lignes de crédit confirmées non utilisées à la clôture et des perspectives de renouvellement des financements court terme, Renault S.A. dispose de ressources financières suffisantes pour faire face à ses engagements à 12 mois.

5.2.4.2.20. Engagements donnés et reçus

Les « engagements hors bilan » se décomposent comme suit :

(en millions d'euros)	2021		2020	
	Montant total	Dont sociétés liées	Montant total	Dont sociétés liées
Engagements reçus				
Avals, cautions et garanties				
Lignes de crédit ouvertes non utilisées	3 430		3 430	
TOTAL	3 430		3 430	
Engagements donnés				
Avals, cautions et garanties	705	700	830	700
Lignes de crédit ouvertes non utilisées	446	446	484	484
TOTAL	1 151	1 146	1 314	1 184

Les lignes de crédit reçues non utilisées ne sont pas assorties de clauses restrictives.

Dans le cadre de la gestion du ratio grands risques de ROI Banque, Renault S.A. a mis en place en 2010 une convention de dépôt nantie de Renault S.A. auprès de ROI Banque pour un montant de 700 millions d'euros.

Passifs éventuels

Les sociétés du Groupe font périodiquement l'objet de contrôles fiscaux dans les pays où elles sont implantées. Les rappels d'impôts et taxes acceptés sont comptabilisés par voie de provisions. Les rappels contestés sont pris en compte, au cas par

cas, selon des estimations intégrant le risque que le bien-fondé des actions et recours engagés puisse ne pas prévaloir. Des passifs d'impôts sont constatés par voie de provision en cas d'incertitudes relatives à la détermination des impôts.

La société Renault S.A. a reçu le 30 décembre 2021 une notification provisoire de redressement fiscal au titre des prix de transfert au titre des exercices 2013 à 2016. Les montants les plus significatifs de ces notifications provisoires sont contestés et n'ont pas été provisionnés dans les comptes au 31 décembre 2021.

La société Renault s.a.s avait reçu le 19 décembre 2019 une notification provisoire de redressement fiscal au titre des prix de transfert pour l'exercice

05

Renault Group

L'information financière et comptable

2010 qui a été complétée par une notification en date du 24 juin 2021 au titre des exercices 2017 et 2018. Les montants les plus significatifs de ces notifications provisoires sont contestés et n'ont pas été provisionnés dans les comptes au 31 décembre 2021.

Les sociétés du Groupe sont soumises périodiquement à des enquêtes des autorités dans les pays où elles sont implantées. Les conséquences financières des condamnations acceptées sont comptabilisées par voie de provisions. Les condamnations contestées sont prises en compte, au cas par cas, selon des estimations intégrant le risque que le bien-fondé des actions et recours engagés puisse ne pas prévaloir.

Les principales enquêtes des autorités de la concurrence et de la réglementation automobile en cours au 31 décembre 2021 portent sur des ententes ou les niveaux d'émission des véhicules en Europe.

Dans le cadre de la procédure en cours en France sur le dossier « émissions », et faisant suite à l'ouverture le 12 janvier 2017 d'une information judiciaire sur demande du Parquet de Paris, la société Renault s.a.s. a été mise en examen pour tromperie le 8 juin 2021.

Renault a déposé en juillet 2021 d'une part un cautionnement de 20 millions d'euros, intégré au bilan, pour garantir sa représentation à tous les actes de procédure et pour l'éventuel paiement des dommages et amendes et d'autre part, et a émis une garantie bancaire le 08 octobre 2021 d'un montant de 60 millions d'euros pour indemniser les éventuels préjudices. Renault conteste avoir commis la moindre infraction et rappelle que ses véhicules ont tous et toujours été homologués conformément aux lois et réglementations en vigueur à l'époque.

Les éventuelles conséquences sur les suites de la procédure en cours ne peuvent être estimées de façon fiable à ce stade et aucune provision au titre de ces procédures n'a été comptabilisée au 31 décembre 2021 (comme au 31 décembre 2020).

Le 9 janvier 2019, l'Autorité de la Concurrence italienne (« Autorità Garante della Concorrenza e del Mercato ») a prononcé à l'encontre de ROI Banque une amende de 125 millions d'euros, Renault SA étant conjointement tenue au paiement de cette amende. Le Groupe conteste le fondement de cette amende et a fait appel de cette décision. Le Groupe estime que la probabilité que cette décision soit annulée ou réformée sur le fond devant les tribunaux est forte. Il n'est par ailleurs pas possible, du fait du grand nombre de variables ayant une incidence sur la quantification de la sanction éventuelle, d'estimer de façon fiable le montant qui pourrait devoir être payé à l'issue de cette procédure. La demande du Groupe de suspension du paiement avait été acceptée en date du 3 avril 2019 avec mise en place d'une garantie bancaire. Le tribunal a décidé le 21 octobre 2020 d'annuler en totalité la décision de l'autorité de la concurrence italienne (AGCM). L'autorité de la concurrence a fait appel de ce jugement le 23 décembre 2020. La garantie bancaire mise en place en 2019 a été annulée en 2021. Aucune provision n'a été comptabilisée au 31 décembre 2021.

Le 3 février 2022, le Conseil d'Etat Italien a rejeté l'appel formé par l'AGCM, confirmant ainsi la décision du tribunal administratif qui avait annulé la décision de l'AGCM. Cette décision du Conseil d'Etat est définitive.

Autres éléments d'information

5.2.4.2.21. Capacité d'autofinancement

La capacité d'autofinancement est déterminée comme suit :

(en millions d'euros)	2021	2020
Résultat net	588	-130
Dotations aux amortissements, charges à répartir	27	24
Dotations nettes aux provisions pour risques et charges	-72	-61
Dotations nettes aux provisions pour dépréciation	50	-278
Valeur nette des éléments cédés	-550	436
TOTAL	-10	-18

5.2.4.2.22. Effectifs

Renault SA ne compte aucun salarié.

5.2.4.2.23. Rémunérations des mandataires sociaux

Le montant net des jetons de présence à verser aux administrateurs s'élève à 929 080 euros au titre de 2021 (763 374 euros versés au titre de 2020). Le Président du Conseil d'administration ne perçoit pas de jetons de présence au titre de son mandat.

Les rémunérations hors charges sociales comptabilisées en résultat en 2021, incluant les parts variables provisoires s'élèvent à 4 millions d'euros.

Le nombre d'actions de performance attribuées en 2021 aux mandataires sociaux s'élève à 75 000 actions.

Présentation générale de Renault Group	Développement durable	Gouvernement d'entreprise	Risque et contrôle	Information financière et comptable	Information sur la société, le capital et l'actionariat	Assemblée Générale	Informations complémentaires
----------------------------------------	-----------------------	---------------------------	--------------------	-------------------------------------	---------------------------------------------------------	--------------------	------------------------------

Information financière et comptable

5.2.4.2.24. Informations sur les délais de paiement fournisseurs et clients

En référence à l'article L. 441-6-1 du Code de Commerce, Renault S.A. n'ayant pas d'activité commerciale, nous ne publions pas de délais fournisseurs et clients.

Des éléments sur ce sujet se trouvent dans le rapport de gestion de Renault s.a.s.

05

5.2.4.2.25. Tableaux des filiales et participations

Participations directes

Sociétés (en millions d'euros)	Capital	Capitaux propres hors capital social et résultat de l'exercice	Quote-part du capital détenu en %	Valeur d'inventaire des titres détenus
PARTICIPATIONS				
Renault s.a.s 18-15 quai Alphonse Le Gallo 92100 Boulogne-Billancourt	584	2 173	100,00 %	6 972
Dacia 1 rue Uzinei 115400 Mioveni ROUMANIE ⁽¹⁾	514	484	99,43 %	1 092
Nissan 2 Takara-Cho, Kanagawa-Ku, Yokohama-Shi, Kanagawa-Ken JAPON ⁽²⁾ *	10 948		43,40 %	6 217
RNBV Jaachthavenweg 130, 1081KJ Amsterdam PAYS-BAS ^{**}	6		50,00 %	12
Sofasa Carrera 49 N°39 Envigado COLOMBIE ⁽³⁾	1	42	27,66 %	17
TOTAL PARTICIPATIONS				14 310

(1) Le cours de conversion retenu pour Dacia est de 4,9490 lei roumains pour un euro.

(2) Le cours de conversion retenu pour Nissan est de 130,38 yens pour un euro.

(3) Le cours de conversion retenu pour Sofasa est de 4 613,00 pesos colombiens pour un euro.

Sociétés (en millions d'euros)	Chiffres d'affaires HT sur 12 mois se clôturant le 31/12/2021	Bénéfice net ou perte du dernier exercice	Dividendes encaissés par Renault S.A. en 2021
PARTICIPATIONS			
Renault s.a.s 18-15 quai Alphonse Le Gallo 92100 Boulogne-Billancourt	38 745	-201	
Dacia 1 rue Uzinei 115400 Mioveni ROUMANIE ⁽¹⁾	4 357	101	57
Nissan 2 Takara-Cho, Kanagawa-Ku, Yokohama-Shi, Kanagawa-Ken JAPON *			
RNBV Jaachthavenweg 130, 1081KJ Amsterdam PAYS-BAS ^{**}			
Sofasa Carrera 49 N°39 Envigado COLOMBIE ⁽²⁾	580	15	

(1) Le cours de conversion moyen retenu pour Dacia est de 4,920908 lei roumains pour un euro.

(2) Le cours de conversion moyen retenu pour Sofasa est de 4 425,462731 pesos colombiens pour un euro.

* Pour Nissan, les informations sont disponibles dans la note 12 du Document d'Enregistrement Universel 2021 de Renault Group à l'adresse suivante : <https://group.renault.com/finance/informations-financieres/documents-et-publications/>.

** Pour RNBV, les informations ne sont pas disponibles.

05

Renault Group

L'information financière et comptable

Participations indirectes

La liste des filiales détenues indirectement par Renault SA est disponible dans le document « Informations complémentaires sur la composition de Renault Group » sur le site du Groupe au sein de la partie Informations financières à l'adresse suivante :

<https://group.renault.com/finance/informations-financieres/documents-et-publications/>

Participations évaluées par équivalence

La valeur des titres Renault s.a.s évalués par équivalence a progressé de 606 millions d'euros sur l'exercice en raison de sa performance ainsi que de celle de ses filiales.

La valeur des titres Dacia évalués par équivalence a diminué de 11 millions d'euros et celle des titres Sofasa a augmenté de 3 millions d'euros.

Mentions relatives aux prises de participation

Cf. note 5.2.4.2.8.

5.2.4.2.26. Résultats financiers des cinq derniers exercices

	2017	2018	2019	2020	2021
Situation financière en fin d'exercice					
Capital (en millions d'euros)	1127	1127	1127	1127	1127
Nombre d'actions et de certificats d'investissement restants	295 722 284	295 722 284	295 722 284	295 722 284	295 722 284
Résultat global des opérations effectuées (en millions d'euros)					
Chiffre d'affaires hors taxes					
Résultat avant impôt, amortissements et provisions ⁽¹⁾	815	1560	485	(212)	464
Impôt sur les bénéfices	95	91	80	100	123
Résultat après impôt, amortissements et provisions	937	1726	383	(130)	538
Résultat distribué	1027	1035			
Résultat par action (en euros)					
Résultat avant impôt, amortissements et provisions ⁽¹⁾	2,76	5,27	1,64	(0,72)	1,57
Résultat après impôt, amortissements et provisions	3,17	5,84	1,30	(0,47)	1,82
Résultat par action de base et dilué ⁽²⁾	3,42	6,31	1,40	(0,51)	1,98
Effet de la dilution potentielle des instruments dilutifs sur le résultat par action	0,25	0,47	0,10	(0,04)	0,16
Dividende net attribué à chaque action	3,55	3,55	0,00	0,00	0,00
Personnel⁽³⁾					

(1) Les provisions sont constituées par les dotations de l'exercice, déduction faite des reprises de provisions devenues sans objet et des provisions utilisées.

(2) Calculés en tenant compte du nombre moyen d'actions en fin d'exercice.

(3) Pas d'effectif.

5.2.4.2.27. Evénements postérieurs à la clôture

Néant.

2【主な資産・負債及び収支の内容】

前掲の財務諸表に対する注記を参照のこと。

3【その他】

(1) 後発事象

- 2023年4月20日：2023年度に向けて堅調なスタート、第1四半期の売上高は30%増

ルノー・グループの第1四半期の全世界における販売台数は、2022年度第1四半期と比べて14.1%増の535,000台に上った。ヨーロッパでのルノー・グループの販売台数は27.3%増加した（市場の増加率は16.2%）。

ルノー・グループの売上高は115億ユーロであり、2022年度第1四半期と比べて+29.9%^(*)増加した。

自動車部門の売上高は105億ユーロであり、2022年度第1四半期と比べて+29.7%^(*)増加した。

(*) 2022年度の数値はアフトワズ及びルノー・ロシアの売却を反映して調整されている。

当四半期中は**9.4ポイントの価格効果**が続き、**製品構成の効果は5.2ポイント**に拡大した。これは価値重視の販売方針と、以下に示す新製品の成功により牽引された。

- ルノー・グループのヨーロッパの主要5ヶ国^(*)における小売チャネルでの販売台数の割合は68%であった。

(*) フランス、イタリア、ドイツ、スペイン、英国

- ヨーロッパにおけるルノー・ブランドのCセグメント販売台数は、以下の通り顕著な向上を見せ、メガヌE-TECHエレクトリック、アルカナ及びオーストラルの成功により、2022年第1四半期と比べて51%超増加した。
 - ルノー・オーストラルは2023年第1四半期に、既に15,500台の販売台数を記録した。ハイブリッドの製品構成は67%、ハイトリムバージョンは61%となり、発売以来の受注台数は40,000台に達した。
 - ルノー・メガヌE-TECHエレクトリックは、2023年第1四半期に11,000台を超える販売台数を記録し、そのうちハイトリムバージョンは70%超、最も強力なエンジン（60kWh/220 hp）は80%超を占めた。発売以来の受注台数は54,000台を超えた。
 - ルノー・アルカナは、2023年第1四半期に18,500台を超える販売台数を記録し、そのうち60%はE-TECHバージョンであった。
- ダチアは、ラインナップのリニューアルに成功し、第1四半期のヨーロッパにおける販売台数は41%増加して、ほぼ150,000台を記録した。ダチア・サンデロは引き続きヨーロッパの小売客向けベストセラー車となっている。

ルノー・グループは電動化攻勢を以下の通り追求している。

- ルノー・ブランドは第1四半期中、ヨーロッパにおいて首位の座を維持した。2022年第1四半期と比べて電動化^(*)乗用車の販売台数は24%増となり、ヨーロッパにおける同ブランドの乗用車販売台数の38%を占めた。

(*) 電気自動車、ハイブリッド車（HEV）及びプラグイン・ハイブリッド車（PHEV）を含み、マイルド・ハイブリッド車（MHEV）を除く。

- ・ ダチアのラインナップ初のハイブリッドバージョンは、2023年1月にジョガーで発売された。ダチア・ジョガーハイブリッド140は既に受注構成の約25%を占めている。ジョガーは新たな顧客プロフィールを引きつける重要な製品であり、ハイブリッドバージョンはダチアの円滑な電動化戦略を支えている。
- ・ ダチア・スプリング（100%電気自動車）は発売以来、ヨーロッパで110,000件近い受注を記録しており、第1四半期中、ヨーロッパの小売電気自動車でも再び3位以内に入った。

ヨーロッパにおけるルノー・グループの力強い受注状況は、絶対額で過去最高水準を維持し、第1四半期末現在、3.3ヶ月間分の販売台数となっている。これは、市場が2019年を30%下回る中でも、2023年を通して2ヶ月間分という目標を上回る水準を維持することになる。

ルノー・グループは、2023年度の財務見通しを確認した。

ルノー・グループの最高財務責任者ティエリー・ピエトンは、「ルノー・グループは、力強い価格設定と製品構成の効果に支えられ、第1四半期の売上高は30%増となり、本年は堅調なスタートを切っている。ルノー・グループは、価格設定方針や商業割引を最適化し、最も収益性の高いチャンネルに注力することで、価値重視の販売方針を追求している。また、ルノー・ブランドのアルカナ、メガーヌE-TECHエレクトリック及びオーストラルと、ダチア・ジョガーの新たなラインナップの最初の成功からも恩恵を受けている。3月末時点の力強い受注状況と予定されているすべての発売が、ルノー・グループの商業活動を支え続けるだろう」と述べた。

ブローニュ・ビヤンクール、2023年4月20日

業績：第1四半期ハイライト

ルノー・グループは2023年第1四半期に、2022年第1四半期と比べて14.1%増の535,000台の販売台数を記録した。ヨーロッパにおけるルノー・グループの販売台数は27.3%増加した（市場の増加率は16.2%）。

ルノー・グループは、ルノー・ブランドのアルカナ、メガーヌE-TECHエレクトリック及びオーストラル、並びにダチア・ブランドのジョガーといったラインナップのリニューアルの成功から恩恵を受けた。ルノー・グループは、最も収益性の高いチャンネルに引き続き注力し、ヨーロッパの主要5ヶ国^(*)における小売販売台数は68%を占めた。

(*) フランス、イタリア、ドイツ、スペイン、英国

ヨーロッパにおけるルノー・ブランドの販売台数は、2023年第1四半期に約20%増加し、約230,000台となった。ルノー・ブランドは、以下の通り、価値創造セグメントでの販売台数の増加を引き続き成功させている。

- ・ ルノー・ブランドは、電動化^(*)市場において販売台数を24%増加させ、首位の座を維持している。
(*) 電気自動車、ハイブリッド車(HEV)及びプラグイン・ハイブリッド車(PHEV)を含み、マイルド・ハイブリッド車(MHEV)を除く。
- ・ Cセグメントでは、ルノーは、アルカナ、メガーヌE-TECHエレクトリック及びオーストラルの新型モデルの成功により、51%を超える成長を記録した。
- ・ ヨーロッパの主要5ヶ国^(*)のリテールチャンネルでは、販売台数2台のうち1台超を占めた。
(*) フランス、イタリア、ドイツ、スペイン、英国

ダチアは、以下の通り、製品の勢いと新たなブランドアイデンティティにより、ヨーロッパにおいて41%増となる約150,000台の販売台数を記録した。

- ・ 2023年第1四半期、ヨーロッパにおいて、ダチア・サンデロはリテール販売台数で第1位にランクされ、ダチア・ダスターはSUVの小売客向け販売で3位以内を維持した。
- ・ ダチア・スプリングは勢いを維持した。今四半期は14,500台の販売を記録し、ヨーロッパのリテール電気自動車で再び3位以内となった。
- ・ ダチア・ブランドは、ラインナップ初のハイブリッドであり、また市場で最も手頃な価格のハイブリッドファミリーカーであるジョガーハイブリッド140によって、電動化製品の品揃えを引き続き拡大している。

第1四半期の売上高

ロシアの自動車事業の売却が財務諸表に与える影響に関する留意点は、次の通りである。ルノー・グループが保有するルノー・ロシア株式の100%をモスクワ市に売却するとの合意及びアフトワズの67.69%の持分をNAMI（中央自動車エンジン科学研究所）に売却するとの合意（いずれも2022年5月16日に発表された。）の結果、ロシアの事業は、ルノー・グループの財務諸表において連結から除外され、2022年1月1日から遡及的にIFRS第5号に基づく非継続事業として扱われている。

したがって、2023年第1四半期の売上高には、もはやロシアでの産業活動は含まれていない。ルノー・グループの2022年第1四半期の売上高は、この新たな活動範囲に合わせて調整されている（影響額：アフトワズ-527百万ユーロ及びルノー・ロシア-367百万ユーロ）。

2023年第1四半期の**グループ売上高**は、2022年第1四半期と比べて29.9%増の115億ユーロであった。一定の範囲及び為替レート^(*)によれば、ルノー・グループの売上高は33.5%増加した。

(*)一定の範囲及び為替レートを用いて連結売上高の変動を分析するために、ルノー・グループは、前年度の平均為替レートを適用し、また当期中に発生した範囲の重大な変更を除いて、当会計年度の売上高を再計算している。

自動車部門の売上高は2022年第1四半期と比べて29.7%増の105億ユーロに達した。この力強い改善は、主に次の要因によって説明される。

- ・ 新型車の商業的成功に加え、EC構成部品の入手可能性が改善し、実質的に2022年第1四半期と比べて増産となったことから、+18.6ポイントの力強い台数効果が生じた。この台数効果は、2023年第1四半期の独立系ディーラー・ネットワークの在庫削減が、EC危機がピークを迎えた2022年第1四半期と比べて減ったため、新車登録台数の伸びを上回った。
- ・ 価値を重視する販売方針の継続や、コスト及び通貨インフレを相殺するための価格上昇、並びに商業割引の最適化を反映して、+9.4ポイントの堅調な価格効果が生じた。
- ・ 主にメガーヌE-TECHエレクトリック及びオーストラルの1台あたり平均売上高がルノー・グループの平均よりも大幅に高いことから、製品構成の効果が+5.2ポイントまで高まった。
- ・ ヨーロッパにおける販売台数の好調な業績の恩恵を受けて、地理的構成が+2.7ポイントとなった。
- ・ 主に日産、ルノー・トラック及びメルセデス・ベンツへのLCV市場における力強い販売台数に加え、三菱自動車向けASXの製造開始により、パートナーへの+0.9ポイントの販売台数が好影響を及ぼした。

これらのプラスの影響は、以下の相殺分を上回った。

- ・ 主にアルゼンチン・ペソに関連する-2.6ポイントの外国為替の影響
- ・ 「その他」の効果は-4.5ポイントであった。これは支店の売却に伴うルノー・リテール・グループのネットワークからの販売台数への寄与の減少に関連するものであり、アフターサービス業務の業績により一部相殺された。

モビリティサービスの売上高への寄与は、2022年度第1四半期の8百万ユーロに対して、2023年度第1四半期は9百万ユーロであった。

モビライズ・ファイナンシャル・サービシーズ（旧RCIバンク・アンド・サービシーズ）は、2023年第1四半期に、2022年第1四半期と比べて32.2%増の974百万ユーロの売上高を計上した。これは金利の上昇と新規契約の増加及び平均融資額の増加によるものである。

平均稼働資産（494億ユーロ）は、2022年第1四半期と比べて13%増加した。これは、ディーラーの車両在庫補充と、リテール事業向け新規融資の17.4%増によるものである。

