

【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】 2024年5月15日

【事業年度】 自 2023年1月1日 至 2023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2024年2月16日現在の対顧客電信直物売相場は1ユーロ=163.25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。
- 注(4) 「第一部企業情報、第3事業の状況、1経営方針、経営環境及び対処すべき課題等」から「第一部企業情報、第3事業の状況、4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」までのセクションには将来に関する事項が含まれているが、当該事項は別段の記載がない限り2023年12月31日現在において判断したものである。

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を書き換えした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(Loi PACTE)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)、及び法定監査役(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った。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（commissaire 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を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を上回することはできない。

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せられる。可否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になることができる。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は、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.22-10-46条では、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ない。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、法定監査人による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法定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、株主は必要な株式数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受益権が設定されている場合には、ルノーの帳簿には、受益権者(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、受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いずれかを下回っ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、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。

2019年1月24日より、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、株主総会に先立つバリ時間の第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。法定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。

通常総会は法定監査人を任命する。

通常総会は、取締役間で分配される報酬の限度額を設定する。

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。

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法定監査人の特別報告書について決定する。

法定監査人 (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「プリューノ・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へ、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

2019年、2020年、2021年、2022年及び2023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							
	2019 ⁽²⁾	2019 修正再表示 