2023年3月31日現在の**棚卸資産合計**（独立系ネットワークを含む。）は、以下の通り、580,000台であった。

- ・ ルノー・グループは依然として物流問題に直面しており、これによってグループの棚卸資産は273,000台に増加している。
- ・ 独立系ディーラーの棚卸資産は、受注残高が絶対額で過去最高の水準にあることから、307,000台となった。

2023事業年度の財務見通し

ルノー・グループは、2023事業年度の財務見通しを、以下の通り確認した。

- ・ ルノー・グループの営業総利益率は6%と同等かそれ以上
- ・ 自動車部門の営業フリー・キャッシュ・フローは20億ユーロと同等かそれ以上

ルノー・グループ連結売上高

（百万ユーロ）	2022年 ^(*)	2023年	2023年 / 2022年の変動率
第1四半期			
自動車部門	8,109	10,515	+29.7%
モビリティサービス	8	9	+12.5%
販売金融	737	974	+32.2%
合計	8,854	11,498	+29.9%

（*）2022年第1四半期の売上高は、ロシアからの撤退（2022年5月16日に売却が発表されたアフトワズ及びルノー・ロシアを除く。）を反映して調整されている。

ルノー・グループ上位15市場（2023年3月末現在）

2023年初から3月まで	販売台数 ^(*) （台）	乗用車+小型商用車の市場シェア（%）
1 フランス	127,052	24.9
2 イタリア	49,689	10.5
3 ドイツ	33,669	4.6
4 トルコ	32,074	13.6
5 スペイン	29,709	10.9
6 ブラジル	26,298	6.0
7 英国	23,906	4.1
8 ルーマニア	18,081	43.9
9 ベルギー及びルクセンブルク	17,145	10.5
10 インド	15,013	1.3

11	モロッコ	14,040	38.1
12	ポーランド	12,961	9.3
13	アルゼンチン	11,661	10.2
14	オランダ	10,598	9.0
15	メキシコ	9,415	3.0

(*) トウイジーを除く販売台数

ルノー・グループのブランド別販売台数合計（乗用車+小型商用車）

		第1四半期		
		2022年(*)	2023年	変動率(%)
ルノー	乗用車	256,840	266,867	+3.9
	小型商用車	69,660	87,678	+25.9
	乗用車+小型商用車	326,500	354,545	+8.6
ルノー・コリア自動車	乗用車	12,032	6,908	-42.6
ダチア	乗用車	126,462	170,496	+34.8
	小型商用車	1,497	1,293	-13.6
	乗用車+小型商用車	127,959	171,789	+34.3
アルピーヌ	乗用車	710	562	-20.8
その他(**)	乗用車	1,737	1,208	-30.5
	小型商用車	33	-	-
	乗用車+小型商用車	1,770	1,208	-31.8
ルノー・グループ	乗用車	397,781	446,041	+12.1
	小型商用車	71,190	88,971	+25.0
	乗用車+小型商用車	468,971	535,012	+14.1

(*) 2022年の販売台数は、ルノー・ロシア及びアフトワズを除く。

(**) モビライズ、Eveasy、Jinbei及びHuasong

- 2023年5月11日：ルノー・グループの2023年第1四半期収益に対する日産の寄与は311百万ユーロ

日産は本日、2022/2023会計年度（2022年4月1日から2023年3月31日）第4四半期決算を発表した。

日本の会計基準に基づき公表された日産の2022/2023会計年度第4四半期決算（2023年1月1日から3月31日）は、IFRSの修正再表示後に、ルノー・グループの2023年第1四半期の純利益に対して311百万ユーロ(*)のプラスの寄与をもたらすことになると見積られる。

(*) 1ユーロ=142.0円の対象期間平均為替レートによる。

- 決算後のイベント

ルノー・日産・三菱アライアンスは、パートナーシップの新たな章を開く。

ルノー・日産・三菱アライアンスは、ルノー・グループと日産自動車株式会社の取締役会での承認を経て、そのパートナーシップを次のレベルに引き上げるため、新たな取り組みを発表した。

アライアンスのすべてのステークホルダーに対する価値の創造を最大化する3領域のプログラムには以下が含まれる。

- ・ 中南米、インド及びヨーロッパにおいて、事業面で高い価値を創造するプロジェクト
- ・ パートナーが参加可能な新しい取り組みによる戦略的な機敏性の向上
- ・ リバランスされたルノー・グループと日産の間の株式持ち合いと強化されたアライアンスのガバナンス

ルノー・グループと日産は、上記取引に関する拘束力のある包括合意を締結し、2023年第4四半期末までに最終契約の締結を予定している。これらの最終契約に規定される取引は、規制当局の承認を含むいくつかの条件を前提にしており、2023年第4四半期に完了する予定である。

これら広範な取り組みは、新たな機敏性をもたらすアライアンスのメンバー3社のもつ強みの技術を活用するなど、これまでの24年間続いたパートナーシップの進化と強化につながる。こうした次のレベルのアライアンスは、急速に変わりつつある自動車及びモビリティサービス市場において革新と変革を続けるため、さらなる成長機会を生み、アライアンス各社の事業効率化の確保を助ける。

これに基づき、ルノー・グループは、日産株式の28.4%をフランスの信託に譲渡することになる。この場合、議決権はほとんどの決定について「中立化」されるが、経済的権利（配当金及び株式の売却益）は、当該株式が売却されるまで、依然として全面的にルノー・グループの利益となる。ルノー・グループと日産は、15%の株式持ち合いを維持し、保持の義務及び保有制限の義務を負う。両社はともに、15%の直接的株式所有に付帯する議決権を、15%を上限として自由に行使することができる。ルノー・グループは、経済的条件がルノー・グループにとって合理的であれば、調整された秩序ある手続に従って、信託された日産株式を売却するよう受託者に対し指示するが、受託者はあらかじめ定められた一定の期間内にその株式を売却する義務を負わない。アライアンス・オペレーティング・ボードは引き続き調整機関となる。

この発表は、2022年12月31日現在の連結財務諸表に影響を与えない。

アラムコは、低排出技術に注力する新たなパワートレイン会社について、ジューリー及びルノー・グループとのレター・オブ・インテントに署名した。

アラムコは、ジューリー・ホールディング・グループ（ジューリー・ホールディング）、ジューリー・オートモービル・ホールディングス・リミテッド（ジューリー・オート HK.0175）（以下「ジューリー」と総称する。）及びルノー・グループが設立する新たなパワートレイン（PWT）会社の少数株主となるためレター・オブ・インテントに署名した。新たな会社は内燃技術とハイブリッド・パワートレイン技術に注力する予定である。

アラムコの投資は、同社の成長を支え、特に合成燃料ソリューションと次世代水素エンジンの研究開発を助けるため使用されることになる。

3大陸において17のパワートレイン工場と5つの研究開発センターからなるグローバルネットワークによって、将来的に同社はさらに130の国と地域に供給するため、年間合計5百万超のパワートレイン並びにエンジン、ハイブリッド及びプラグイン・ハイブリッドの生産能力を持つ本格的なグローバルサプライヤーとなる。

(2) 訴訟

訴訟

法的紛争

ルノー・グループは、フランス国内外において、その通常の活動の一部として様々な行政手続、法的手続及び仲裁手続に関わっている。

ルノー・グループの知る限りにおいて、過去12ヶ月間に、紛争、行政手続若しくは法的手続（以下に記載するものを除く。）又は仲裁手続について、係争中の若しくは発生するおそれのあるものは存在せず、かつその財政状態、活動又は業績に重大な影響を及ぼすおそれのあるものも存在しない。各事象は定期的に（とりわけ決算期に）精査されている。ルノー・グループは、適切なアドバイザーに意見を求めた上で、予想さ

れるリスクを補償するため必要と考えられる引当金を確保している（連結財務諸表の注20「引当金の変動」を参照のこと。）。

排ガスに関する訴訟手続

フランス国内

他の複数のメーカーと同様に、ルノー・グループは2017年以降、悪質な虚偽に関する司法調査の対象となっている。本件は、フランスでディーゼル車を販売している十数社の自動車メーカーの窒素酸化物（NOx）の排出についてDGCCRFが行った調査を受けたものである。20に満たない原告が参加する本件において、ルノー・グループは、2021年6月8日に詐欺罪で告訴された。現状に基づいて、会社は無罪と推定される。

ルノー・グループは、違反への関与を否定しており、その車両は汚染防止装置のための不正ソフトウェアを搭載していないと指摘している。会社はその権利を保護するためすべての必要な措置を取っている。

現段階で、ルノー・グループは、20百万ユーロの保証金（そのうち18百万ユーロは潜在的な損害及び罰金の支払いに充てられる予定である）を計上し、潜在的な損失補償のため60百万ユーロの銀行保証を提供しなければならなかった。

フランス国外

またルノー・グループは、窒素酸化物（NOx）排出問題について、汚染防止装置のための不正ソフトウェアが車両に搭載されているとする主張に関し、様々な国において損害賠償を求める民事訴訟の対象となっている。

例えば、ドイツでは、ルノー・グループに対する44件の訴訟が進行中である。21件の第一審判決及び6件の上訴裁判所の判決は既に公表されている。そのすべてにおいて、ルノー・グループが勝訴している。

オーストリアでは、7件の民事訴訟が進行中である。

英国では、3つの法律事務所により提起されるおそれのある集団訴訟（非常に予備的な段階の手続がとられている。）について、現在そのうち2つの法律事務所が（3つめの法律事務所による取下げの後）ルノー・グループ及び一部の正規販売店に対して提起しようとしているところである。

最後に、オランダの3財団が、オランダにおいて、ルノーS.A.、ルノーS.A.S、ルノー・ネーデルラントNV、ルノー・日産B.V.及びオートモビル・ダチアS.A.、並びに一部の正規ディーラーに対して法的手続を開始している。本件は、現在、予備的な段階にある。

使用済み車両に対する競争法の調査

2022年3月15日に欧州委員会は、複数のEU加盟国に所在し自動車セクターで営業する会社及び団体の敷地において調査を実施した。これと並行して欧州委員会は、自動車セクターで営業する複数の会社に正式な情報請求を送付している。調査は、使用済み自動車（カー及びバン）（ELV）の回収、処理及び再生に関連した反競争的談合の可能性に関するものであり、特に（ ）ELVの回収、処理及び再生会社の報酬、並びに（ ）ELVのリサイクル又は再生可能性に関連するデータの広告物への使用に関するものであった。

ルノーは、2022年3月15日に訪問を受けた会社の1つである。同時にルノーは、英国競争市場当局（CMA）から同様の行動調査である情報提供の要請を受けている。ルノーは、欧州委員会及びCMAの情報要請に応えている。

税務上の紛争

税務リスクは、租税に関する法令の変更、地域の税務当局との解釈の相違及び税務判例の変更に関連するリスクである。

ルノー・グループが関与する既知の紛争又は進行中の手続は各々、可能な限り外部のアドバイザーの支援を受けて、貸借対照表の日付において精査され、適切な場合には予想されるリスクを補償するために引当金が設定されている。

現在、フランス、スペイン及び韓国において、主に移転価格問題について税務当局との間で重大な紛争が存在する。

ルノー・グループは、税務当局の主張に異議を唱え、その立場を主張するため紛争手続を開始した。

ルノー・グループは、その権利を主張するための確実な論拠があると考えている。

第3 - 「2 事業等のリスク」 - 「法的リスク」及び第6 - 1 - 2022年度財務諸表 - 「(1) 連結財務諸表」 - 「注28-A2. 偶発債務」を参照のこと。

4【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年以内の効果の及び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、包括利益計算書及びキャッシュ・フロー計算書の表示

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。

売却目的で保有する非流動資産

IFRSでは、売却目的で保有する非流動資産は、帳簿価額と売却費用控除後の公正価値とのいずれか低い価額で測定し、減価償却は中止される。財政状態計算書上、これらの資産及び関連する負債は、他の資産及び負債から区分して表示される。

日本の会計基準ではこのような規定はなく、他の非流動資産と同様に会計処理及び表示する。

非継続事業

IFRSでは、非継続事業に関する以下の項目は、その合計額を単一の金額として、包括利益計算書に表示する。

- 1 非継続事業の税引後損益
- 2 非継続事業を構成する資産又は処分グループを、売却コスト控除後の公正価値で測定したこと、又は処分したことにより認識した税引後の利得又は損失

また、上記単一の金額に対して以下に区分した内訳を、継続事業と区分して包括利益計算書に表示、又は注記により開示する。

- 1 収益、費用、及び税引前損益
- 2 売却コスト控除後の公正価値で測定したこと、又は処分したことにより認識した利得又は損失
- 3 1及び2に関連するそれぞれの法人所得税費用

非継続事業キャッシュ・フローの営業活動、投資活動、財務活動に帰属する正味のキャッシュ・フローは、継続事業と区分して表示、又は注記により開示する。

非継続事業を報告する企業は、包括利益計算書又は注記に、非継続事業に係る基本的及び希薄化後の1株当たり利益を開示する。

日本の会計原則ではこのような規定はない。

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る。

（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

IFRSでは、累積型の有給休暇の予想コストを、期末日現在で累積されている未使用の権利の結果として企業が追加的に支払うと見込まれる金額を負債として認識する。

日本の会計原則ではこのような規定はない。

(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ぬ。

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) 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。

(11) 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、IFRS第15号の基本的な原則を取り込んだ収益認識基準が2021年4月1日以降開始する事業年度から適用されている。

(12) 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】

ルノーの財務諸表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は、日本国内において発行される時事に関する事項を掲載する2つ以上の日刊新聞紙に最近5年間の事業年度及び最近6ヶ月間において掲載されているため、記載を省略する。

第8【本邦における提出会社の株式事務等の概要】

該当事項なし。

第9【提出会社の参考情報】

1【提出会社の親会社等の情報】

該当事項なし。

2【その他の参考情報】

当社は、当事業年度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。

- | | |
|-------------------------------------------------------------------------------------------|---------------|
| (1) 有価証券報告書及びその添付書類 | 2022年5月19日提出 |
| (2) 発行登録書（4 - 外1）及びその添付書類 | 2022年5月19日提出 |
| (3) 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3号、第12号及び第19号の規定に基づき提出するもの） | 2022年6月10日提出 |
| (4) 2022年5月19日提出発行登録書（4 - 外1）の訂正発行登録書 | 2022年6月10日提出 |
| (5) 発行登録追補書類（4 - 外1 - 1）及びその添付書類 | 2022年6月24日提出 |
| (6) 半期報告書及びその添付書類 | 2022年9月15日提出 |
| (7) 2022年5月19日提出発行登録書（4 - 外1）の訂正発行登録書 | 2022年11月10日提出 |
| (8) 2022年5月19日提出発行登録書（4 - 外1）の訂正発行登録書 | 2022年11月16日提出 |
| (9) 発行登録追補書類（4 - 外1 - 2）及びその添付書類 | 2022年12月2日提出 |
| (10) 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1号の規定に基づき提出するもの） | 2023年4月21日提出 |
| (11) 2022年5月19日提出発行登録書（4 - 外1）の訂正発行登録書 | 2023年4月21日提出 |

第二部 【提出会社の保証会社等の情報】

該当事項なし。

(翻 訳)

KPMG S.A.

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S.A.

連結財務諸表に対する監査報告書

2022年12月31日終了年度

ルノーS.A.

ブローニュ・ピヤンクール92100
ジェネラル・ルクレール・アベニュー 122-122bis

これは、フランス語で発行されたルノーの財務諸表に対する法定監査人による監査報告書の日本語への翻訳であり、日本語圏の読者の便宜だけを目的に提供されるものである。

この法定監査人による監査報告書には、法定監査人の任命又は経営者報告書及び株主に提出されるその他の書類の検証に関する情報などの欧州規則及びフランス法により要求されている情報が記載されている。

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監査基準と併せて読み、またそれらに従って解釈されるものとする。

ルノーS.A.

連結財務諸表に対する監査報告書

2022年12月31日終了年度

ルノー定時株主総会御中

意見

私どもは、貴社定時株主総会での委任により、添付の2022年12月31日に終了した事業年度のルノーの連結財務諸表を監査した。

私どもは、連結財務諸表は、EUが採択したIFRSに準拠して、2022年12月31日現在におけるルノー・グループの財産及び財政状態並びに同日をもって終了する事業年度の経営成績について真実且つ公正な概観を与えていると認める。

上記で表明された監査意見は、監査及びリスク委員会に対する報告書と整合するものである。

意見の根拠

監査の枠組み

私どもは、フランスにおいて適用される専門的監査基準に準拠して監査を実施した。私どもは、意見表明の基礎となる十分且つ適切な監査証拠を入手したと判断している。

これらの基準に基づく私どもの責任については、私どもの報告書の「連結財務諸表の監査に関する法定監査人の責任」に詳細が記載されている。

独立性

私どもは、法定監査人に関するフランス商法（code de commerce）及びフランス倫理規範（code de déontologie）に係る独立性要件に準拠して、2022年1月1日から私どもの報告書の日付までの期間の、監査業務を実施した。具体的には、私どもは、レギュレーション（EU）第537/2014号第5条第1項で言及される一切の禁じられた非監査業務を提供しなかった。

評価の正当性 - 監査上の主要な検討事項

私どもの評価の正当性に関するフランス商法（code de commerce）第L.823-9条及び第R.823-7条の規定に準拠して、私どもは、職業的専門家としての判断により、当期の連結財務諸表監査において特に重要であると判断した重要な虚偽表示リスクに関連する監査上の主要な検討事項と、かかるリスクに対する私どもの対応方法について報告する。

これらの事項は、全体としての連結財務諸表監査及びかかる連結財務諸表に対する私どもの意見を形成する上で対応したものであり、私どもは連結財務諸表の特定の項目について個別の意見を提供するものではない。

自動車部門の長期性資産の評価

識別されたリスク

2022年12月31日現在、「自動車部門」の事業セグメントにおける有形固定資産及び無形資産並びにのれんは、15,566百万ユーロにおよぶ。

ルノー・グループは、連結財務諸表に対する注記2-MIに記載のアプローチに基づき、減損リスクの兆候が識別され次第すぐに、かつ耐用年数が無期限の資産については少なくとも1年に1度、資産の減損テストを実施する。

かかるテストは、資産の正味簿価をその回収可能価額（使用価値と公正価値（処分費用控除後）のうち高い方の金額として定義される）と比較する。使用価値は将来の割引キャッシュ・フローに基づき計算される。回収可能価額が正味簿価を下回る場合には、減損損失は当該資産の減額として認識される。

かかる減損テストでは、2022年度末決算について、ルノーリユーション中期計画のアップデートにおいて用いられた仮定を考慮している。

また、2022年12月31日現在、かかるテストで用いられた永久成長率は、気候変動に関するパリ協定の締約国によるコミットメントの影響を考慮している。

私どもは、特に上記に記載した現在の状況においては、財務諸表に対するその重要性並びにこれらのテストのために経営者に要求される見積り及び判断を理由に、資産の評価は、監査上の主要な検討事項であると判断した。

私どもの監査対応

私どもの連結財務諸表の監査における手続は、主として以下のとおりである。

- ・ 減損の兆候を特定するために経営者が実施した分析の理解。
- ・ テストが実施される資産について：
 - 資産の正味簿価と連結財務諸表の照合。
 - テストで使用される予想台数及び粗利益のデータと、構成部品の危機によるマイナスの影響及び気候変動に関するパリ協定の締約国によるコミットメントの影響を反映した、アップデートされたルノーリユーション中期計画で提示された経営者の最新の見積りとの整合性の評価。
 - 特に、これらのデータが2022年11月8日のキャピタル・マーケット・デーで公表されたホースとして知られているルノー・グループの特定の機械事業の分離を考慮しているかの検証。これに伴う資産及び負債は、2022年12月31日現在の連結財政状態計算書において、IFRS第5号「売却目的で保有する非流動資産及び非継続事業」に従い再分類されている。
 - 経営者への質問、使用される主な仮定と過去の減損テストで使用されたデータ、過去の業績又は外部の市場データを用いた比較分析により、上記を踏まえた、使用される主な仮定の合理性の評価。
 - 経営者が作成した割引後キャッシュ・フロー予測の計算上の正確性のテスト。

- 使用された税引後割引率と利用可能な外部データの比較。
- 使用された主な仮定に係る感応度分析の実施。

日産に対するルノーの持分投資の連結方法及び回収可能価額

識別されたリスク

2022年12月31日現在、日産に対するルノーの持分投資は17,487百万ユーロに達し、ルノーの当期純利益に対する日産の寄与額は526百万ユーロの利益である。

連結財務諸表に対する注記12で示されているように、ルノーは日産に対し重要な影響力を有しており、その投資を持分法を用いて会計処理している。ルノーの財務諸表を作成するために使用される日産の財務諸表は、日本の会計基準に従って公表された日産の連結財務諸表に、連結目的でIFRSの基準に従い調整を加えたものである。

ルノーは、会計規則及び会計処理の方法（注記2-M）に記載のアプローチに基づき、2022年12月31日に日産に対する投資について減損テストを実施した。

私どもは、ルノーの連結財務諸表に対するその重要性を考慮し、また、（1）アライアンスのガバナンス構造並びに日産に対するルノーの重要な影響力の基礎となる事実及び状況を評価するための経営者の判断、（2）日産の業績及び資本におけるルノーの持分を会計処理するために必要とされる日産の財務諸表に対する調整の網羅性及び正確性、（3）日産に対するルノーの投資の回収可能価額を決定する上で経営者により使用される見積りを考慮し、日産に対するルノーの持分投資の連結方法及び回収可能価額は、監査上の主要な検討事項であると判断した。

私どもの監査対応

識別されたリスクに対する私どもの監査対応は主として以下のとおりである。

- 取締役会議事録、関連当事者契約・委任記録の閲覧。また、期末現在において日産及びアライアンスのガバナンスに変更がないこと及び/又はルノーにより行使される日産に対する重要な影響力の分析の修正につながるルノー及び日産間の関係を構築する新たな契約がないことについて経営者から確認を得ること。
- 私どもの監査の目的のために必要な実施すべき手続及び結論様式が含まれた監査指示書に従い、日産の独立監査人の実施した監査手続及び結果の理解。
- ルノーの会計方針と合致させるために必要な日産の財務諸表に対する均質化調整について、日産の独立監査人が実施した監査手続の理解。
- 識別された減損の兆候、日産が事業を行う市場における主要な指標の著しい悪化又は日産の株式市場価格における重大且つ長期的な下落が存在するかどうかの評価。
- 日産に対するルノーの投資の回収可能価額を評価するために実施される減損テストでルノーが使用した主な仮定の妥当性を、日産の中期計画、日産により達成された過去の業績及び自動車部門の全体的な見通しを参照して検討すること。
- 連結財務諸表に対する注記における情報の妥当性の評価。

新会計基準IFRS第9号に基づく販売金融債権に対する予想信用損失の計算

識別されたリスク

販売金融活動は、RCIバンクが運営しており、個人及び企業向けの専用オファー並びにディーラー・ネットワーク向けの融資を行っている。

RCIバンクは顧客がその財務上の義務を果たせないことにより生じる損失のリスクをカバーするために引当金を計上している。RCIバンクは、IFRS第9号「金融商品」の会計原則を適用しているが、これは、3段階のリスク（健全な債権（ステージ1）、当初認識から高い信用リスクが見られる債権（ステージ2）及び貸倒債権（ステージ3））に基づく予想損失に対する引当金モデルを定めている。

IFRS第9号に関連する引当金は、連結財務諸表に対する注記15に詳細が記載されており、45,358百万ユーロの残高に対し1,111百万ユーロである。

私どもは、ルノー・グループの貸借対照表の資産における顧客及びディーラー・ネットワークに対する貸付が多額であること、計算モデルにおいて数々のパラメーター及び仮定を使用していること、並びに予想信用損失を見積もる上で経営者による判断を用いることから、信用損失引当金の計算が監査上の主要な検討事項であると考え、注記2-Bに記載のとおり、かかる仮定は、今後数年間は世界に大きな経済的不確実性をもたらす状況を考えると、より重要なものとなる。

私どもの監査対応

私どもの手続は専門家とともに実施され、主として以下のとおりである。

- 予想信用損失の引当金設定の計算に関わるパラメーターの変更及び主要な仮定を検証するために設定されているガバナンスに関連する主要な内部統制の評価。
- 引当金モデルで用いられるパラメーターを設定するために適用される手法及び情報システムへの業務の統合の評価。
- 現地レベル及びルノー・グループレベルの専門性に基づき行った引当金設定の調整についての評価。
- 計上した追加の引当金設定を裏付ける文書の検討。
- 「将来に関する」構成要素の決定に使用されるモデル及び仮定、特に使用された様々なシナリオの重み付けについての評価。
- 予想信用損失の計算及び会計処理をサポートするアプリケーション・プログラム・インターフェースの品質のテスト。
- 資産を分類するプロセスの評価。
- 引当金設定の見積りに用いるデータの完全性及び質の確認。
- 顧客及びディーラーに対する貸付並びに信用リスクに対する減損の変化に係る分析的手続の実施。
- 連結財務諸表に対する注記に記載される開示の妥当性の評価。

ルノー・グループのロシア撤退に関連する非継続事業

識別されたリスク

注記2-B「見積り及び判断」、3-A「連結範囲の変更」及び3-B「非継続事業」に記載のとおり、ルノー・グループは、2022年5月15日に関連会社であるルノー・ロシアをモスクワ市に売却するとともに、アフトワズ（以下「アフトワズ」という。）の親会社であるラーダ・オート・ホールディングの持分67.69%をNAMI（中央自動車エンジン科学研究所）に売却した。各取引の売却価格は1ルーブルであ

り、ルノー・グループは今後6年間の一定の期間において行使可能なアフトワズの持分を買い戻すオプションを有している。

これらの契約の締結により、2022年度中にIFRS第5号に基づく当該事業体の連結除外及び非継続事業としての分類がなされ、2021年に関連する比較情報について損益計算書及びキャッシュ・フロー計算書において、これに伴う修正再表示が行われた。

2022年12月31日現在、非継続事業に関連する無形資産及び有形固定資産に認識された減損損失、当該事業からの当期利益、ルノー・ロシア及びアフトワズの持分売却による利益（P&Lへの為替換算調整勘定のリサイクリングを含む。）、並びにこれらの処分による影響（特に、債権の放棄、ルノー・ロシアの金融負債の一部返済及びロシア連邦内で販売に供された車両に関連する棚卸資産の評価減）は、IFRS第5号の適用において「非継続事業からの利益」により分離されている。また、ルノー・グループ各社がロシアの事業体に対して行った売却も非継続事業に分類されており、2021年度のデータはそれに伴う修正再表示が行われている。ルノー・ロシア、アフトワズ及びその子会社からの連結キャッシュ・フロー項目並びにルノー・グループ各社がロシアの事業体に対して行った売却及びロシア連邦外に所在する資産であって、その価値の喪失がルノー・グループのロシア連邦からの撤退の直接的な結果となる資産の減損も非継続事業に分類された。また、2021年度に関連するデータもそれに応じて修正再表示されている。

2022年度の非継続事業の結果は、ルノー・グループの連結財務諸表において2,320百万ユーロとなった（ロシア連邦における有形固定資産、無形資産及びのれんの減損2,221百万ユーロを含む。）。非継続事業によるかかる結果に関する詳細は連結財務諸表の注記3-Bに記載されている。比較年度である2021年度の当期純利益は、非継続事業に関して通年で418百万ユーロの修正再表示が行われている。

私どもは、ルノー・ロシア・グループによる売却及びラダ・オート・ホールディングの持分に関する会計処理はその重要な性質により、また減損及び表示に関する会計上の影響をすべて評価するために必要な経営者の見積り及び判断により、監査上の主要な検討事項であると判断した。

私どもの監査対応

ルノー・グループの連結財務諸表に対する私どもの監査に関して、私どもの業務は主として以下のとおりである。

- 2022年5月15日に締結された売却契約の精査。
- 入手した文書に基づき、ロシア連邦における業務の支配の喪失に関するルノー・グループの分析についての評価。
- 特にルノー・グループ経営者への質問、取締役会議事録及び入手可能な文書の分析を通じたIFRS第5号の規定に関するルノー・ロシア及びラダ・オート・ホールディングの処分の分類に関する適切性の評価、並びに非継続事業としての分類の基礎となる主なデータ及び仮定の合理性についての評価。
- ルノー・グループのロシア連邦からの撤退に関する影響を特定するためにルノー・グループが実施した手続に関して、ルノー・グループ担当者への質問やかかる影響を決定するために使用された仮定の合理性の評価を行うことによる精査。

- 特に減損額と処分の結果を決定するために企業が行った計算の算術的な正確性の検証。
- 損益計算書、キャッシュ・フロー計算書、連結包括利益計算書及び注記3-Bに記載される非継続事業の数値について、連結財務諸表を作成するために使用した情報によるテストベースでの裏付け。
- アフトワズ株式の買戻しオプションに関する財務諸表に対する注記2-B「見積り及び判断」、注記3-B「非継続事業」及び28-B「ルノー・グループが取得しているオフバランス約定、偶発資産及び担保受入資産」における開示の適切性についての評価。

特定の検証

さらに私どもは、フランスで適用される専門的監査基準に準拠して、取締役会の経営者報告書に記載されたルノー・グループに関する情報について法令に基づき要求される特定の検証を行った。

かかる情報の適正な表示及び連結財務諸表との整合性について、私どもが特に報告すべき事項はない。

私どもは、フランス商法 (code de commerce) 第L.225-102条1に基づき要求される連結非財務情報がルノー・グループの経営者報告書に記載された情報に含まれていることを証明する。但し、同法第L.823-10条の規定に従い、私どもはこれに含まれる情報の適正な表示及び連結財務諸表との整合性を検証しておらず、かかる情報は独立した第三者によって報告されなければならない。

その他の法的・規制上の要件に係る報告

年次財務報告書に記載することを意図した連結財務諸表の表示の様式

また、私どもは、欧州単一電子フォーマットに表示された年次財務諸表及び連結財務諸表に関連して法定監査人が実施した手続に関してフランスで適用される専門的監査基準に従い、ルノーS.A最高経営責任者の責任に基づき作成された、フランス通貨金融法典 (code monétaire et financier) 第L451-1-2条 に記載の年次財務報告書に含める予定の連結財務諸表の表示が、2018年12月17日付の欧州委任規則第2019 / 815号に定められた単一電子フォーマットに準拠していることも検証した。かかる検証は連結財務諸表に関連するものであり、私どもの業務には、当該連結財務諸表のタグ付けが上記の委任規則に定められたフォーマットに準拠していることの検証が含まれる。

私どもは、私どもが行った業務に基づき、年次財務報告書に含める予定の連結財務諸表の表示は、すべての重要な点において欧州単一電子フォーマットに準拠していると結論付ける。

欧州単一電子フォーマットによる連結財務諸表の包括タグ付けに固有の技術的制約により、注記の特定のタグの内容は添付の連結財務諸表と同一に表示されない場合がある。

また、私どもは、貴社がAMFに提出する年次財務報告書に最終的に含まれる連結財務諸表が、私どもが業務を行った連結財務諸表と一致していることを検証する責任を負わない。

法定監査人の任命

KPMG S.A.については2014年4月30日に開催された定時株主総会により、マザーについては2020年6月19日に開催された定時株主総会により、私どもはルノーの法定監査人に任命された。

2022年12月31日現在、KPMG S.A.は委任を受けてから継続して9年目であり、マザーは委任を受けてから3年目であった。

連結財務諸表に対する経営者及びガバナンス責任者の責任

経営者の責任は、EUが採択したIFRSに準拠して連結財務諸表を作成し適正に表示することにある。これには、不正又は誤謬による重要な虚偽表示のない連結財務諸表を作成し適正に表示するために経営者が必要と判断した内部統制に対する責任が含まれる。

連結財務諸表を作成するにあたり、経営者は、ルノーの清算又は事業の終了を予定していない限り、継続企業として存続するルノーの能力の評価、継続企業に関する事項の開示（該当する場合）及び継続企業を前提とした会計基準の使用について責任を負う。

監査及びリスク委員会は、財務報告プロセスのモニタリング、内部統制及びリスク管理体制の有効性並びに会計及び財務報告手続に関する内部監査（該当する場合）について責任を負う。

連結財務諸表は取締役会により承認された。

連結財務諸表の監査に関する法定監査人の責任

目的及び監査の手法

私どもの役割は、連結財務諸表に係る報告書を発行することである。私どもの目的は、全体としての連結財務諸表に重要な虚偽表示がないかどうかについて合理的な保証を得ることにある。合理的な保証は、高い水準の保証であるものの、重要な虚偽表示が存在する場合に、専門的監査基準に従って実施された監査が必ずそれを発見することを保証するものではない。虚偽表示は、不正又は誤謬により生じる可能性があり、個別に又は集計して、かかる虚偽表示がこれらの連結財務諸表に基づく利用者の経済的意思決定に影響を与えることが合理的に予想される場合、重要なものと判断される。

フランス商法（code de commerce）第L.823-10条1に規定されるように、私どもの法定監査は、ルノーの存続可能性又はルノーの業務管理の質に係る保証を含むものではない。

フランスで適用される専門的監査基準に従い実施される監査の一環として、法定監査人は監査を通して職業的専門家としての判断を行使し、さらに以下を行う。

- ・ 不正か誤謬かを問わず、連結財務諸表の重要な虚偽表示リスクを識別及び評価し、これらのリスクに対応する監査手続を立案及び実施し、意見表明の基礎となる十分且つ適切な監査証拠を入手すること。不正には共謀、偽造、故意による不作為、虚偽の陳述又は内部統制の無効化を伴う可能性があるため、不正による重要な虚偽表示を発見できないリスクは、誤謬による重要な虚偽表示を発見できないリスクよりも高い。
- ・ 状況に応じた適切な監査手続を立案するために、監査に関連する内部統制の理解を得ること（但し、内部統制の有効性に係る意見を表明する目的ではない。）。
- ・ 連結財務諸表における、使用された会計方針の適切性及び会計上の見積りや経営者による関連する開示の合理性を評価すること。
- ・ 継続企業を前提とした会計基準を経営者が使用することの適切性及び入手した監査証拠に基づき、継続企業として存続するルノーの能力について重要な疑義を生じさせるような事象又は状況に関する重要な不確実性が存在するかどうかを評価すること。この評価は、監査報告書の日付までに入手した監査証拠に基づ

いて行われる。しかしながら、将来の事象又は状況により、ルノーが継続企業として存続できなくなる可能性がある。法定監査人が重要な不確実性が存在すると結論付けた場合、監査報告書において、連結財務諸表における関連する開示に注意を促さなければならず、また、かかる開示が含まれていない若しくは不十分である場合には、監査報告書で表明する意見を修正しなければならない。

- ・ 連結財務諸表の全体的な表示を評価すること並びにこれらの財務諸表が適正な表示を達成する方法で対象となる取引及び事象を表示しているかどうかを評価すること。
- ・ 連結財務諸表に関する意見を表明するために、ルノー・グループにおける事業体及び事業活動の財務情報に関する十分且つ適切な監査証拠を入手すること。法定監査人は、連結財務諸表の監査の指示、監督及び実施並びにこれらの連結財務諸表において表明される意見について責任を負う。

監査及びリスク委員会に対する報告

私どもは、とりわけ監査の範囲及び実施された監査プログラムの記述並びに私どもの監査の結果を含む報告書を監査及びリスク委員会に提出する。また、私どもが識別した会計及び財務報告手続に関する内部統制における重要な不備についても（もしあれば）報告する。

監査及びリスク委員会に対する私どもの報告は、私どもの職業的専門家としての判断により、当期の連結財務諸表監査において特に重要であると判断し、したがって私どもが本監査報告書において記載することを義務づけられている監査上の主要な検討事項である重要な虚偽表示リスクを含む。

また、私どもは、監査及びリスク委員会に対して、とりわけフランス商法（code de commerce）第L.822-10条から第L.822-14条まで及び法定監査人に関するフランス倫理規範（code de déontologie）等のフランスで適用される規則に定める私どもの独立性を確認する、レギュレーション（EU）第537/2014号第6条に規定される宣言を提供する。適切な場合には、私どもは、私どもの独立性に影響を与えると合理的に考えられるリスク及び関連するセーフガードについて、監査及びリスク委員会と議論を行う。

パリ・ラ・デファンス 2023年2月24日

法定監査人
（フランス語原本における署名人）

KPMG S.A.

マザー

バートランド・ブリュボ

ロイック・ワラート

[次へ](#)

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 S.A.

**Rapport des commissaires aux comptes
sur les comptes consolidés**

Exercice clos le 31 décembre 2022

Renault S.A.

122-122, bis avenue du Général Leclerc - 92100 Boulogne-Billancourt

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 S.A.

Rapport des commissaires aux comptes sur les comptes consolidés

Exercice clos le 31 décembre 2022

A l'assemblée générale de la société Renault,

Opinion

En exécution de la mission qui nous a été confiée par votre assemblée générale, nous avons effectué l'audit des comptes consolidés de la société Renault S.A. relatifs à l'exercice clos le 31 décembre 2022, tels qu'ils sont joints au présent rapport.

Nous certifions que les comptes consolidés sont, au regard du référentiel IFRS tel qu'adopté dans l'Union européenne, réguliers et sincères et donnent une image fidèle du résultat des opérations de l'exercice écoulé ainsi que de la situation financière et du patrimoine, à la fin de l'exercice, de l'ensemble constitué par les personnes et entités comprises dans la consolidation.

L'opinion formulée ci-dessus est cohérente avec le contenu de notre rapport au Comité de l'Audit et des Risques.

Fondement de l'opinion

Référentiel d'audit

Nous avons effectué notre audit selon les normes d'exercice professionnel applicables en France. Nous estimons que les éléments que nous avons collectés sont suffisants et appropriés pour fonder notre opinion.

Les responsabilités qui nous incombent en vertu de ces normes sont indiquées dans la partie Responsabilités des commissaires aux comptes relatives à l'audit des comptes consolidés du présent rapport.

Indépendance

Nous avons réalisé notre mission d'audit dans le respect des règles d'indépendance prévues par le code de commerce et par le code de déontologie de la profession de commissaire aux comptes, sur la période du 1er janvier 2022 à la date d'émission de notre rapport, et notamment nous n'avons pas fourni de services interdits par l'article 5, paragraphe 1, du règlement (UE) n°537/2014.

Renault S.A.*Rapport des commissaires aux comptes sur les comptes consolidés***Justification des appréciations - Points clés de l'audit**

En application des dispositions des articles L.823-9 et R.823-7 du code de commerce relatives à la justification de nos appréciations, nous portons à votre connaissance les points clés de l'audit relatifs aux risques d'anomalies significatives qui, selon notre jugement professionnel, ont été les plus importants pour l'audit des comptes consolidés de l'exercice, ainsi que les réponses que nous avons apportées face à ces risques.

Les appréciations ainsi portées s'inscrivent dans le contexte de l'audit des comptes consolidés pris dans leur ensemble et de la formation de notre opinion exprimée ci-avant. Nous n'exprimons pas d'opinion sur des éléments de ces comptes consolidés pris isolément.

Valeur recouvrable des actifs du secteur Automobile**Risque
identifié**

Les actifs incorporels, corporels et les goodwill du secteur opérationnel Automobile s'élèvent à 15 566 millions d'euros au 31 décembre 2022.

Le Groupe effectue des tests de dépréciation sur ces actifs immobilisés dès lors qu'il existe un indice de perte de valeur et a minima au moins une fois par an pour les actifs à durée de vie indéterminée, selon les modalités décrites en note 2-M de l'annexe.

Le test consiste à comparer la valeur nette comptable de ces actifs avec leur valeur recouvrable, définie comme correspondant au montant le plus élevé de la valeur d'utilité ou de la juste valeur nette des coûts de sortie. La valeur d'utilité est déterminée sur la base de flux futurs de trésorerie actualisés. Lorsque la valeur recouvrable est inférieure à la valeur nette comptable, cette perte de valeur est comptabilisée en diminution des actifs concernés.

A la clôture de l'exercice 2022, ces tests de dépréciation tiennent compte des hypothèses retenues dans la mise à jour du plan à moyen terme Renaultion.

Par ailleurs, les taux de croissance à l'infini retenus dans les tests au 31 décembre 2022 tiennent compte des impacts des engagements pris par les Etats signataires des accords de Paris sur les changements climatiques.

Nous avons considéré que l'évaluation de ces actifs est un point clé de l'audit en raison de leur importance dans les comptes et des estimations et jugements de la direction nécessaires, en particulier dans le contexte actuel décrit ci-avant, pour conduire ces tests.

Renault S.A.

Rapport des commissaires aux comptes sur les comptes consolidés

**Notre
réponse**

Dans le cadre de notre audit des comptes consolidés, nos travaux ont notamment consisté à :

- Prendre connaissance des analyses conduites par le Groupe afin d'identifier un indice de perte de valeur ;
 - Pour les actifs soumis à un test de dépréciation :
 - Rapprocher des comptes les valeurs nettes comptables des actifs faisant l'objet du test de dépréciation ;
 - Evaluer la cohérence des données sur les volumes et marges prévisionnels utilisés dans les tests avec les dernières estimations de la direction retenues dans la version actualisée du plan à moyen terme Renaultion, qui reflète notamment, les effets négatifs liés à la crise d'approvisionnement en composants électroniques et les impacts des engagements pris par les Etats signataires des accords de Paris sur les changements climatiques ;
 - En particulier, vérifier que ces données tiennent compte de la séparation de certaines des activités mécaniques du Groupe Renault dénommées HORSE, annoncée lors du Capital Market Day du 8 novembre 2022, dont les actifs et passifs correspondants ont été reclassés dans l'état de la situation financière consolidée au 31 décembre 2022 selon les modalités de la norme IFRS 5 Actifs non courants détenus en vue de la vente et activités abandonnées ;
 - Apprécier, dans le contexte décrit ci-dessus, les principales hypothèses retenues par l'entité avec la direction et le cas échéant, par comparaison avec les données utilisées dans les précédents tests de dépréciation, avec la performance historique, ou encore avec des données externes de marché ;
 - Vérifier par sondage l'exactitude arithmétique des prévisions de flux de trésorerie actualisés préparés par la direction ;
 - Comparer les taux d'actualisation après impôts avec les données de marché disponibles ;
 - Procéder à des analyses de sensibilité sur les principales hypothèses utilisées.
-

Méthode de comptabilisation et valeur recouvrable de l'investissement de Renault dans Nissan

Risque identifié	<p>Au 31 décembre 2022, la participation dans Nissan au bilan du Groupe s'élève à 17 487 millions d'euros, et la contribution de Nissan au résultat net de Renault correspond à un gain de 526 millions d'euros.</p> <p>Comme indiqué en note 12 de l'annexe aux comptes consolidés, Renault dispose d'une influence notable sur Nissan et comptabilise sa participation selon la méthode de la mise en équivalence. Les comptes de Nissan retenus pour la mise en équivalence sont les comptes consolidés publiés en normes comptables japonaises, retraités pour les besoins de la consolidation de Renault en normes IFRS telles qu'adoptées dans l'Union européenne. Conformément à l'approche décrite dans les règles et méthodes comptables (note 2-M), un test de perte de valeur de la participation dans Nissan a été réalisé au 31 décembre 2022.</p> <p>Nous avons considéré que la méthode de comptabilisation et d'estimation de la valeur recouvrable de la participation dans Nissan est un point clé de l'audit, compte tenu de l'importance significative de cette participation dans les comptes de Renault et des principaux éléments d'attention suivants : (1) le jugement de la direction dans l'analyse de la structure de gouvernance de l'Alliance et des faits et circonstances qui conduisent à considérer que Renault exerce une influence notable sur Nissan, (2) l'exhaustivité et l'exactitude des retraitements à apporter aux comptes de Nissan pour comptabiliser la quote-part de Renault dans le résultat et les capitaux propres de cette société, (3) les estimations utilisées par la direction dans la détermination de la valeur recouvrable de l'investissement de Renault dans Nissan.</p>
Notre réponse	<p>Dans le cadre de notre audit des comptes consolidés, nos travaux ont notamment consisté à :</p> <ul style="list-style-type: none">- Consulter les procès-verbaux de conseil d'administration et le registre des conventions réglementées, et obtenir confirmation de la part de la direction de l'absence de modifications dans la gouvernance de Nissan et/ou de nouveaux contrats structurant les relations entre Renault et Nissan susceptibles de modifier l'analyse de l'influence notable de Renault sur Nissan à la clôture de l'exercice ;- Prendre connaissance des conclusions et des travaux d'audit réalisés par l'auditeur indépendant de Nissan, conformément à nos instructions détaillant les procédures à réaliser et le format des conclusions requises dans le cadre de notre audit ;- Prendre connaissance des travaux d'audit de l'auditeur indépendant de Nissan sur les principaux retraitements d'homogénéisation des comptes de Nissan avec les normes du Groupe Renault ;- Apprécier l'existence éventuelle d'indicateurs de perte de valeur, les changements significatifs et défavorables intervenus sur les marchés sur lesquels Nissan opère, ou une baisse importante ou prolongée de la valeur boursière du titre, en constituant les indices essentiels ;- Examiner la pertinence des principales hypothèses utilisées par Renault dans le test de valeur réalisé pour apprécier la valeur recouvrable de sa participation dans Nissan, par référence au plan moyen terme de Nissan, aux performances passées et aux perspectives des secteurs Automobile ;- Apprécier le caractère approprié des informations fournies dans l'annexe aux comptes consolidés à ce sujet.

Calcul des pertes attendues sur les créances de financement des ventes conformément à la norme comptable IFRS 9

**Risque
identifié**

L'activité de financement des ventes est gérée par RCI Banque au travers des offres dédiées aux particuliers et aux entreprises ainsi que du financement des réseaux de concessionnaires.

RCI Banque constitue des dépréciations pour couvrir les risques de pertes résultant de l'incapacité de ses clients à faire face à leurs engagements financiers. En conformité avec la norme IFRS 9 Instruments financiers, RCI Banque calcule les pertes de crédit attendues sur les créances saines (catégorie 1), sur les créances ayant subi une dégradation significative du risque depuis leur comptabilisation initiale ou ayant fait l'objet d'un report d'échéance pendant les périodes de confinement (catégorie 2) et sur les créances défaillantes (catégorie 3).

Les dépréciations déterminées en application d'IFRS 9 sont détaillées dans la note 15 de l'annexe aux comptes consolidés et s'élèvent au 31 décembre 2022 à 1 111 millions d'euros pour un encours de 45 358 millions d'euros de valeur brute.

Nous considérons que le provisionnement des pertes attendues sur le financement des ventes constitue un point clé de l'audit en raison de l'importance du montant des créances à la clientèle et aux réseaux de concessionnaires à l'actif du bilan du Groupe, de l'utilisation de nombreux paramètres et hypothèses dans les modèles de calcul et du recours au jugement par la direction pour l'estimation des pertes de crédit attendues. Comme mentionné dans la note 2-B des états financiers, ces jugements sont plus importants compte tenu du contexte actuel qui a causé une forte incertitude dans l'économie globale pour les prochaines années.

**Notre
réponse**

Avec l'appui de nos équipes spécialisées, nos travaux ont notamment consisté à :

- Evaluer les contrôles clés relatifs à la gouvernance mise en place pour valider les changements de paramètres et les hypothèses clés qui soutiennent les calculs de dépréciations pour pertes de crédit attendues ;
- Apprécier les méthodologies appliquées pour déterminer les paramètres utilisés dans les modèles de dépréciation et leur correcte insertion opérationnelle dans le système d'information ;
- Apprécier les ajustements de dépréciation à dire d'expert comptabilisés au niveau local et au niveau Groupe ;
- Examiner la documentation sous-tendant les dépréciations complémentaires constituées ;
- Apprécier les modèles et hypothèses utilisés dans la détermination de la composante forward looking, notamment la pondération des différents scénarii retenue ;
- Tester la qualité des interfaces applicatives informatiques qui supportent le calcul et la comptabilisation des dépréciations pour pertes de crédit attendues ;
- Apprécier le processus de classification des actifs par catégorie ;
- Examiner le processus mis en place pour s'assurer de l'exhaustivité et de la qualité des données utilisées pour la détermination des dépréciations ;
- Réaliser des procédures analytiques sur l'évolution des encours de crédits et des dépréciations d'un exercice à l'autre ;
- Examiner la conformité des informations publiées dans les notes de l'annexe aux comptes consolidés au regard des règles comptables applicables.

Traitement en activités abandonnées des cessions du Groupe Renault en Fédération de Russie

**Risque
identifié**

Tel que précisé dans les notes 2-B Estimations et jugements , 3-A Evolution du périmètre de consolidation et 3-B Activités abandonnées , le Groupe a cédé le 15 mai 2022 sa filiale Renault Russia à la ville de Moscou et sa participation de 67,69 % dans Lada Auto Holding, société mère d'AVTOVAZ (ci-après AVTOVAZ) à NAMI (Institut central de recherche et de développement des automobiles et des moteurs) pour un prix de cession de 1 rouble pour chacune de ces transactions, avec une option de rachat par Renault Group de sa participation dans AVTOVAZ, exerçable à certaines périodes au cours des six prochaines années.

La signature de ces accords a abouti à la déconsolidation de ces entités et à leur traitement en activités abandonnées conformément à IFRS 5 sur l'exercice 2022, avec le retraitement correspondant du compte de résultat et du tableau des flux de trésorerie pour les données relatives à l'exercice 2021.

Au 31 décembre 2022, les dépréciations comptabilisées sur les actifs incorporels et corporels liés aux activités abandonnées, le résultat sur la période de ces activités, le résultat de cession des titres de Renault Russia et AVTOVAZ (y compris recyclage en résultat des écarts de conversion) et les effets induits par ces cessions (notamment les abandons de créances, le remboursement d'une partie des dettes financières de Renault Russia et les dépréciations de stocks dédiés à des véhicules commercialisés en Fédération de Russie) ont été isolés sur la ligne Résultat des activités abandonnées , en application de la norme IFRS 5. Les ventes faites par des sociétés du Groupe aux entités russes ont également été classées en activités non poursuivies (i.e. abandonnées), avec retraitement correspondant des données relatives à 2021. Les éléments des flux de trésorerie consolidés des entités Renault Russia, AVTOVAZ et ses filiales, ainsi que les ventes faites par des sociétés du Groupe aux entités russes et les dépréciations d'actifs situés hors de la Fédération de Russie mais dont la perte de valeur est la conséquence directe de la sortie du Groupe de la Fédération de Russie, ont également été classés en activités abandonnées. Les données relatives à l'exercice 2021 ont également été retraitées en ce sens.

Ainsi le résultat des activités abandonnées 2022 s'établit à 2 320 M€ dans les comptes consolidés du Groupe, incluant une dépréciation des immobilisations corporelles, incorporelles et du goodwill du Groupe en Fédération de Russie de 2 221 M€. Ce résultat des activités abandonnées est détaillé en note 3-B de l'annexe. Sur l'exercice 2021 présenté en comparatif, le résultat net a été retraité de 418 M€ en année pleine au titre des activités abandonnées.

Nous avons considéré que le traitement comptable de la cession par le Groupe de Renault Russia et de sa participation dans Lada Auto Holding est un point clé de l'audit en raison de son caractère significatif et des estimations et jugements de la direction nécessaires pour appréhender l'ensemble des impacts comptables en termes de dépréciation et de présentation.

**Notre
réponse**

Dans le cadre de notre audit des comptes consolidés du Groupe, nos travaux ont consisté principalement à :

- Prendre connaissance des accords de cession signés en date du 15 mai 2022 ;
- Apprécier, sur la base des documents obtenus, l'analyse de la perte de contrôle des activités en Fédération de Russie effectuée par le Groupe ;
- Apprécier le caractère approprié du classement de la cession de Renault Russia et de Lada Auto Holding au regard des dispositions de la norme IFRS 5, notamment par des entretiens avec la Direction du Groupe, l'analyse des procès-verbaux du Conseil d'administration et de la documentation disponible ainsi que le caractère raisonnable des principales données et hypothèses sur lesquelles se fondent le classement en activités abandonnées ;
- Prendre connaissance des procédures mises en place par le Groupe pour recenser les impacts liés à la sortie de la Fédération de Russie en procédant à des entretiens avec les responsables du Groupe et apprécier le caractère raisonnable des hypothèses prises en compte pour déterminer ces impacts ;
- Vérifier l'exactitude arithmétique des calculs effectués par la société, en particulier pour déterminer le montant des dépréciations et le résultat de cession ;
- Corroborer, par sondage, les données chiffrées des activités abandonnées présentées au compte de résultat, dans le tableau des flux de trésorerie, dans l'état du résultat global consolidé et dans la note annexe 3-B avec les éléments ayant servi de base à l'établissement des comptes consolidés ;
- Apprécier le caractère approprié des informations fournies dans les notes 2-B Estimations et jugements , 3-B Activités abandonnées , et 28-B Hors bilan - Engagements reçus, actifs éventuels et actifs reçus en garantie de l'annexe sur l'option de rachat des titres AVTOVAZ.

Renault S.A.

Rapport des commissaires aux comptes sur les comptes consolidés

Vérifications spécifiques

Nous avons également procédé, conformément aux normes d'exercice professionnel applicables en France, aux vérifications spécifiques prévues par les textes légaux et réglementaires des informations relatives au groupe, données dans le rapport de gestion du conseil d'administration.

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

Nous attestons que la déclaration consolidée de performance extra-financière prévue par l'article L. 225-102-1 du code de commerce figure dans les informations relatives au Groupe données dans le rapport de gestion, étant précisé que, conformément aux dispositions de l'article L. 823-10 de ce code, les informations contenues dans cette déclaration n'ont pas fait l'objet de notre part de vérifications de sincérité ou de concordance avec les comptes consolidés et doivent faire l'objet d'un rapport par un organisme tiers indépendant.

Autres vérifications ou informations prévues par les textes légaux et réglementaires

Format de présentation des comptes consolidés destinés à être inclus dans le rapport financier annuel

Nous avons également procédé, conformément à la norme d'exercice professionnel sur les diligences du commissaire aux comptes relatives aux comptes annuels et consolidés présentés selon le format d'information électronique unique européen, à la vérification du respect de ce format défini par le règlement européen délégué n° 2019/815 du 17 décembre 2018 dans la présentation des comptes consolidés destinés à être inclus dans le rapport financier annuel mentionné au I de l'article L. 451-1-2 du code monétaire et financier, établis sous la responsabilité du Directeur Général de Renault S.A. S'agissant de comptes consolidés, nos diligences comprennent la vérification de la conformité du balisage de ces comptes au format défini par le règlement précité.

Sur la base de nos travaux, nous concluons que la présentation des comptes consolidés destinés à être inclus dans le rapport financier annuel respecte, dans tous ses aspects significatifs, le format d'information électronique unique européen.

En raison des limites techniques inhérentes au macro-balisage des comptes consolidés selon le format d'information électronique unique européen, il est possible que le contenu de certaines balises des notes annexes ne soit pas restitué de manière identique aux comptes consolidés joints au présent rapport.

Par ailleurs, il ne nous appartient pas de vérifier que les comptes consolidés qui seront effectivement inclus par votre société dans le rapport financier annuel déposé auprès de l'AMF correspondent à ceux sur lesquels nous avons réalisé nos travaux.

Désignation des commissaires aux comptes

Nous avons été nommés commissaires aux comptes de la société Renault S.A. par l'assemblée générale du 30 avril 2014 pour le cabinet KPMG S.A. et du 19 juin 2020 pour le cabinet Mazars.

Au 31 décembre 2022, le cabinet KPMG S.A. était dans la neuvième année de sa mission sans interruption et le cabinet Mazars dans la troisième année.

Renault S.A.

Rapport des commissaires aux comptes sur les comptes consolidés

Responsabilités de la direction et des personnes constituant le gouvernement d'entreprise relatives aux comptes consolidés

Il appartient à la direction d'établir des comptes consolidés présentant une image fidèle conformément au référentiel IFRS tel qu'adopté dans l'Union européenne ainsi que de mettre en place le contrôle interne qu'elle estime nécessaire à l'établissement de comptes consolidés ne comportant pas d'anomalies significatives, que celles-ci proviennent de fraudes ou résultent d'erreurs.

Lors de l'établissement des comptes consolidés, il incombe à la direction d'évaluer la capacité de la société à poursuivre son exploitation, de présenter dans ces comptes, le cas échéant, les informations nécessaires relatives à la continuité d'exploitation et d'appliquer la convention comptable de continuité d'exploitation, sauf s'il est prévu de liquider la société ou de cesser son activité.

Il incombe au Comité de l'Audit et des Risques de suivre le processus d'élaboration de l'information financière et de suivre l'efficacité des systèmes de contrôle interne et de gestion des risques, ainsi que le cas échéant de l'audit interne, en ce qui concerne les procédures relatives à l'élaboration et au traitement de l'information comptable et financière.

Les comptes consolidés ont été arrêtés par le conseil d'administration.

Responsabilités des commissaires aux comptes relatives à l'audit des comptes consolidés

Objectif et démarche d'audit

Il nous appartient d'établir un rapport sur les comptes consolidés. Notre objectif est d'obtenir l'assurance raisonnable que les comptes consolidés pris dans leur ensemble ne comportent pas d'anomalies significatives. L'assurance raisonnable correspond à un niveau élevé d'assurance, sans toutefois garantir qu'un audit réalisé conformément aux normes d'exercice professionnel permet de systématiquement détecter toute anomalie significative. Les anomalies peuvent provenir de fraudes ou résulter d'erreurs et sont considérées comme significatives lorsque l'on peut raisonnablement s'attendre à ce qu'elles puissent, prises individuellement ou en cumulé, influencer les décisions économiques que les utilisateurs des comptes prennent en se fondant sur ceux-ci.

Comme précisé par l'article L.823-10-1 du code de commerce, notre mission de certification des comptes ne consiste pas à garantir la viabilité ou la qualité de la gestion de votre société.

Dans le cadre d'un audit réalisé conformément aux normes d'exercice professionnel applicables en France, le commissaire aux comptes exerce son jugement professionnel tout au long de cet audit.

En outre :

- il identifie et évalue les risques que les comptes consolidés comportent des anomalies significatives, que celles-ci proviennent de fraudes ou résultent d'erreurs, définit et met en œuvre des procédures d'audit face à ces risques, et recueille des éléments qu'il estime suffisants et appropriés pour fonder son opinion. Le risque de non-détection d'une anomalie significative provenant d'une fraude est plus élevé que celui d'une anomalie significative résultant d'une erreur, car la fraude peut impliquer la collusion, la falsification, les omissions volontaires, les fausses déclarations ou le contournement du contrôle interne ;
- il prend connaissance du contrôle interne pertinent pour l'audit afin de définir des procédures d'audit appropriées en la circonstance, et non dans le but d'exprimer une opinion sur l'efficacité du contrôle interne ;
- il apprécie le caractère approprié des méthodes comptables retenues et le caractère raisonnable des estimations comptables faites par la direction, ainsi que les informations les concernant fournies dans les comptes consolidés ;
- il apprécie le caractère approprié de l'application par la direction de la convention comptable de continuité d'exploitation et, selon les éléments collectés, l'existence ou non d'une incertitude significative liée à des événements ou à des circonstances susceptibles de mettre en cause la capacité de la société à poursuivre son exploitation. Cette appréciation s'appuie sur les éléments collectés jusqu'à la date de son rapport, étant toutefois rappelé que des circonstances ou événements ultérieurs pourraient mettre en cause la continuité d'exploitation. S'il conclut à l'existence d'une incertitude significative, il attire l'attention des lecteurs de son rapport sur les informations fournies dans les comptes consolidés au sujet de cette incertitude ou, si ces informations ne sont pas fournies ou ne sont pas pertinentes, il formule une certification avec réserve ou un refus de certifier ;
- il apprécie la présentation d'ensemble des comptes consolidés et évalue si les comptes consolidés reflètent les opérations et événements sous-jacents de manière à en donner une image fidèle ;
- concernant l'information financière des personnes ou entités comprises dans le périmètre de consolidation, il collecte des éléments qu'il estime suffisants et appropriés pour exprimer une opinion sur les comptes consolidés. Il est responsable de la direction, de la supervision et de la réalisation de l'audit des comptes consolidés ainsi que de l'opinion exprimée sur ces comptes.

Rapport au Comité de l'Audit et des Risques

Nous remettons au Comité de l'Audit et des Risques un rapport qui présente notamment l'étendue des travaux d'audit et le programme de travail mis en œuvre, ainsi que les conclusions découlant de nos travaux. Nous portons également à sa connaissance, le cas échéant, les faiblesses significatives du contrôle interne que nous avons identifiées pour ce qui concerne les procédures relatives à l'élaboration et au traitement de l'information comptable et financière.

Parmi les éléments communiqués dans le rapport au Comité de l'Audit et des Risques figurent les risques d'anomalies significatives que nous jugeons avoir été les plus importants pour l'audit des comptes consolidés de l'exercice et qui constituent de ce fait les points clés de l'audit qu'il nous appartient de décrire dans le présent rapport.

Nous fournissons également au Comité de l'Audit et des Risques la déclaration prévue par l'article 6 du règlement (UE) n°537-2014 confirmant notre indépendance, au sens des règles applicables en France telles qu'elles sont fixées notamment par les articles L.822-10 à L.822-14 du code de commerce et dans le code de déontologie de la profession de commissaire aux comptes. Le cas échéant, nous nous entretenons avec le Comité de l'Audit et des Risques sur les risques pesant sur notre indépendance et des mesures de sauvegarde appliquées.

Paris La Défense, le 24 février 2023

Les commissaires aux comptes

KPMG S.A.

MAZARS

Bertrand Pruvost

Loic Wallaert

上記は、独立監査人の監査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、その原本は有価証券報告書提出会社が別途保管しております。

(翻 訳)

KPMG S.A.

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S.A.

個別財務諸表に対する監査報告書

2022年12月31日終了年度

ルノーS.A.

ブローニュ・ピヤンクール92100
ジェネラル・ルクレール・アベニュー 122-122bis

これは、フランス語で発行されたルノーの財務諸表に対する法定監査人による監査報告書の日本語への翻訳であり、日本語圏の読者の便宜だけを目的に提供されるものである。

この法定監査人による監査報告書には、法定監査人の任命又は経営者報告書及び株主に提供されるその他の書類の検証に関する情報などの欧州規則及びフランス法により要求されている情報が記載されている。

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監査基準と併せて読み、またそれらに従って解釈されるものとする。

ルノーS.A.

登録事務所：ブローニュ・ビヤンクール92100 ジェネラル・ルクレール・アベニュー 122-122bis

個別財務諸表に対する監査報告書

2022年12月31日終了年度

ルノー一定時株主総会御中

意見

私どもは、貴社定時株主総会での委任により、添付の2022年12月31日に終了した事業年度のルノーの個別財務諸表を監査した。

私どもは、個別財務諸表は、フランスにおいて適用されている会計基準に準拠して、2022年12月31日現在におけるルノーの財産及び財政状態並びに同日をもって終了する事業年度の経営成績について真実且つ公正な概観を与えていると認める。

上記で表明された監査意見は、監査及びリスク委員会に対する私どもの報告書と整合するものである。

意見の根拠

監査の枠組み

私どもは、フランスにおいて適用される専門的監査基準に準拠して監査を実施した。私どもは、意見表明の基礎となる十分且つ適切な監査証拠を入手したと判断している。

これらの基準に基づく私どもの責任については、私どもの報告書の「個別財務諸表の監査に関する法定監査人の責任」に詳細が記載されている。

独立性

私どもは、法定監査人に関するフランス商法（code de commerce）及びフランス倫理規範（code de déontologie）に係る独立性要件に準拠して、2022年1月1日から私どもの報告書の日付までの期間の、監査業務を実施した。具体的には、私どもは、レギュレーション（EU）第537/2014号第5条第1項で言及される一切の禁じられた非監査業務を提供しなかった。

評価の正当性 - 監査上の主要な検討事項

私どもの評価の正当性に関するフランス商法（code de commerce）第L.823-9条及び第R.823-7条の規定に準拠して、私どもは、職業的専門家としての判断により、当期の個別財務諸表監査において特に重要であると判断した重要な虚偽表示リスクに関連する監査上の主要な検討事項と、かかるリスクに対する私どもの対応方法について報告する。

これらの事項は、全体としての個別財務諸表監査及びかかる個別財務諸表に対する私どもの意見を形成する上で対応したものであり、私どもは個別財務諸表の特定の項目について個別の意見を提供するものではない。

持分投資の評価

識別されたリスク

2022年12月31日現在、持分投資は「持分法で表示される投資」及び「その他の投資」で構成されており、資産合計の最も重要な項目の1つであり、ルノーの貸借対照表において14,249百万ユーロで計上された。

ルノーによる完全被支配企業に対する投資に関して、ルノーは持分法を選択した。貸借対照表におけるこれらの価値は、グループ会社間の取引の消去を考慮することなく、連結規則に従って決定された株主資本に占める、完全連結されたこれらの企業それぞれの持分に基づいて決定される。これらの持分に相当する株主資本の持分合計の年間の変動は、株主資本の「持分法による評価差額」に計上される。また、「持分法による評価差額」がマイナスになった場合、損益計算書上、減価償却費の全額の引当金を計上する。

その他の投資、すなわち、非独占的被支配企業に対する投資は、付随的な購入費用を除いた取得価額で貸借対照表に計上され、主に日産に対するルノーの投資に関連するものである。これらは、取得価額と帳簿価額の低い方の金額で評価され、純資産の持分及び収益見込みを考慮している。有価証券の帳簿価額が総価額を下回る場合、その差額を減価償却費として計上する。

日産に対するルノーの投資の回収可能価額の評価は、経営者の判断を必要とする。財務諸表の注4.1に記載されているように、2022年12月31日に、日産の過去のデータ並びに台数及び為替に関する新たな中期予測を考慮した慎重な将来の中長期予測と整合する収益性の見積もりに基づき減損テストが行われた。

このような状況において、私どもは、会社の財務諸表、並びに、特にルノーの日産に対する持分について、エクイティ持分の使用価値を決定するために必要な経営者の見積り及び判断における重要性により、投資の評価は監査上の主要な検討事項であると判断した。

私どもの監査対応

私どもは、独占的被支配企業の持分証券の株式価値及びその他の持分証券の使用価値を決定するために経営者が使用した方法を精査し、年次財務諸表の注2.1に記載されている減損テストの実施方法について検証した。

持分投資の使用価値の妥当性を評価するため、私どもは主に連結財務諸表の監査のために実施された手続に依拠した。

私どもの手続は主として以下のとおりである。

被支配企業に対するルノーの投資に関して

- ・ これらの各投資における株主資本がルノーの連結資本に対するその寄与額に相当することの確認。
- ・ ルノー・グループの連結財務諸表に計上される潜在的な減損損失を考慮に入れるため、ルノーが必要な調整（もしあれば）を実施していることの確認。

日産に対するルノーの投資に関して

- ・ 識別された減損の兆候、日産が事業を行う市場における主要な指標の著しい悪化又は日産の株式市場価格における重大且つ長期的な下落が存在するかどうかの評価。
- ・ 日産に対するルノーの投資の回収可能価額を評価するために実施される減損テストでルノーが使用した主な仮定の妥当性を、日産の中期計画、日産により達成された過去の業績及び自動車部門の全体的な見通しを参照して検討すること。
- ・ 実施すべき手続が含まれた監査指示書に従い、減損テストに関する結果及び日産の独立監査人の実施した業務の理解。
- ・ 個別財務諸表に対する注記における情報の妥当性の評価。

特定の検証

さらに私どもは、フランスで適用される専門的監査基準に準拠して、法令が求める特定の検証を行った。

株主に提供される財政状態及び個別財務諸表についての経営者報告書及びその他の書類における情報

取締役会の経営者報告書及び株主に提供される財政状態及び個別財務諸表についてのその他の書類に記載の情報の適正な表示及び個別財務諸表との整合性について、私どもが特に報告すべき事項はない。

私どもは、フランス商法（Code de commerce）第D.441-6条に記載の支払期限に関する情報の適正な表示及び個別財務諸表との整合性を証明する。

コーポレート・ガバナンスに関する報告

私どもは、コーポレート・ガバナンスに関する取締役会の報告書に、フランス商法（code de commerce）第L.225-37条4、第L.22-10条10及び第L.22-10条9により要求される情報が記載されていることを証明する。

フランス商法（code de commerce）第L.22-10条9の規定に準拠して、取締役が受領する又は取締役へ付与される報酬その他の給付に関し、財務諸表（必要に応じ、財務諸表作成用の基礎資料も含む。）と、貴社が連結範囲に含まれる被支配企業から得ている情報との間の整合性を検証した。その結果、この事項に関する情報は正確且つ真実であることを確信する。

フランス商法第L.22-10条11に基づき、株式公開買付又はエクスチェンジ・オファーの場合に影響を与える可能性があるとして貴社が判断する項目に関連する情報に関し、私どもは、この情報が私どもに伝えられる原資料のものであることに同意した。その結果、この情報に関して私どもが特に所見を述べるべき事項はない。

その他の情報

また、フランス法が求める、投資及び支配持分の購入、並びに株主及び議決権保有者並びに株式の持ち合いに関する情報については、経営者報告書に正しく開示されていることを検証した。

その他の法的・規制上の要件に係る報告

年次財務報告書に記載することを意図した財務諸表の表示の様式

また、私どもは、欧州単一電子フォーマットに表示された年次財務諸表及び連結財務諸表に関連して法定監査人が実施した手続に関してフランスで適用される専門的監査基準に従い、最高経営責任者の責任に基づき作成された、フランス通貨金融法典（code monétaire et financier）第L.451-1-2条に記載の年次財務報告書に含める予定の年次財務諸表の表示が、2018年12月17日付の欧州委任規則第2019 / 815号に定められた単一電子フォーマットに準拠していることも検証した。

私どもは、私どもが行った業務に基づき、年次財務報告書に含める予定の財務諸表の表示は、すべての重要な点において欧州単一電子フォーマットに準拠していると結論付ける。

私どもは、貴社がAMFに提出する年次財務報告書に最終的に含まれる財務諸表が、私どもが業務を行った財務諸表と一致していることを検証する責任を負わない。

法定監査人の任命

KPMG S.A.については2014年4月30日に開催された定時株主総会により、マザーについては2020年6月19日に開催された定時株主総会により、私どもはルノーの法定監査人に任命された。

2022年12月31日現在、KPMG S.A.は委任を受けてから継続して9年目であり、マザーは委任を受けてから3年目であった。

個別財務諸表に対する経営者及びガバナンス責任者の責任

経営者の責任は、フランスにおいて適用されている会計基準に準拠して個別財務諸表を作成し適正に表示することにある。これには、不正又は誤謬による重要な虚偽表示のない個別財務諸表を作成し適正に表示するために経営者が必要と判断した内部統制に対する責任が含まれる。

個別財務諸表を作成するにあたり、経営者は、ルノーの清算又は事業の終了を予定していない限り、継続企業として存続するルノーの能力の評価、継続企業に関する事項の開示（該当する場合）及び継続企業を前提とした会計基準の使用について責任を負う。

監査及びリスク委員会は、財務報告プロセスのモニタリング、内部統制及びリスク管理体制の有効性並びに会計及び財務報告手続に関する内部監査（該当する場合）について責任を負う。

個別財務諸表は取締役会により承認された。

個別財務諸表の監査に関する法定監査人の責任

目的及び監査の手法

私どもの役割は、個別財務諸表に係る報告書を発行することである。私どもの目的は、全体としての個別財務諸表に重要な虚偽表示がないかどうかについて合理的な保証を得ることにある。合理的な保証は、高い水準の保証であるものの、重要な虚偽表示が存在する場合に、専門的監査基準に従って実施された監査が必ずそれを発見することを保証するものではない。虚偽表示は、不正又は誤謬により生じる可能性があり、個別に又は集計して、かかる虚偽表示がこれらの個別財務諸表に基づく利用者の経済的意思決定に影響を与えることが合理的に予想される場合、重要なものと判断される。

フランス商法（code de commerce）第L.823-10条1に規定されるように、私どもの法定監査は、ルノーの存続可能性又はルノーの業務管理の質に係る保証を含むものではない。

フランスで適用される専門的監査基準に従い実施される監査の一環として、法定監査人は監査を通して職業的専門家としての判断を行使し、さらに以下を行う。

- ・ 不正か誤謬かを問わず、個別財務諸表の重要な虚偽表示リスクを識別及び評価し、これらのリスクに対応する監査手続を立案及び実施し、意見表明の基礎となる十分且つ適切な監査証拠を入手すること。不正には共謀、偽造、故意による不作為、虚偽の陳述又は内部統制の無効化を伴う可能性があるため、不正による重要な虚偽表示を発見できないリスクは、誤謬による重要な虚偽表示を発見できないリスクよりも高い。
- ・ 状況に応じた適切な監査手続を立案するために、監査に関連する内部統制の理解を得ること（但し、内部統制の有効性に係る意見を表明する目的ではない。）。

- ・ 個別財務諸表における、使用された会計方針の適切性及び会計上の見積りや経営者による関連する開示の合理性を評価すること。
- ・ 継続企業を前提とした会計基準を経営者が使用することの適切性及び入手した監査証拠に基づき、継続企業として存続するルノーの能力に重要な疑義を生じさせるような事象又は状況に関する重要な不確実性が存在するかどうかを評価すること。この評価は、監査報告書の日付までに入手した監査証拠に基づいて行われる。しかしながら、将来の事象又は状況により、ルノーが継続企業として存続できなくなる可能性がある。法定監査人が重要な不確実性が存在すると結論付けた場合、監査報告書において、個別財務諸表における関連する開示に注意を促さなければならず、また、かかる開示が含まれていない若しくは不十分である場合には、監査報告書で表明する意見を修正しなければならない。
- ・ 個別財務諸表の全体的な表示を評価すること並びにこれらの財務諸表が適正な表示を達成する方法で対象となる取引及び事象を表示しているかどうかを評価すること。

監査及びリスク委員会に対する報告

私どもは、とりわけ監査の範囲及び実施された監査プログラムの記述並びに私どもの監査の結果を含む報告書を監査及びリスク委員会に提出する。また、私どもが識別した会計及び財務報告手続に関する内部統制における重要な不備についても（もしあれば）報告する。

監査及びリスク委員会に対する私どもの報告は、私どもの職業的専門家としての判断により、当期の個別財務諸表監査において特に重要であると判断し、従って私どもが本報告書において記載することを義務づけられている監査上の主要な検討事項である重要な虚偽表示リスクを含む。

また、私どもは、監査及びリスク委員会に対して、とりわけフランス商法（code de commerce）第L.822-10条から第L.822-14条まで及び法定監査人に関するフランス倫理規範（code de déontologie）等のフランスで適用される規則に定める私どもの独立性を確認する、レギュレーション（EU）第537/2014号第6条に規定される宣言を提供する。適切な場合には、私どもは、私どもの独立性に影響を与えると合理的に考えられるリスク及び関連するセーフガードについて、監査及びリスク委員会と議論を行う。

パリ・ラ・デファンス 2023年2月24日

法定監査人
（フランス語原本における署名人）

KPMG S.A.

マザー

バートランド・プリュボ

ロイック・ワラート

[次へ](#)

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 S.A.

**Rapport des commissaires aux comptes
sur les comptes annuels**

Exercice clos le 31 décembre 2022

Renault S.A.

122-122 bis, avenue du Général Leclerc - 92100 Boulogne-Billancourt

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 S.A.

Rapport des commissaires aux comptes sur les comptes annuels

Exercice clos le 31 décembre 2022

A l'assemblée générale de la société Renault S.A.,

Opinion

En exécution de la mission qui nous a été confiée par votre assemblée générale, nous avons effectué l'audit des comptes annuels de la société Renault S.A. relatifs à l'exercice clos le 31 décembre 2022, tels qu'ils sont joints au présent rapport

Nous certifions que les comptes annuels sont, au regard des règles et principes comptables français, réguliers et sincères et donnent une image fidèle du résultat des opérations de l'exercice écoulé ainsi que de la situation financière et du patrimoine de la société à la fin de cet exercice.

L'opinion formulée ci-dessus est cohérente avec le contenu de notre rapport au comité de l'Audit et des Risques.

Fondement de l'opinion

Référentiel d'audit

Nous avons effectué notre audit selon les normes d'exercice professionnel applicables en France. Nous estimons que les éléments que nous avons collectés sont suffisants et appropriés pour fonder notre opinion.

Les responsabilités qui nous incombent en vertu de ces normes sont indiquées dans la partie "Responsabilités des commissaires aux comptes relatives à l'audit des comptes annuels" du présent rapport.

Indépendance

Nous avons réalisé notre mission d'audit dans le respect des règles d'indépendance prévues par le code de commerce et par le code de déontologie de la profession de commissaire aux comptes sur la période du 1er janvier 2022 à la date d'émission de notre rapport, et notamment nous n'avons pas fourni de services interdits par l'article 5, paragraphe 1, du règlement (UE) n° 537/2014.

Renault S.A.

Rapport des commissaires aux comptes sur les comptes annuels

Justification des appréciations - Points clés de l'audit

En application des dispositions des articles L.823-9 et R.823-7 du code de commerce relatives à la justification de nos appréciations, nous portons à votre connaissance les points clés de l'audit relatifs aux risques d'anomalies significatives qui, selon notre jugement professionnel, ont été les plus importants pour l'audit des comptes annuels de l'exercice, ainsi que les réponses que nous avons apportées face à ces risques.

Les appréciations ainsi portées s'inscrivent dans le contexte de l'audit des comptes annuels pris dans leur ensemble et de la formation de notre opinion exprimée ci-avant. Nous n'exprimons pas d'opinion sur des éléments de ces comptes annuels pris isolément.

Evaluation des titres de participation

Risques identifiés

Les titres de participation, qui se composent des postes participations évaluées par équivalence et autres participations et immobilisations financières, figurant au bilan au 31 décembre 2022 pour un montant net de 14 249 millions d'euros, représentent un des postes les plus importants de l'actif.

Concernant les titres de participation des sociétés contrôlées de manière exclusive, la société a opté pour l'évaluation par équivalence. Ainsi, leur valeur au bilan est déterminée sur la base de la quote-part de chacune de ces sociétés, intégrée globalement, aux capitaux propres déterminés d'après les règles de la consolidation, sans tenir compte des éliminations des opérations entre sociétés du groupe. La variation annuelle de la quote-part globale de capitaux propres représentative de ces titres est inscrite en capitaux propres au poste écart d'équivalence. Lorsque l'écart d'équivalence devient négatif, une provision pour dépréciation globale est dotée par le compte de résultat.

Les autres titres de participation, c'est-à-dire les titres de participation des sociétés non contrôlées de façon exclusive, figurent au bilan à leur coût d'acquisition hors frais accessoires d'achat et concernent essentiellement la participation de Renault dans Nissan. Ils sont évalués à la plus faible des valeurs d'acquisition ou d'inventaire déterminée en prenant en compte la quote-part d'actif net et les perspectives de rentabilité. Lorsque la valeur d'inventaire des titres est inférieure à la valeur brute, une provision pour dépréciation est constituée du montant de la différence.

La détermination de la valeur d'utilité de l'investissement de Renault dans Nissan requiert l'exercice du jugement de la direction. En effet, comme explicité dans la note 4.1 de l'annexe, un test de dépréciation sur cette participation a été réalisé au 31 décembre 2022, sur la base d'hypothèses de profitabilité en cohérence avec les données historiques de Nissan et avec des perspectives à moyen et long terme prudentes tenant compte des nouvelles prévisions de volume et de taux de change à moyen terme.

Dans ce contexte, nous avons considéré que la correcte évaluation des titres de participation constituait un point clé de l'audit en raison de leur importance dans les comptes de la société et des estimations et jugements de la direction nécessaires pour déterminer la valeur d'utilité des titres de participation, en particulier, en ce qui concerne la participation de Renault dans Nissan.

Renault S.A.

Rapport des commissaires aux comptes sur les comptes annuels

Procédures d'audit mises en œuvre face aux risques identifiés

Nous avons pris connaissance de la méthodologie retenue par la direction pour déterminer la valeur d'équivalence des titres de participations des sociétés contrôlées de manière exclusive et la valeur d'utilité des autres titres de participation et avons examiné les modalités de mise en œuvre des tests de dépréciation telles que décrites en note 2.1 de l'annexe aux comptes annuels.

Pour apprécier l'estimation de la valeur d'utilité des titres de participation, nous nous sommes principalement appuyés sur les travaux conduits dans le cadre de l'audit des comptes consolidés de Renault. Nos travaux ont notamment consisté à :

Pour les sociétés contrôlées de manière exclusive :

- Contrôler, pour ces sociétés, que la quote-part globale de capitaux propres représentative des titres concorde avec les capitaux propres retenus pour la consolidation ;
- Examiner les ajustements opérés, le cas échéant, par la société pour tenir compte des pertes de valeurs éventuellement constatées dans les comptes consolidés à l'issue des tests de valeur réalisés par la société.

Pour la participation de Renault dans Nissan :

- Apprécier l'existence éventuelle d'indicateurs de perte de valeur : les changements significatifs et défavorables intervenus sur les marchés sur lesquels Nissan opère, ou une baisse importante ou prolongée de la valeur boursière du titre, en constituant les indices essentiels ;
- Examiner la pertinence des principales hypothèses utilisées par Renault dans le test de valeur réalisé pour apprécier la valeur recouvrable de sa participation dans Nissan, par référence au plan moyen terme de Nissan, aux performances passées et aux perspectives du secteur Automobile ;
- Prendre connaissance des conclusions et des travaux réalisés par l'auditeur indépendant de Nissan concernant le test de valeur, conformément à nos instructions détaillant les procédures à réaliser ;
- Examiner le caractère approprié des informations fournies dans l'annexe aux comptes annuels.

Vérifications spécifiques

Nous avons également procédé, conformément aux normes d'exercice professionnel applicables en France, aux vérifications spécifiques prévues par les textes légaux et réglementaires.

Informations données dans le rapport de gestion et dans les autres documents sur la situation financière et les comptes annuels adressés aux actionnaires

Nous n'avons pas d'observation à formuler sur la sincérité et la concordance avec les comptes annuels des informations données dans le rapport de gestion du conseil d'administration et dans les autres documents sur la situation financière et les comptes annuels adressés aux actionnaires.

Nous attestons de la sincérité et de la concordance avec les comptes annuels des informations relatives aux délais de paiement mentionnées à l'article D.441-6 du code de commerce.

Rapport sur le gouvernement d'entreprise

Nous attestons de l'existence, dans le rapport du conseil d'administration sur le gouvernement d'entreprise, des informations requises par les articles L.225-37-4, L.22-10-10 et L.22-10-9 du code de commerce.

Concernant les informations fournies en application des dispositions de l'article L.22-10-9 du code de commerce sur les rémunérations et avantages versés ou attribués aux mandataires sociaux ainsi que sur les engagements consentis en leur faveur, nous avons vérifié leur concordance avec les comptes ou avec les données ayant servi à l'établissement de ces comptes et, le cas échéant, avec les éléments recueillis par votre société auprès des entreprises contrôlées par elle qui sont comprises dans le périmètre de consolidation. Sur la base de ces travaux, nous attestons l'exactitude et la sincérité de ces informations.

Concernant les informations relatives aux éléments que votre société a considéré susceptibles d'avoir une incidence en cas d'offre publique d'achat ou d'échange, fournies en application des dispositions de l'article L.22-10-11 du code de commerce, nous avons vérifié leur conformité avec les documents dont elles sont issues et qui nous ont été communiqués. Sur la base de ces travaux, nous n'avons pas d'observation à formuler sur ces informations.

Autres informations

En application de la loi, nous nous sommes assurés que les diverses informations relatives à l'identité des détenteurs du capital ou des droits de vote et aux participations réciproques vous ont été communiquées dans le rapport de gestion.

Autres vérifications ou informations prévues par les textes légaux et réglementaires

Format de présentation des comptes annuels destinés à être inclus dans le rapport financier annuel

Nous avons également procédé, conformément à la norme d'exercice professionnel sur les diligences du commissaire aux comptes relatives aux comptes annuels et consolidés présentés selon le format d'information électronique unique européen, à la vérification du respect de ce format défini par le règlement européen délégué n° 2019/815 du 17 décembre 2018 dans la présentation des comptes annuels destinés à être inclus dans le rapport financier annuel mentionné au I de l'article L. 451-1-2 du code monétaire et financier, établis sous la responsabilité du Directeur Général de Renault.

Sur la base de nos travaux, nous concluons que la présentation des comptes annuels destinés à être inclus dans le rapport financier annuel respecte, dans tous ses aspects significatifs, le format d'information électronique unique européen.

Il ne nous appartient pas de vérifier que les comptes annuels qui seront effectivement inclus par votre société dans le rapport financier annuel déposé auprès de l'AMF correspondent à ceux sur lesquels nous avons réalisé nos travaux.

Désignation des commissaires aux comptes

Nous avons été nommés commissaires aux comptes de la société Renault S.A. par l'assemblée générale du 30 avril 2014 pour le cabinet KPMG SA et du 19 juin 2020 pour le cabinet MAZARS.

Au 31 décembre 2022, le cabinet KPMG SA était dans la neuvième année de sa mission sans interruption et le cabinet MAZARS dans la troisième année.

Responsabilités de la direction et des personnes constituant le gouvernement d'entreprise relatives aux comptes annuels

Il appartient à la direction d'établir des comptes annuels présentant une image fidèle conformément aux règles et principes comptables français ainsi que de mettre en place le contrôle interne qu'elle estime nécessaire à l'établissement de comptes annuels ne comportant pas d'anomalies significatives, que celles-ci proviennent de fraudes ou résultent d'erreurs.

Lors de l'établissement des comptes annuels, il incombe à la direction d'évaluer la capacité de la société à poursuivre son exploitation, de présenter dans ces comptes, le cas échéant, les informations nécessaires relatives à la continuité d'exploitation et d'appliquer la convention comptable de continuité d'exploitation, sauf s'il est prévu de liquider la société ou de cesser son activité.

Il incombe au comité de l'Audit et des Risques de suivre le processus d'élaboration de l'information financière et de suivre l'efficacité des systèmes de contrôle interne et de gestion des risques, ainsi que le cas échéant de l'audit interne, en ce qui concerne les procédures relatives à l'élaboration et au traitement de l'information comptable et financière.

Les comptes annuels ont été arrêtés par le conseil d'administration.

Responsabilités des commissaires aux comptes relatives à l'audit des comptes annuels ***Objectif et démarche d'audit***

Il nous appartient d'établir un rapport sur les comptes annuels. Notre objectif est d'obtenir l'assurance raisonnable que les comptes annuels pris dans leur ensemble ne comportent pas d'anomalies significatives. L'assurance raisonnable correspond à un niveau élevé d'assurance, sans toutefois garantir qu'un audit réalisé conformément aux normes d'exercice professionnel permet de systématiquement détecter toute anomalie significative. Les anomalies peuvent provenir de fraudes ou résulter d'erreurs et sont considérées comme significatives lorsque l'on peut raisonnablement s'attendre à ce qu'elles puissent, prises individuellement ou en cumulé, influencer les décisions économiques que les utilisateurs des comptes prennent en se fondant sur ceux-ci.

Comme précisé par l'article L.823-10-1 du code de commerce, notre mission de certification des comptes ne consiste pas à garantir la viabilité ou la qualité de la gestion de votre société.

Dans le cadre d'un audit réalisé conformément aux normes d'exercice professionnel applicables en France, le commissaire aux comptes exerce son jugement professionnel tout au long de cet audit. En outre :

- il identifie et évalue les risques que les comptes annuels comportent des anomalies significatives, que celles-ci proviennent de fraudes ou résultent d'erreurs, définit et met en œuvre des procédures d'audit face à ces risques, et recueille des éléments qu'il estime suffisants et appropriés pour fonder son opinion. Le risque de non-détection d'une anomalie significative provenant d'une fraude est plus élevé que celui d'une anomalie significative résultant d'une erreur, car la fraude peut impliquer la collusion, la falsification, les omissions volontaires, les fausses déclarations ou le contournement du contrôle interne ;
- il prend connaissance du contrôle interne pertinent pour l'audit afin de définir des procédures d'audit appropriées en la circonstance, et non dans le but d'exprimer une opinion sur l'efficacité du contrôle interne ;
- il apprécie le caractère approprié des méthodes comptables retenues et le caractère raisonnable des estimations comptables faites par la direction, ainsi que les informations les concernant fournies dans les comptes annuels ;
- il apprécie le caractère approprié de l'application par la direction de la convention comptable de continuité d'exploitation et, selon les éléments collectés, l'existence ou non d'une incertitude significative liée à des événements ou à des circonstances susceptibles de mettre en cause la capacité de la société à poursuivre son exploitation. Cette appréciation s'appuie sur les éléments collectés jusqu'à la date de son rapport, étant toutefois rappelé que des circonstances ou événements ultérieurs pourraient mettre en cause la continuité d'exploitation. S'il conclut à l'existence d'une incertitude significative, il attire l'attention des lecteurs de son rapport sur les informations fournies dans les comptes annuels au sujet de cette incertitude ou, si ces informations ne sont pas fournies ou ne sont pas pertinentes, il formule une certification avec réserve ou un refus de certifier ;
- il apprécie la présentation d'ensemble des comptes annuels et évalue si les comptes annuels reflètent les opérations et événements sous-jacents de manière à en donner une image fidèle.

Rapport au comité de l'Audit et des Risques

Nous remettons au comité de l'Audit et des Risques un rapport qui présente notamment l'étendue des travaux d'audit et le programme de travail mis en œuvre, ainsi que les conclusions découlant de nos travaux. Nous portons également à sa connaissance, le cas échéant, les faiblesses significatives du contrôle interne que nous avons identifiées pour ce qui concerne les procédures relatives à l'élaboration et au traitement de l'information comptable et financière.

Parmi les éléments communiqués dans le rapport au comité de l'Audit et des Risques figurent les risques d'anomalies significatives que nous jugeons avoir été les plus importants pour l'audit des comptes annuels de l'exercice et qui constituent de ce fait les points clés de l'audit, qu'il nous appartient de décrire dans le présent rapport.

Nous fournissons également au comité de l'Audit et des Risques la déclaration prévue par l'article 6 du règlement (UE) n° 537-2014 confirmant notre indépendance, au sens des règles applicables en France telles qu'elles sont fixées notamment par les articles L.822-10 à L.822-14 du code de commerce et dans

le code de déontologie de la profession de commissaire aux comptes. Le cas échéant, nous nous entretenons avec le comité de l'Audit et des Risques des risques pesant sur notre indépendance et des mesures de sauvegarde appliquées.

Paris La Défense, le 24 février 2023

Les commissaires aux comptes

KPMG S.A.

MAZARS

Bertrand Pruvost

Loic Wallaert

上記は、独立監査人の監査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、その原本は有価証券報告書提出会社が別途保管しております。

(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S.A

連結財務諸表に対する監査報告書

2021年12月31日終了年度

ルノーS.A

ブローニュ・ピヤンクール92 100
ケル・ガロ13 - 15

これは、フランス語で発行されたルノーの連結財務諸表に対する法定監査人による監査報告書の日本語への翻訳であり、日本語圏の読者の便宜だけを目的に提供されるものである。

この法定監査人による監査報告書には、法定監査人の任命又は経営者報告書及び株主に提出されるその他の書類の検証に関する情報などの欧州規則及びフランス法により要求されている情報が記載されている。

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監査基準と併せて読み、またそれらに従って解釈されるものとする。

ルノーS.A

連結財務諸表に対する監査報告書

2021年12月31日終了年度

ルノー一定時株主総会御中

意見

私どもは、貴社定時株主総会での委任により、添付の2021年12月31日に終了した事業年度のルノーの連結財務諸表を監査した。

私どもは、連結財務諸表は、EUが採択したIFRSに準拠して、2021年12月31日現在におけるルノー・グループの財産及び財政状態並びに同日をもって終了する事業年度の経営成績について真実且つ公正な概観を与えていると認める。

上記で表明された監査意見は、監査、リスク及びコンプライアンス委員会に対する報告書と整合するものである。

意見の根拠

監査の枠組み

私どもは、フランスにおいて適用される専門的監査基準に準拠して監査を実施した。私どもは、意見表明の基礎となる十分且つ適切な監査証拠を入手したと判断している。

これらの基準に基づく私どもの責任については、私どもの報告書の「連結財務諸表の監査に関する法定監査人の責任」に詳細が記載されている。

独立性

私どもは、法定監査人に関するフランス商法 (code de commerce) 及びフランス倫理規範 (code de déontologie) に係る独立性要件に準拠して、2021年1月1日から私どもの報告書の日付までの期間の、監査業務を実施した。具体的には、私どもは、レギュレーション (EU) 第537/2014号第5条第1項で言及される一切の禁じられた非監査業務を提供しなかった。

評価の正当性 - 監査上の主要な検討事項

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、当期の財務諸表は特有の状況下で作成され、監査されている。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大な影響をもたらした。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、企業の内部組織や監査の実施にも影響を及ぼしている。

この複雑かつ刻々と変化する状況の中、私どもの評価の正当性に関するフランス商法（code de commerce）第L.823-9条及び第R.823-7条の規定に準拠して、私どもは、職業的専門家としての判断により、当期の連結財務諸表監査において特に重要であると判断した重要な虚偽表示リスクに関連する監査上の主要な検討事項と、かかるリスクに対する私どもの対応方法について報告する。

これらの事項は、全体としての連結財務諸表監査及びかかる連結財務諸表に対する私どもの意見を形成する上で対応したものであり、私どもは連結財務諸表の特定の項目について個別の意見を提供するものではない。

自動車部門の長期性資産の評価

識別されたリスク

「自動車部門」の事業セグメントにおける有形固定資産及び無形資産並びにのれんは、21,943百万ユーロにおよぶ。

ルノー・グループは、連結財務諸表に対する注記2-Mに記載のアプローチに基づき、減損リスクの兆候が識別され次第すぐに、かつ耐用年数が無期限の資産については少なくとも1年に1度、資産の減損テストを実施する。

かかるテストは、資産の正味簿価をその回収可能価額（使用価値と公正価値（処分費用控除後）のうち高い方の金額として定義される）と比較する。使用価値は将来の割引キャッシュ・フローに基づき計算される。

かかる減損テストでは、2021年度末決算について、主に新型コロナウイルス感染症（COVID-19）の流行による販売台数の減少、構成部品の危機に関連するマイナスの影響及びルノーリユーション中期計画のアップデートにおいて用いられた仮定を考慮している。

また、2021年12月31日現在、かかるテストで用いられた永久成長率は、気候変動に関するパリ協定の締約国によるコミットメントの影響を考慮している。

私どもは、特に上記に記載した現在の状況においては、財務諸表に対するその重要性並びにこれらのテストのために経営者に要求される見積り及び判断を理由に、資産の評価は、監査上の主要な検討事項であると判断した。

私どもの監査対応

私どもの連結財務諸表の監査における手続は、主として以下のとおりである。

- ・ 減損の兆候を特定するために経営者が実施した分析の理解。
- ・ テストが実施される資産について：
 - 資産の正味簿価と連結財務諸表の照合。
 - テストで使用される予想台数及び粗利益のデータと、新型コロナウイルス感染症（COVID-19）の流行による影響、構成部品の危機に関連するマイナスの影響及び気候変動に関するパリ協定の締約国によるコミットメントの影響を反映した、アップデートされたルノーリユーション中期計画で提示された経営者の最新の見積りとの整合性の評価。

- 経営者への質問、使用される主な仮定と過去の減損テストで使用されたデータ、過去の業績又は外部の市場データを用いた比較分析により、上記を踏まえた、使用される主な仮定の合理性の評価。
- 経営者が作成した割引後キャッシュ・フロー予測の計算上の正確性のテスト。
- 使用された税引後割引率と利用可能な外部データの比較。
- 使用された主な仮定に係る感応度分析の実施。

日産に対するルノーの持分投資の連結方法及び回収可能価額

識別されたリスク

2021年12月31日現在、日産に対するルノーの持分投資は16,234百万ユーロに達し、ルノーの当期純利益に対する日産の寄与額は380百万ユーロの利益である。

連結財務諸表に対する注記12で示されているように、ルノーは日産に対し重要な影響力を有しており、その投資を持分法を用いて会計処理している。ルノーの財務諸表を作成するために使用される日産の財務諸表は、日本の会計基準に従って公表された日産の連結財務諸表に、連結目的でIFRSの基準に従い調整を加えたものである。

ルノーは、会計規則及び会計処理の方法（注記2-M）に記載のアプローチに基づき、2021年12月31日に日産に対する投資について減損テストを実施した。

私どもは、ルノーの連結財務諸表に対するその重要性を考慮し、また、（１）アライアンスのガバナンス構造並びに日産に対するルノーの重要な影響力の基礎となる事実及び状況を評価するための経営者の判断、（２）日産の業績及び資本におけるルノーの持分を会計処理するために必要とされる日産の財務諸表に対する調整の網羅性及び正確性、（３）日産に対するルノーの投資の回収可能価額を決定する上で経営者により使用される見積りを考慮し、日産に対するルノーの持分投資の連結方法及び回収可能価額は、監査上の主要な検討事項であると判断した。

私どもの監査対応

識別されたリスクに対する私どもの監査対応は主として以下のとおりである。

- 取締役会議事録、関連当事者契約・委任記録の閲覧。また、日産及びアライアンスのガバナンスに変更がないこと及び／又はルノーにより行使される日産に対する重要な影響力の分析の修正につながるルノー及び日産間の関係を構築する新たな契約がないことについて経営者から確認を得ること。
- 私どもの監査の目的のために必要な実施すべき手続及び結論様式が含まれた監査指示書に従い、日産の独立監査人の実施した監査手続及び結果の理解。
- ルノーの会計方針と合致させるために必要な日産の財務諸表に対する均質化調整について、日産の独立監査人が実施した監査手続の理解。
- 識別された減損の兆候、日産が事業を行う市場における主要な指標の著しい悪化又は日産の株式市場価格における重大且つ長期的な下落が存在するかどうかの評価。
- 日産に対するルノーの投資の回収可能価額を評価するために実施される減損テストでルノーが使用した主な仮定の妥当性を、日産の中期計画、日産により達成された過去の業績及び自動車部門の全体的な見通しを参照して検討すること。

- 連結財務諸表に対する注記における情報の妥当性の評価。

新会計基準IFRS第9号に基づく販売金融債権に対する予想信用損失の計算（RCI）

識別されたリスク

販売金融活動は、RCIバンクが運営しており、個人及び企業向けの専用オファー並びにディーラー・ネットワーク向けの融資を行っている。

RCIバンクは顧客がその財務上の義務を果たせないことにより生じる損失のリスクをカバーするために引当金を計上している。RCIバンクは、IFRS第9号「金融商品」の会計原則を適用しているが、これは、3段階のリスク（健全な債権（ステージ1）、当初認識から高い信用リスクが見られる債権（ステージ2）及び貸倒債権（ステージ3））に基づく予想損失に対する引当金モデルを定めている。

IFRS第9号に関連する引当金は、連結財務諸表に対する注記15に詳細が記載されており、40,526百万ユーロの残高に対し1,028百万ユーロである。

私どもは、ルノー・グループの貸借対照表の資産における顧客及びディーラー・ネットワークに対する貸付が多額であること、計算モデルにおいて数々のパラメーター及び仮定を使用していること、並びに予想信用損失を見積もる上で経営者による判断を用いることから、信用損失引当金の計算が監査上の主要な検討事項であると考えます。注記2-Bに記載のとおり、かかる仮定は、今後数年間は世界に大きな経済的不確実性をもたらす新型コロナウイルス感染症（COVID-19）危機の状況を考えると、より重要なものとなる。

私どもの監査対応

私どもの手続は専門家とともに実施され、主として以下のとおりである。

- 予想信用損失の引当金設定の計算に関わるパラメーターの変更及び主要な仮定を検証するために設定されているガバナンスに関連する主要な内部統制の評価。
- 引当金モデルで用いられるパラメーターを設定するために適用される手法及び情報システムへの業務の統合の評価。
- 当初認識から高い信用リスクが見られる債権（ステージ2）及び貸倒債権（ステージ3）について、企業並びにディーラーの現地レベル及びルノー・グループレベルの専門性に基づき行った引当金設定の調整についての評価。
- 新型コロナウイルス感染症（COVID-19）危機の影響を反映するために計上した追加の引当金設定を裏付ける文書の検討及びサンプリングした契約に対する引当金の計算についての検証。
- 予想信用損失の（将来に関する）見積りの予測部分の決定に使用される仮定、特にシナリオの重み付けについての評価。
- 予想信用損失の計算及び会計処理をサポートするアプリケーション・プログラム・インターフェースの品質のテスト。
- 資産を分類するプロセスの評価。
- 引当金設定の見積りに用いるデータの完全性及び質の確認。
- 顧客及びディーラーに対する貸付並びに信用リスクに対する減損の変化に係る分析的手続の実施。
- 連結財務諸表に対する注記に記載される開示の妥当性の評価。

特定の検証

さらに私どもは、フランスで適用される専門的監査基準に準拠して、取締役会の経営者報告書に記載されたルノー・グループに関する情報について法令に基づき要求される特定の検証を行った。

かかる情報の適正な表示及び連結財務諸表との整合性について、私どもが特に報告すべき事項はない。

私どもは、フランス商法（code de commerce）第L.225-102条1に基づき要求される連結非財務情報がルノー・グループの経営者報告書に記載された情報に含まれていることを証明する。但し、同法第L.823-10条の規定に従い、私どもはこれに含まれる情報の適正な表示及び連結財務諸表との整合性を検証しておらず、かかる情報は独立した第三者によって報告されなければならない。

その他の法的・規制上の要件に係る報告

年次財務報告書に記載することを意図した連結財務諸表の表示の様式

また、私どもは、欧州単一電子フォーマットに表示された年次財務諸表及び連結財務諸表に関連して法定監査人が実施した手続に関してフランスで適用される専門的監査基準に従い、ルノーS.A最高経営責任者の責任に基づき作成された、フランス通貨金融法典（code monétaire et financier）第L451-1-2条に記載の年次財務報告書に含める予定の連結財務諸表の表示が、2018年12月17日付の欧州委任規則第2019/815号に定められた単一電子フォーマットに準拠していることも検証した。かかる検証は連結財務諸表に関連するものであり、私どもの業務には、当該連結財務諸表のタグ付けが上記の委任規則に定められたフォーマットに準拠していることの検証が含まれる。

私どもは、私どもが行った業務に基づき、年次財務報告書に含める予定の連結財務諸表の表示は、すべての重要な点において欧州単一電子フォーマットに準拠していると結論付ける。

私どもは、貴社がAMFに提出する年次財務報告書に最終的に含まれる連結財務諸表が、私どもが業務を行った連結財務諸表と一致していることを検証する責任を負わない。

法定監査人の任命

KPMG S.A.については2014年4月30日に開催された定時株主総会により、マザーについては2020年6月19日に開催された定時株主総会により、私どもはルノーの法定監査人に任命された。

2021年12月31日現在、KPMG S.A.は委任を受けてから継続して8年目であり、マザーは委任を受けてから2年目であった。

連結財務諸表に対する経営者及びガバナンス責任者の責任

経営者の責任は、EUが採択したIFRSに準拠して連結財務諸表を作成し適正に表示することにある。これには、不正又は誤謬による重要な虚偽表示のない連結財務諸表を作成し適正に表示するために経営者が必要と判断した内部統制に対する責任が含まれる。

連結財務諸表を作成するにあたり、経営者は、ルノーの清算又は事業の終了を予定していない限り、継続企業として存続するルノーの能力の評価、継続企業に関する事項の開示（該当する場合）及び継続企業を前提とした会計基準の使用について責任を負う。

監査、リスク及びコンプライアンス委員会は、財務報告プロセスのモニタリング、内部統制及びリスク管理体制の有効性並びに会計及び財務報告手続に関する内部監査（該当する場合）について責任を負う。

連結財務諸表は取締役会により承認された。

連結財務諸表の監査に関する法定監査人の責任

目的及び監査の手法

私どもの役割は、連結財務諸表に係る報告書を発行することである。私どもの目的は、全体としての連結財務諸表に重要な虚偽表示がないかどうかについて合理的な保証を得ることにある。合理的な保証は、高い水準の保証であるものの、重要な虚偽表示が存在する場合に、専門的監査基準に従って実施された監査が必ずそれを発見することを保証するものではない。虚偽表示は、不正又は誤謬により生じる可能性があり、個別に又は集計して、かかる虚偽表示がこれらの連結財務諸表に基づく利用者の経済的意思決定に影響を与えることが合理的に予想される場合、重要なものと判断される。

フランス商法（code de commerce）第L.823-10条1に規定されるように、私どもの法定監査は、ルノーの存続可能性又はルノーの業務管理の質に係る保証を含むものではない。

フランスで適用される専門的監査基準に従い実施される監査の一環として、法定監査人は監査を通して職業的専門家としての判断を行使し、さらに以下を行う。

- ・ 不正か誤謬かを問わず、連結財務諸表の重要な虚偽表示リスクを識別及び評価し、これらのリスクに対応する監査手続を立案及び実施し、意見表明の基礎となる十分且つ適切な監査証拠を入手すること。不正には共謀、偽造、故意による不作為、虚偽の陳述又は内部統制の無効化を伴う可能性があるため、不正による重要な虚偽表示を発見できないリスクは、誤謬による重要な虚偽表示を発見できないリスクよりも高い。
- ・ 状況に応じた適切な監査手続を立案するために、監査に関連する内部統制の理解を得ること（但し、内部統制の有効性に係る意見を表明する目的ではない。）。
- ・ 連結財務諸表における、使用された会計方針の適切性及び会計上の見積りや経営者による関連する開示の合理性を評価すること。
- ・ 継続企業を前提とした会計基準を経営者が使用することの適切性及び入手した監査証拠に基づき、継続企業として存続するルノーの能力について重要な疑義を生じさせるような事象又は状況に関する重要な不確実性が存在するかどうかを評価すること。この評価は、監査報告書の日付までに入手した監査証拠に基づいて行われる。しかしながら、将来の事象又は状況により、ルノーが継続企業として存続できなくなる可能性がある。法定監査人が重要な不確実性が存在すると結論付けた場合、監査報告書において、連結財務諸表における関連する開示に注意を促さなければならず、また、かかる開示が含まれていない若しくは不十分である場合には、監査報告書で表明する意見を修正しなければならない。
- ・ 連結財務諸表の全体的な表示を評価すること並びにこれらの財務諸表が適正な表示を達成する方法で対象となる取引及び事象を表示しているかどうかを評価すること。
- ・ 連結財務諸表に関する意見を表明するために、ルノー・グループにおける事業体及び事業活動の財務情報に関する十分且つ適切な監査証拠を入手すること。法定監査人は、連結財務諸表の監査の指示、監督及び実施並びにこれらの連結財務諸表において表明される意見について責任を負う。

監査、リスク及びコンプライアンス委員会に対する報告

私どもは、とりわけ監査の範囲及び実施された監査プログラムの記述並びに私どもの監査の結果を含む報告書を監査、リスク及びコンプライアンス委員会に提出する。また、私どもが識別した会計及び財務報告手続に関する内部統制における重要な不備についても（もしあれば）報告する。

監査、リスク及びコンプライアンス委員会に対する私どもの報告は、私どもの職業的専門家としての判断により、当期の連結財務諸表監査において特に重要であると判断し、したがって私どもが本監査報告書において記載することを義務づけられている監査上の主要な検討事項である重要な虚偽表示リスクを含む。

また、私どもは、監査、リスク及びコンプライアンス委員会に対して、とりわけフランス商法（code de commerce）第L.822-10条から第L.822-14条まで及び法定監査人に関するフランス倫理規範（code de déontologie）等のフランスで適用される規則に定める私どもの独立性を確認する、レギュレーション（EU）第537/2014号第6条に規定される宣言を提供する。適切な場合には、私どもは、私どもの独立性に影響を与えると合理的に考えられるリスク及び関連するセーフガードについて、監査、リスク及びコンプライアンス委員会と議論を行う。

パリ・ラ・デファンス 2022年2月25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）

マザー

パートランド・プリュボ

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 S.A

**Rapport des commissaires aux comptes
sur les comptes consolidés**

Exercice clos le 31 décembre 2021

Renault S.A

13-15, quai Le Gallo - 92100 Boulogne-Billancourt

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 S.A.

Rapport des commissaires aux comptes sur les comptes consolidés

Exercice clos le 31 décembre 2021

A l'assemblée générale de la société Renault,

Opinion

En exécution de la mission qui nous a été confiée par votre assemblée générale, nous avons effectué l'audit des comptes consolidés de Renault S.A relatifs à l'exercice clos le

31 décembre 2021, tels qu'ils sont joints au présent rapport.

Nous certifions que les comptes consolidés sont, au regard du référentiel IFRS tel qu'adopté dans l'Union européenne, réguliers et sincères et donnent une image fidèle du résultat des opérations de l'exercice écoulé ainsi que de la situation financière et du patrimoine, à la fin de l'exercice, de l'ensemble constitué par les personnes et entités comprises dans la consolidation.

L'opinion formulée ci-dessus est cohérente avec le contenu de notre rapport au Comité de l'Audit et des Risques.

Fondement de l'opinion

Référentiel d'audit

Nous avons effectué notre audit selon les normes d'exercice professionnel applicables en France. Nous estimons que les éléments que nous avons collectés sont suffisants et appropriés pour fonder notre opinion.

Les responsabilités qui nous incombent en vertu de ces normes sont indiquées dans la partie Responsabilités des commissaires aux comptes relatives à l'audit des comptes consolidés du présent rapport.

Indépendance

Nous avons réalisé notre mission d'audit dans le respect des règles d'indépendance prévues par le code de commerce et par le code de déontologie de la profession de commissaire aux comptes, sur la période du 1er janvier 2021 à la date d'émission de notre rapport, et notamment nous n'avons pas fourni de services interdits par l'article 5, paragraphe 1, du règlement (UE) n°537/2014.

Renault S.A

Rapport des commissaires aux comptes sur les comptes consolidés

Justification des appréciations - Points clés de l'audit

La crise mondiale liée à la pandémie de Covid-19 crée des conditions particulières pour la préparation et l'audit des comptes de cet exercice. 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 des audits.

C'est dans ce contexte complexe et évolutif que, en application des dispositions des articles L.823-9 et R.823-7 du code de commerce relatives à la justification de nos appréciations, nous portons à votre connaissance les points clés de l'audit relatifs aux risques d'anomalies significatives qui, selon notre jugement professionnel, ont été les plus importants pour l'audit des comptes consolidés de l'exercice, ainsi que les réponses que nous avons apportées face à ces risques.

Les appréciations ainsi portées s'inscrivent dans le contexte de l'audit des comptes consolidés pris dans leur ensemble et de la formation de notre opinion exprimée ci-avant. Nous n'exprimons pas d'opinion sur des éléments de ces comptes consolidés pris isolément.

Valeur recouvrable des actifs des secteurs Automobile

**Risque
identifié**

Les actifs incorporels, corporels et les goodwill des secteurs opérationnels

Automobile s'élèvent à 21 943 millions d'euros.

Le Groupe effectue des tests de dépréciation sur ces actifs immobilisés dès lors qu'il existe un indice de perte de valeur et a minima au moins une fois par an pour les actifs à durée de vie indéterminée, selon les modalités décrites en note 2-M de l'annexe.

Le test consiste à comparer la valeur nette comptable de ces actifs avec leur valeur recouvrable, définie comme correspondant au montant le plus élevé de la valeur d'utilité ou de la juste valeur nette des coûts de sortie. La valeur d'utilité est déterminée sur la base de flux futurs de trésorerie actualisés.

A la clôture de l'exercice 2021, ces tests de dépréciation tiennent compte de la baisse des volumes de ventes compte tenu notamment de la pandémie Covid-19, des effets négatifs liés à la crise des composants et des hypothèses retenues dans la mise à jour du plan à moyen terme Renaultion.

Par ailleurs, les taux de croissance à l'infini retenus dans les tests au 31 décembre 2021 tiennent compte des impacts des engagements pris par les Etats signataires des accords de Paris sur les changements climatiques.

Nous avons considéré que l'évaluation de ces actifs est un point clé de l'audit en raison de leur importance dans les comptes et des estimations et jugements de la direction nécessaires, en particulier dans le contexte actuel décrit ci-avant, pour conduire ces tests.

**Notre
réponse**

Dans le cadre de notre audit des comptes consolidés, nos travaux ont notamment consisté à :

- Prendre connaissance des analyses conduites par le Groupe afin d'identifier un indice de perte de valeur ;
- Pour les actifs soumis à un test de dépréciation :
- Rapprocher des comptes les valeurs nettes comptables des actifs faisant l'objet du test de dépréciation ;
- Evaluer la cohérence des données sur les volumes et marges prévisionnels utilisés dans les tests avec les dernières estimations de la direction retenues dans la version actualisée du plan à moyen terme Renaultion, qui reflète notamment les conséquences de la pandémie Covid-19, les effets négatifs liés à la crise des composants et les impacts des engagements pris par les Etats signataires des accords de Paris sur les changements climatiques.
- Apprécier, dans le contexte décrit ci-dessus, les principales hypothèses retenues par entretien avec la direction et le cas échéant, par comparaison avec les données utilisées dans les précédents tests de dépréciation, avec la performance historique, ou encore avec des données externes de marché ;
- Vérifier par sondage l'exactitude arithmétique des prévisions de flux de trésorerie actualisés préparées par la direction ;
- Comparer les taux d'actualisation après impôts avec les données de marché disponibles ;
- Procéder à des analyses de sensibilité sur les principales hypothèses utilisées.

Renault S.A

Rapport des commissaires aux comptes sur les comptes consolidés

Méthode de comptabilisation et valeur recouvrable de l'investissement de Renault dans Nissan

Risque identifié

Au 31 décembre 2021, la participation dans Nissan au bilan du Groupe s'élève à 16 234 millions d'euros, et la contribution de Nissan au résultat net de Renault correspond à un gain de 380 millions d'euros.

Comme indiqué en note 12 de l'annexe aux comptes consolidés, Renault dispose d'une influence notable sur Nissan et comptabilise sa participation selon la méthode de la mise en équivalence. Les comptes de Nissan retenus pour la mise en équivalence sont les comptes consolidés publiés en normes comptables japonaises, retraités pour les besoins de la consolidation de Renault en normes IFRS. Conformément à l'approche décrite dans les règles et méthodes comptables (note 2-M), un test de perte de valeur de la participation dans Nissan a été réalisé au 31 décembre 2021.

Nous avons considéré que la méthode de comptabilisation et d'estimation de la valeur recouvrable de la participation dans Nissan est un point clé de l'audit compte tenu de l'importance significative de cette participation dans les comptes de Renault, et des principaux éléments d'attention suivants : (1) le jugement de la direction dans l'analyse de la structure de gouvernance de l'Alliance et des faits et circonstances qui conduisent à considérer que Renault exerce une influence notable sur Nissan, (2) l'exhaustivité et l'exactitude des retraitements à apporter aux comptes de Nissan pour comptabiliser la quote-part de Renault dans le résultat et les capitaux propres de cette société, (3) les estimations utilisées par la direction dans la détermination de la valeur recouvrable de l'investissement de Renault dans Nissan.

-
- Notre réponse** Dans le cadre de notre audit des comptes consolidés, nos travaux ont notamment consisté à :
- Consulter les procès-verbaux de conseil d'administration et le registre des conventions réglementées, et obtenir confirmation de la part de la direction de l'absence de modifications dans la gouvernance de Nissan et/ou de nouveaux contrats structurant les relations entre Renault et Nissan susceptibles de modifier l'analyse de l'influence notable de Renault sur Nissan ;
 - Prendre connaissance des conclusions et des travaux d'audit réalisés par l'auditeur indépendant de Nissan, conformément à nos instructions détaillant les procédures à réaliser et le format des conclusions requises dans le cadre de notre audit ;
 - Prendre connaissance des travaux d'audit de l'auditeur indépendant de Nissan sur les principaux retraitements d'homogénéisation des comptes de Nissan avec les normes du Groupe Renault ;
 - Apprécier l'existence éventuelle d'indicateurs de perte de valeur : les changements significatifs et défavorables intervenus sur les marchés sur lesquels Nissan opère, ou une baisse importante ou prolongée de la valeur boursière du titre, en constituant les indices essentiels ;
 - Examiner la pertinence des principales hypothèses utilisées par Renault dans le test de valeur réalisé pour apprécier la valeur recouvrable de sa participation dans Nissan, par référence au plan moyen terme de Nissan, aux performances passées et aux perspectives des secteurs Automobile ;
 - Apprécier le caractère approprié des informations fournies dans l'annexe aux comptes consolidés à ce sujet.
-

Calcul des pertes attendues sur les créances de financement des ventes conformément à la norme comptable IFRS 9

**Risque
identifié**

L'activité de financement des ventes est gérée par RCI Banque à travers des offres dédiées aux particuliers et aux entreprises ainsi que le financement des réseaux de concessionnaires.

RCI Banque constitue des dépréciations pour couvrir les risques de pertes résultant de l'incapacité de ses clients à faire face à leurs engagements financiers. En conformité avec la norme IFRS 9 Instruments financiers, RCI Banque calcule les pertes de crédit attendues sur les créances saines avec ou sans dégradation significative du risque depuis la comptabilisation initiale (catégories 1 et 2) et sur les créances défaillantes (catégorie 3).

Les dépréciations déterminées en application d'IFRS 9 sont détaillées dans la note 15 de l'annexe aux comptes consolidés et s'élèvent au

31 décembre 2021 à 1 028 millions d'euros pour un encours de

40 526 millions d'euros de valeur brute.

Nous considérons que le provisionnement des pertes attendues sur le financement des ventes constitue un point clé de l'audit en raison de l'importance du montant des créances à la clientèle et aux réseaux de concessionnaires à l'actif du bilan du Groupe, de l'utilisation de nombreux paramètres et hypothèses dans les modèles de calcul et du recours au jugement par la direction pour l'estimation des pertes de crédit attendues. Comme mentionné dans la note 2-B des états financiers, ces jugements sont plus importants compte tenu du contexte de la crise Covid-19 qui a causé une forte incertitude dans l'économie globale pour les prochaines années.

Notre réponse

Avec l'appui de nos équipes spécialisées, nos travaux ont notamment consisté à :

- Evaluer les contrôles clés relatifs à la gouvernance mise en place pour valider les changements de paramètres et les hypothèses clés qui soutiennent les calculs de dépréciations pour pertes de crédit attendues ;
- Apprécier les méthodologies appliquées pour déterminer les paramètres utilisés dans les modèles de dépréciation et leur correcte insertion opérationnelle dans le système d'information ;
- Apprécier les ajustements de dépréciation à dire d'expert comptabilisés au niveau local et au niveau Groupe sur les segments Corporate et Réseau pour les actifs dont le risque s'est dégradé depuis la comptabilisation initiale (catégorie 2) ou défaillants (catégorie 3) ;
- Examiner la documentation sous tendant les dépréciations complémentaires constituées pour intégrer les impacts de la crise Covid-19, et vérifier le calcul de ces dépréciations pour un échantillon de contrats ;
- Apprécier les hypothèses utilisées dans la détermination de la composante forward looking, notamment la pondération des différents scénarii retenue ;
- Tester la qualité des interfaces applicatives informatiques qui supportent le calcul et la comptabilisation des pertes de crédit attendues ;
- Apprécier le processus de classification des actifs par catégorie;
- Nous assurer de l'exhaustivité et la qualité des données utilisées pour la détermination des dépréciations ;
- Réaliser des procédures analytiques sur l'évolution des encours de crédits et des dépréciations d'un exercice à l'autre ;
- Examiner la conformité des informations publiées dans les notes de l'annexe aux comptes consolidés au regard des règles comptables applicables.

Renault S.A

Rapport des commissaires aux comptes sur les comptes consolidés

Vérifications spécifiques

Nous avons également procédé, conformément aux normes d'exercice professionnel applicables en France, aux vérifications spécifiques prévues par les textes légaux et réglementaires des informations relatives au Groupe, données dans le rapport de gestion du conseil d'administration.

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

Nous attestons que la déclaration consolidée de performance extra-financière prévue par

l'article L. 225-102-1 du code de commerce figure dans les informations relatives au Groupe données dans le rapport de gestion, étant précisé que, conformément aux dispositions de

l'article L. 823-10 de ce code, les informations contenues dans cette déclaration n'ont pas fait l'objet de notre part de vérifications de sincérité ou de concordance avec les comptes consolidés et doivent faire l'objet d'un rapport par un organisme tiers indépendant.

Autres vérifications ou informations prévues par les textes légaux et réglementaires

Format de présentation des comptes consolidés destinés à être inclus dans le rapport financier annuel

Nous avons également procédé, conformément à la norme d'exercice professionnel sur les diligences du commissaire aux comptes relatives aux comptes annuels et consolidés présentés selon le format d'information électronique unique européen, à la vérification du respect de ce format défini par le règlement européen délégué n° 2019/815 du 17 décembre 2018 dans la présentation des comptes consolidés destinés à être inclus dans le rapport financier annuel mentionné au I de l'article L. 451-1-2 du code monétaire et financier, établis sous la responsabilité du Directeur Général de Renault S.A. S'agissant de comptes consolidés, nos diligences comprennent la vérification de la conformité du balisage de ces comptes au format défini par le règlement précité.

Sur la base de nos travaux, nous concluons que la présentation des comptes consolidés destinés à être inclus dans le rapport financier annuel respecte, dans tous ses aspects significatifs, le format d'information électronique unique européen.

Il ne nous appartient pas de vérifier que les comptes consolidés qui seront effectivement inclus par votre société dans le rapport financier annuel déposé auprès de l'AMF correspondent à ceux sur lesquels nous avons réalisé nos travaux.

Désignation des commissaires aux comptes

Nous avons été nommés commissaires aux comptes de la société Renault par l'assemblée générale du 30 avril 2014 pour le cabinet KPMG S.A. et du 19 juin 2020 pour le cabinet Mazars.

Au 31 décembre 2021, le cabinet KPMG S.A. était dans la huitième année de sa mission sans interruption et le cabinet Mazars dans la deuxième année.

Responsabilités de la direction et des personnes constituant le gouvernement d'entreprise relatives aux comptes consolidés

Il appartient à la direction d'établir des comptes consolidés présentant une image fidèle conformément au référentiel IFRS tel qu'adopté dans l'Union européenne ainsi que de mettre en place le contrôle interne qu'elle estime nécessaire à l'établissement de comptes consolidés ne comportant pas d'anomalies significatives, que celles-ci proviennent de fraudes ou résultent d'erreurs.

Renault S.A

Rapport des commissaires aux comptes sur les comptes consolidés

Lors de l'établissement des comptes consolidés, il incombe à la direction d'évaluer la capacité de la société à poursuivre son exploitation, de présenter dans ces comptes, le cas échéant, les informations nécessaires relatives à la continuité d'exploitation et d'appliquer la convention comptable de continuité d'exploitation, sauf s'il est prévu de liquider la société ou de cesser son activité.

Il incombe au Comité de l'Audit et des Risques de suivre le processus d'élaboration de l'information financière et de suivre l'efficacité des systèmes de contrôle interne et de gestion des risques, ainsi que le cas échéant de l'audit interne, en ce qui concerne les procédures relatives à l'élaboration et au traitement de l'information comptable et financière.

Les comptes consolidés ont été arrêtés par le conseil d'administration.

Responsabilités des commissaires aux comptes relatives à l'audit des comptes consolidés

Objectif et démarche d'audit

Il nous appartient d'établir un rapport sur les comptes consolidés. Notre objectif est d'obtenir l'assurance raisonnable que les comptes consolidés pris dans leur ensemble ne comportent pas d'anomalies significatives. L'assurance raisonnable correspond à un niveau élevé d'assurance, sans toutefois garantir qu'un audit réalisé conformément aux normes d'exercice professionnel permet de systématiquement détecter toute anomalie significative. Les anomalies peuvent provenir de fraudes ou résulter d'erreurs et sont considérées comme significatives lorsque l'on peut raisonnablement s'attendre à ce qu'elles puissent, prises individuellement ou en cumulé, influencer les décisions économiques que les utilisateurs des comptes prennent en se fondant sur ceux-ci.

Comme précisé par l'article L.823-10-1 du code de commerce, notre mission de certification des comptes ne consiste pas à garantir la viabilité ou la qualité de la gestion de votre société.

Dans le cadre d'un audit réalisé conformément aux normes d'exercice professionnel applicables en France, le commissaire aux comptes exerce son jugement professionnel tout au long de cet audit.

En outre :

- il identifie et évalue les risques que les comptes consolidés comportent des anomalies significatives, que celles-ci proviennent de fraudes ou résultent d'erreurs, définit et met en œuvre des procédures d'audit face à ces risques, et recueille des éléments qu'il estime suffisants et appropriés pour fonder son opinion. Le risque de non-détection d'une anomalie significative provenant d'une fraude est plus élevé que celui d'une anomalie significative résultant d'une erreur, car la fraude peut impliquer la collusion, la falsification, les omissions volontaires, les fausses déclarations ou le contournement du contrôle interne ;
- il prend connaissance du contrôle interne pertinent pour l'audit afin de définir des procédures d'audit appropriées en la circonstance, et non dans le but d'exprimer une opinion sur l'efficacité du contrôle interne ;

- il apprécie le caractère approprié des méthodes comptables retenues et le caractère raisonnable des estimations comptables faites par la direction, ainsi que les informations les concernant fournies dans les comptes consolidés ;

Renault S.A

Rapport des commissaires aux comptes sur les comptes consolidés

- il apprécie le caractère approprié de l'application par la direction de la convention comptable de continuité d'exploitation et, selon les éléments collectés, l'existence ou non d'une incertitude significative liée à des événements ou à des circonstances susceptibles de mettre en cause la capacité de la société à poursuivre son exploitation. Cette appréciation s'appuie sur les éléments collectés jusqu'à la date de son rapport, étant toutefois rappelé que des circonstances ou événements ultérieurs pourraient mettre en cause la continuité d'exploitation. S'il conclut à l'existence d'une incertitude significative, il attire l'attention des lecteurs de son rapport sur les informations fournies dans les comptes consolidés au sujet de cette incertitude ou, si ces informations ne sont pas fournies ou ne sont pas pertinentes, il formule une certification avec réserve ou un refus de certifier ;
- il apprécie la présentation d'ensemble des comptes consolidés et évalue si les comptes consolidés reflètent les opérations et événements sous-jacents de manière à en donner une image fidèle ;
- concernant l'information financière des personnes ou entités comprises dans le périmètre de consolidation, il collecte des éléments qu'il estime suffisants et appropriés pour exprimer une opinion sur les comptes consolidés. Il est responsable de la direction, de la supervision et de la réalisation de l'audit des comptes consolidés ainsi que de l'opinion exprimée sur ces comptes.

Rapport au Comité de l'Audit et des Risques

Nous remettons au Comité de l'Audit et des Risques un rapport qui présente notamment l'étendue des travaux d'audit et le programme de travail mis en œuvre, ainsi que les conclusions découlant de nos travaux. Nous portons également à sa connaissance, le cas échéant, les faiblesses significatives du contrôle interne que nous avons identifiées pour ce qui concerne les procédures relatives à l'élaboration et au traitement de l'information comptable et financière.

Parmi les éléments communiqués dans le rapport au Comité de l'Audit et des Risques figurent les risques d'anomalies significatives que nous jugeons avoir été les plus importants pour l'audit des comptes consolidés de l'exercice et qui constituent de ce fait les points clés de l'audit qu'il nous appartient de décrire dans le présent rapport.

Nous fournissons également au Comité de l'Audit et des Risques la déclaration prévue par l'article 6 du règlement (UE) n°537-2014 confirmant notre indépendance, au sens des règles applicables en France telles qu'elles sont fixées notamment par les articles L.822-10 à L.822-14 du code de commerce et dans le code de déontologie de la profession de commissaire aux comptes. Le cas échéant, nous nous entretenons avec le Comité de l'Audit et des Risques sur les risques pesant sur notre indépendance et des mesures de sauvegarde appliquées.

Renault S.A

Rapport des commissaires aux comptes sur les comptes consolidés

Paris La Défense, le 25 février 2022

Les commissaires aux comptes

KPMG Audit
Département de KPMG S.A.

MAZARS

Bertrand Pruvost

Loic Wallaert

上記は、独立監査人の監査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、その原本は有価証券報告書提出会社が別途保管しております。

(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S.A

個別財務諸表に対する監査報告書

2021年12月31日終了年度

ルノーS.A

ブローニュ・ピヤンクール92100
ケル・ガロ13 - 15

これは、フランス語で発行されたルノーの財務諸表に対する法定監査人による監査報告書の日本語への翻訳であり、日本語圏の読者の便宜だけを目的に提供されるものである。

この法定監査人による監査報告書には、法定監査人の任命又は経営者報告書及び株主に提供されるその他の書類の検証に関する情報などの欧州規則及びフランス法により要求されている情報が記載されている。

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監査基準と併せて読み、またそれらに従って解釈されるものとする。

ルノーS.A

個別財務諸表に対する監査報告書

2021年12月31日終了年度

ルノー一定時株主総会御中

意見

私どもは、貴社定時株主総会での委任により、添付の2021年12月31日に終了した事業年度のルノーの個別財務諸表を監査した。

私どもは、個別財務諸表は、フランスにおいて適用されている会計基準に準拠して、2021年12月31日現在におけるルノーの財産及び財政状態並びに同日をもって終了する事業年度の経営成績について真実且つ公正な概観を与えていると認める。

上記で表明された監査意見は、監査及びリスク委員会に対する私どもの報告書と整合するものである。

意見の根拠

監査の枠組み

私どもは、フランスにおいて適用される専門的監査基準に準拠して監査を実施した。私どもは、意見表明の基礎となる十分且つ適切な監査証拠を入手したと判断している。

これらの基準に基づく私どもの責任については、私どもの報告書の「個別財務諸表の監査に関する法定監査人の責任」に詳細が記載されている。

独立性

私どもは、法定監査人に関するフランス商法（code de commerce）及びフランス倫理規範（code de déontologie）において定められ、それらに求められる規則に係る独立性要件に準拠して、2021年1月1日から私どもの報告書の日付までの期間の、監査業務を実施した。具体的には、私どもは、レギュレーション（EU）第537/2014号第5条第1項で言及される一切の禁じられた非監査業務を提供しなかった。

評価の正当性 - 監査上の主要な検討事項

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、当期の財務諸表は特有の状況下で作成され、監査されている。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大な影響をもたらし、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、企業の内部組織や監査の実施にも影響を及ぼしている。

この複雑かつ刻々と変化する状況の中、私どもの評価の正当性に関するフランス商法（code de commerce）第L.823-9条及び第R.823-7条の規定に準拠して、私どもは、職業的専門家としての判断により、当期の個別財務諸表監査において特に重要であると判断した重要な虚偽表示リスクに関連する監査上の主要な検討事項と、かかるリスクに対する私どもの対応方法について報告する。

これらの事項は、全体としての個別財務諸表監査及びかかる個別財務諸表に対する私どもの意見を形成する上で対応したものであり、私どもは個別財務諸表の特定の項目について個別の意見を提供するものではない。

持分投資の評価

識別されたリスク

2021年12月31日現在、持分投資は資産合計の最も重要な項目の1つであり、ルノーの貸借対照表において14,310百万ユーロで計上された。投資は、記帳日における取得価額で見積もられ、その回収可能価額はルノーの個別財務諸表の注2.1に記載されるとおり経営者によって評価される。

ルノーによる完全被支配企業に対する投資に関して、ルノーは持分法を選択した。これらの投資の価値は、ルノーの連結資本に対するその寄与額に基づき決定され、これらの持分に相当する株主資本の持分合計の変動は、株主資本の「持分法による評価差額」に計上される。

その他の投資は、主に日産に対するルノーの株式投資に関連するものである。この投資は、帳簿価額と使用価値の低い方の金額で見積もられ、純資産の持分及び日産の収益見込みを考慮している。日産に対するルノーの投資の回収可能価額の評価は、経営者の判断を必要とする。

このような状況において、私どもは投資の評価は監査上の主要な事項であると判断した。

私どもの監査対応

持分投資の使用価値の妥当性を評価するため、私どもは主に連結財務諸表の監査のために実施された手続に依拠した。

私どもの手続は主として以下のとおりである。

被支配企業に対するルノーの投資に関して

- ・ これらの各投資における株主資本がルノーの連結資本に対するその寄与額に相当することの確認。
- ・ ルノー・グループの連結財務諸表に計上される潜在的な減損損失を考慮に入れるため、ルノーが必要な調整（もしあれば）を実施していることの確認。

日産に対するルノーの投資に関して

- ・ 日産に対するルノーの投資の回収可能価額を評価するために実施される減損テストでルノーが使用した主な仮定の妥当性を、日産の株式市場価格、中期計画及び過去の業績並びに自動車部門の成長の見通しを参照して評価すること。

特定の検証

さらに私どもは、フランスで適用される専門的監査基準に準拠して、法令が求める特定の検証を行った。

株主に提供される財政状態及び個別財務諸表についての経営者報告書及びその他の書類における情報

取締役会の経営者報告書及び株主に提供される財政状態及び個別財務諸表についてのその他の書類に記載の情報の適正な表示及び個別財務諸表との整合性について、私どもが特に報告すべき事項はない。

私どもは、フランス商法（Code de commerce）第D.441-6条に記載の支払期限に関する情報の適正な表示及び個別財務諸表との整合性を証明する。

コーポレート・ガバナンスに関する報告

私どもは、コーポレート・ガバナンスに関する取締役会の報告書に、フランス商法（code de commerce）第L.225-37条4、第L.22-10条10及び第L.22-10条9により要求される情報が記載されていることを証明する。

フランス商法（code de commerce）第L.22-10条9の規定に準拠して、取締役が受領する又は取締役へ付与される報酬その他の給付に関し、財務諸表（必要に応じ、財務諸表作成用の基礎資料も含む。）と、貴社が連結範囲に含まれる被支配企業から得ている情報との間の整合性を検証した。その結果、この事項に関する情報は正確且つ真実であることを確信する。

フランス商法第L.22-10条11に基づき、株式公開買付又はエクスチェンジ・オファーの場合に影響を与える可能性があるとして貴社が判断する項目に関連する情報に関し、私どもは、この情報が私どもに伝えられる原資料のものであることに同意した。その結果、この情報に関して私どもが特に所見を述べるべき事項はない。

その他の情報

また、フランス法が求める、投資及び支配持分の購入、並びに株主及び議決権保有者並びに株式の持ち合いに関する情報については、経営者報告書に正しく開示されていることを検証した。

その他の法的・規制上の要件に係る報告

年次財務報告書に記載することを意図した財務諸表の表示の様式

また、私どもは、欧州単一電子フォーマットに表示された年次財務諸表及び連結財務諸表に関連して法定監査人が実施した手続に関してフランスで適用される専門的監査基準に従い、最高経営責任者の責任に基づき作成された、フランス通貨金融法典（code monétaire et financier）第L.451-1-2条に記載の年次財務報告書に含める予定の年次財務諸表の表示が、2018年12月17日付の欧州委任規則第2019 / 815号に定められた単一電子フォーマットに準拠していることも検証した。

私どもは、私どもが行った業務に基づき、年次財務報告書に含める予定の財務諸表の表示は、すべての重要な点において欧州単一電子フォーマットに準拠していると結論付ける。

私どもは、貴社がAMFに提出する年次財務報告書に最終的に含まれる財務諸表が、私どもが業務を行った財務諸表と一致していることを検証する責任を負わない。

法定監査人の任命

KPMG SAについては2014年4月30日に開催された定時株主総会により、マザーについては2020年6月19日に開催された定時株主総会により、私どもはルノーの法定監査人に任命された。

2021年12月31日現在、KPMG SAは委任を受けてから継続して8年目であり、マザーは委任を受けてから2年目であった。

個別財務諸表に対する経営者及びガバナンス責任者の責任

経営者の責任は、フランスにおいて適用されている会計基準に準拠して個別財務諸表を作成し適正に表示することにある。これには、不正又は誤謬による重要な虚偽表示のない個別財務諸表を作成し適正に表示するために経営者が必要と判断した内部統制に対する責任が含まれる。

個別財務諸表を作成するにあたり、経営者は、ルノーの清算又は事業の終了を予定していない限り、継続企業として存続するルノーの能力の評価、継続企業に関する事項の開示（該当する場合）及び継続企業を前提とした会計基準の使用について責任を負う。

監査及びリスク委員会は、財務報告プロセスのモニタリング、内部統制及びリスク管理体制の有効性並びに会計及び財務報告手続に関する内部監査（該当する場合）について責任を負う。

個別財務諸表は取締役会により承認された。

個別財務諸表の監査に関する法定監査人の責任

目的及び監査の手法

私どもの役割は、個別財務諸表に係る報告書を発行することである。私どもの目的は、全体としての個別財務諸表に重要な虚偽表示がないかどうかについて合理的な保証を得ることにある。合理的な保証は、高い水準の保証であるものの、重要な虚偽表示が存在する場合に、専門的監査基準に従って実施された監査が必ずそれを発見することを保証するものではない。虚偽表示は、不正又は誤謬により生じる可能性があり、個別に又は集計して、かかる虚偽表示がこれらの個別財務諸表に基づく利用者の経済的意思決定に影響を与えることが合理的に予想される場合、重要なものと判断される。

フランス商法（code de commerce）第L.823-10条1に規定されるように、私どもの法定監査は、ルノーの存続可能性又はルノーの業務管理の質に係る保証を含むものではない。

フランスで適用される専門的監査基準に従い実施される監査の一環として、法定監査人は監査を通して職業的専門家としての判断を行使し、さらに以下を行う。

- ・ 不正か誤謬かを問わず、個別財務諸表の重要な虚偽表示リスクを識別及び評価し、これらのリスクに対応する監査手続を立案及び実施し、意見表明の基礎となる十分且つ適切な監査証拠を入手すること。不正には共謀、偽造、故意による不作為、虚偽の陳述又は内部統制の無効化を伴う可能性があるため、不正による重要な虚偽表示を発見できないリスクは、誤謬による重要な虚偽表示を発見できないリスクよりも高い。
- ・ 状況に応じた適切な監査手続を立案するために、監査に関連する内部統制の理解を得ること（但し、内部統制の有効性に係る意見を表明する目的ではない。）。
- ・ 個別財務諸表における、使用された会計方針の適切性及び会計上の見積りや経営者による関連する開示の合理性を評価すること。
- ・ 継続企業を前提とした会計基準を経営者が使用することの適切性及び入手した監査証拠に基づき、継続企業として存続するルノーの能力に重要な疑義を生じさせるような事象又は状況に関する重要な不確実性が存在するかどうかを評価すること。この評価は、監査報告書の日付までに入手した監査証拠に基づいて行われる。しかしながら、将来の事象又は状況により、ルノーが継続企業として存続できなくなる可能性がある。法定監査人が重要な不確実性が存在すると結論付けた場合、監査報告書において、個別財務諸表における関連する開示に注意を促さなければならず、また、かかる開示が含まれていない若しくは不十分である場合には、監査報告書で表明する意見を修正しなければならない。
- ・ 個別財務諸表の全体的な表示を評価すること並びにこれらの財務諸表が適正な表示を達成する方法で対象となる取引及び事象を表示しているかどうかを評価すること。

監査及びリスク委員会に対する報告

私どもは、とりわけ監査の範囲及び実施された監査プログラムの記述並びに私どもの監査の結果を含む報告書を監査及びリスク委員会に提出する。また、私どもが識別した会計及び財務報告手続に関する内部統制における重要な不備についても（もしあれば）報告する。

監査及びリスク委員会に対する私どもの報告は、私どもの職業的専門家としての判断により、当期の個別財務諸表監査において特に重要であると判断し、従って私どもが本報告書において記載することを義務づけられている監査上の主要な検討事項である重要な虚偽表示リスクを含む。

また、私どもは、監査及びリスク委員会に対して、とりわけフランス商法 (code de commerce) 第L.822-10条から第L.822-14条まで及び法定監査人に関するフランス倫理規範 (code de déontologie) 等のフランスで適用される規則に定める私どもの独立性を確認する、レギュレーション (EU) 第537/2014号第6条に規定される宣言を提供する。適切な場合には、私どもは、私どもの独立性に影響を与えると合理的に考えられるリスク及び関連するセーフガードについて、監査及びリスク委員会と議論を行う。

パリ・ラ・デファンス 2022年2月25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)

マザー

バートランド・プリュボ

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 S.A

**Rapport des commissaires aux comptes
sur les comptes annuels**

Exercice clos le 31 décembre 2021

Renault S.A

13-15, quai Le Gallo - 92100 Boulogne-Billancourt

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 S.A

Rapport des commissaires aux comptes sur les comptes annuels

Exercice clos le 31 décembre 2021

A l'assemblée générale de la société Renault,

Opinion

En exécution de la mission qui nous a été confiée par votre assemblée générale, nous avons effectué l'audit des comptes annuels de la société Renault relatifs à l'exercice clos le

31 décembre 2021, tels qu'ils sont joints au présent rapport.

Nous certifions que les comptes annuels sont, au regard des règles et principes comptables français, réguliers et sincères et donnent une image fidèle du résultat des opérations de l'exercice écoulé ainsi que de la situation financière et du patrimoine de la société à la fin de cet exercice.

L'opinion formulée ci-dessus est cohérente avec le contenu de notre rapport au comité de l'Audit et des Risques.

Fondement de l'opinion

Référentiel d'audit

Nous avons effectué notre audit selon les normes d'exercice professionnel applicables en France. Nous estimons que les éléments que nous avons collectés sont suffisants et appropriés pour fonder notre opinion.

Les responsabilités qui nous incombent en vertu de ces normes sont indiquées dans la partie "Responsabilités des commissaires aux comptes relatives à l'audit des comptes annuels" du présent rapport.

Indépendance

Nous avons réalisé notre mission d'audit dans le respect des règles d'indépendance prévues par le code de commerce et par le code de déontologie de la profession de commissaire aux comptes sur la période du 1er janvier 2021 à la date d'émission de notre rapport, et notamment nous n'avons pas fourni de services interdits par l'article 5, paragraphe 1, du règlement (UE) n° 537/2014.

Renault S.A

Rapport des commissaires aux comptes sur les comptes annuels

Justification des appréciations - Points clés de l'audit

La crise mondiale liée à la pandémie de Covid-19 crée des conditions particulières pour la préparation et l'audit des comptes de cet exercice. 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 des audits.

C'est dans ce contexte complexe et évolutif que, en application des dispositions des

articles L.823-9 et R.823-7 du code de commerce relatives à la justification de nos appréciations, nous portons à votre connaissance les points clés de l'audit relatifs aux risques d'anomalies significatives qui, selon notre jugement professionnel, ont été les plus importants pour l'audit des comptes annuels de l'exercice, ainsi que les réponses que nous avons apportées face à ces risques.

Les appréciations ainsi portées s'inscrivent dans le contexte de l'audit des comptes annuels pris dans leur ensemble et de la formation de notre opinion exprimée ci-avant. Nous n'exprimons pas d'opinion sur des éléments de ces comptes annuels pris isolément.

Evaluation des titres de participation

Risques identifiés

Les titres de participation, figurant au bilan au 31 décembre 2021 pour un montant net de

14 310 millions d'euros, représentent un des postes les plus importants de l'actif. Ils sont comptabilisés à leur date d'entrée au coût d'acquisition et leur valeur d'utilité est ensuite estimée par la direction comme indiqué dans la note 2.1 de l'annexe aux comptes annuels.

Concernant les titres de participation des sociétés contrôlées de manière exclusive, la société a opté pour l'évaluation par équivalence. Ainsi, leur valeur au bilan est déterminée sur la base de la contribution de chacune de ces sociétés aux capitaux propres consolidés, et la variation annuelle de la quote-part de capitaux propres représentative de ces titres est inscrite en capitaux propres au poste écart d'équivalence .

Les autres titres de participation concernent essentiellement la participation de Renault dans Nissan. Celle-ci est évaluée à la plus faible de la valeur d'acquisition ou de la valeur d'inventaire déterminée en prenant en compte la quote-part d'actif net et les perspectives de rentabilité. La détermination de la valeur recouvrable de l'investissement de Renault dans Nissan requiert l'exercice du jugement de la direction.

Dans ce contexte, nous avons considéré que la correcte évaluation des titres de participation constituait un point clé de l'audit.

Renault S.A

Rapport des commissaires aux comptes sur les comptes annuels

Procédures d'audit mises en œuvre face aux risques identifiés

Pour apprécier l'estimation de la valeur d'utilité des titres de participation, nous nous sommes principalement appuyés sur les travaux conduits dans le cadre de l'audit des comptes consolidés de Renault. Nos travaux ont notamment consisté à :

Pour les sociétés contrôlées de manière exclusive :

- Contrôler, pour ces sociétés, que la quote-part globale de capitaux propres représentative des titres concorde avec les capitaux propres retenus pour la consolidation ;
- Examiner les ajustements opérés, le cas échéant, par la société pour tenir compte des pertes de valeurs éventuellement constatées dans les comptes consolidés à l'issue des tests de valeur réalisés par la société.

Pour la participation de Renault dans Nissan :

- Apprécier la pertinence des principales hypothèses utilisées par Renault dans le test de valeur réalisé s'agissant de la valeur recouvrable de sa participation dans Nissan, par référence au cours de bourse, au plan moyen terme de Nissan, aux performances passées de cette société et aux perspectives du secteur automobile.

Vérifications spécifiques

Nous avons également procédé, conformément aux normes d'exercice professionnel applicables en France, aux vérifications spécifiques prévues par les textes légaux et réglementaires.

Informations données dans le rapport de gestion et dans les autres documents sur la situation financière et les comptes annuels adressés aux actionnaires

Nous n'avons pas d'observation à formuler sur la sincérité et la concordance avec les comptes annuels des informations données dans le rapport de gestion du conseil d'administration et dans les autres documents sur la situation financière et les comptes annuels adressés aux actionnaires.

Nous attestons de la sincérité et de la concordance avec les comptes annuels des informations relatives aux délais de paiement mentionnées à l'article D.441-6 du code de commerce.

Rapport sur le gouvernement d'entreprise

Nous attestons de l'existence, dans le rapport du conseil d'administration sur le gouvernement d'entreprise, des informations requises par les articles L.225-37-4, L.22-10-10 et L.22-10-9 du code de commerce.

Concernant les informations fournies en application des dispositions de l'article L.22-10-9 du code de commerce sur les rémunérations et avantages versés ou attribués aux mandataires sociaux ainsi que sur les engagements consentis en leur faveur, nous avons vérifié leur concordance avec les comptes ou avec les données ayant servi à l'établissement de ces comptes et, le cas échéant, avec les éléments

recueillis par votre société auprès des entreprises contrôlées par elle qui sont comprises dans le périmètre de consolidation. Sur la base de ces travaux, nous attestons l'exactitude et la sincérité de ces informations.

Renault S.A

Rapport des commissaires aux comptes sur les comptes annuels

Concernant les informations relatives aux éléments que votre société a considéré susceptibles d'avoir une incidence en cas d'offre publique d'achat ou d'échange, fournies en application des dispositions de l'article L.22-10-11 du code de commerce, nous avons vérifié leur conformité avec les documents dont elles sont issues et qui nous ont été communiqués. Sur la base de ces travaux, nous n'avons pas d'observation à formuler sur ces informations.

Autres informations

En application de la loi, nous nous sommes assurés que les diverses informations relatives à l'identité des détenteurs du capital ou des droits de vote et aux participations réciproques vous ont été communiquées dans le rapport de gestion.

Autres vérifications ou informations prévues par les textes légaux et réglementaires

Format de présentation des comptes annuels destinés à être inclus dans le rapport financier annuel

Nous avons également procédé, conformément à la norme d'exercice professionnel sur les diligences du commissaire aux comptes relatives aux comptes annuels et consolidés présentés selon le format d'information électronique unique européen, à la vérification du respect de ce format défini par le règlement européen délégué n° 2019/815 du 17 décembre 2018 dans la présentation des comptes annuels destinés à être inclus dans le rapport financier annuel mentionné au I de l'article L. 451-1-2 du code monétaire et financier, établis sous la responsabilité du Directeur Général de Renault.

Sur la base de nos travaux, nous concluons que la présentation des comptes annuels destinés à être inclus dans le rapport financier annuel respecte, dans tous ses aspects significatifs, le format d'information électronique unique européen.

Il ne nous appartient pas de vérifier que les comptes annuels qui seront effectivement inclus par votre société dans le rapport financier annuel déposé auprès de l'AMF correspondent à ceux sur lesquels nous avons réalisé nos travaux.

Désignation des commissaires aux comptes

Nous avons été nommés commissaires aux comptes de la société Renault par l'assemblée générale du 30 avril 2014 pour le cabinet KPMG SA et du 19 juin 2020 pour le cabinet MAZARS.

Au 31 décembre 2021, le cabinet KPMG SA était dans la huitième année de sa mission sans interruption et le cabinet MAZARS dans la deuxième année.

Responsabilités de la direction et des personnes constituant le gouvernement d'entreprise relatives aux comptes annuels

Il appartient à la direction d'établir des comptes annuels présentant une image fidèle conformément aux règles et principes comptables français ainsi que de mettre en place le contrôle interne qu'elle estime nécessaire à l'établissement de comptes annuels ne comportant pas d'anomalies significatives, que celles-ci proviennent de fraudes ou résultent d'erreurs.

Renault S.A

Rapport des commissaires aux comptes sur les comptes annuels

Lors de l'établissement des comptes annuels, il incombe à la direction d'évaluer la capacité de la société à poursuivre son exploitation, de présenter dans ces comptes, le cas échéant, les informations nécessaires relatives à la continuité d'exploitation et d'appliquer la convention comptable de continuité d'exploitation, sauf s'il est prévu de liquider la société ou de cesser son activité.

Il incombe au comité de l'Audit et des Risques de suivre le processus d'élaboration de l'information financière et de suivre l'efficacité des systèmes de contrôle interne et de gestion des risques, ainsi que le cas échéant de l'audit interne, en ce qui concerne les procédures relatives à l'élaboration et au traitement de l'information comptable et financière.

Les comptes annuels ont été arrêtés par le conseil d'administration.

Responsabilités des commissaires aux comptes relatives à l'audit des comptes annuels

Objectif et démarche d'audit

Il nous appartient d'établir un rapport sur les comptes annuels. Notre objectif est d'obtenir l'assurance raisonnable que les comptes annuels pris dans leur ensemble ne comportent pas d'anomalies significatives. L'assurance raisonnable correspond à un niveau élevé d'assurance, sans toutefois garantir qu'un audit réalisé conformément aux normes d'exercice professionnel permet de systématiquement détecter toute anomalie significative. Les anomalies peuvent provenir de fraudes ou résulter d'erreurs et sont considérées comme significatives lorsque l'on peut raisonnablement s'attendre à ce qu'elles puissent, prises individuellement ou en cumulé, influencer les décisions économiques que les utilisateurs des comptes prennent en se fondant sur ceux-ci.

Comme précisé par l'article L.823-10-1 du code de commerce, notre mission de certification des comptes ne consiste pas à garantir la viabilité ou la qualité de la gestion de votre société.

Dans le cadre d'un audit réalisé conformément aux normes d'exercice professionnel applicables en France, le commissaire aux comptes exerce son jugement professionnel tout au long de cet audit. En outre :

- il identifie et évalue les risques que les comptes annuels comportent des anomalies significatives, que celles-ci proviennent de fraudes ou résultent d'erreurs, définit et met en œuvre des procédures d'audit face à ces risques, et recueille des éléments qu'il estime suffisants et appropriés pour fonder son opinion. Le risque de non-détection d'une anomalie significative provenant d'une fraude est plus élevé que celui d'une anomalie significative résultant d'une erreur, car la fraude peut impliquer la collusion, la falsification, les omissions volontaires, les fausses déclarations ou le contournement du contrôle interne ;
- il prend connaissance du contrôle interne pertinent pour l'audit afin de définir des procédures d'audit appropriées en la circonstance, et non dans le but d'exprimer une opinion sur l'efficacité du contrôle interne ;
- il apprécie le caractère approprié des méthodes comptables retenues et le caractère raisonnable des estimations comptables faites par la direction, ainsi que les informations les concernant fournies dans les comptes annuels ;

- il apprécie le caractère approprié de l'application par la direction de la convention comptable de continuité d'exploitation et, selon les éléments collectés, l'existence ou non d'une incertitude significative liée à des événements ou à des circonstances susceptibles de mettre en cause la capacité de la société à poursuivre son exploitation. Cette appréciation s'appuie sur les éléments collectés jusqu'à la date de son rapport, étant toutefois rappelé que des circonstances

Renault S.A

Rapport des commissaires aux comptes sur les comptes annuels

ou événements ultérieurs pourraient mettre en cause la continuité d'exploitation. S'il conclut à l'existence d'une incertitude significative, il attire l'attention des lecteurs de son rapport sur les informations fournies dans les comptes annuels au sujet de cette incertitude ou, si ces informations ne sont pas fournies ou ne sont pas pertinentes, il formule une certification avec réserve ou un refus de certifier ;

- il apprécie la présentation d'ensemble des comptes annuels et évalue si les comptes annuels reflètent les opérations et événements sous-jacents de manière à en donner une image fidèle.

Rapport au comité de l'Audit et des Risques

Nous remettons un rapport au comité de l'Audit et des Risques qui présente notamment l'étendue des travaux d'audit et le programme de travail mis en œuvre, ainsi que les conclusions découlant de nos travaux. Nous portons également à sa connaissance, le cas échéant, les faiblesses significatives du contrôle interne que nous avons identifiées pour ce qui concerne les procédures relatives à l'élaboration et au traitement de l'information comptable et financière.

Parmi les éléments communiqués dans le rapport au comité de l'Audit et des Risques figurent les risques d'anomalies significatives que nous jugeons avoir été les plus importants pour l'audit des comptes annuels de l'exercice et qui constituent de ce fait les points clés de l'audit, qu'il nous appartient de décrire dans le présent rapport.

Nous fournissons également au comité de l'Audit et des Risques la déclaration prévue par l'article 6 du règlement (UE) n° 537-2014 confirmant notre indépendance, au sens des règles applicables en France telles qu'elles sont fixées notamment par les articles L.822-10 à L.822-14 du code de commerce et dans le code de déontologie de la profession de commissaire aux comptes. Le cas échéant, nous nous entretenons avec le comité de l'Audit et des Risques des risques pesant sur notre indépendance et des mesures de sauvegarde appliquées.

Paris La Défense, le 25 février 2022

Les commissaires aux comptes

KPMG Audit

Département de KPMG S.A.

MAZARS

Bertrand Pruvost

Loic Wallaert

上記は、独立監査人の監査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、その原本は有価証券報告書提出会社が別途保管しております。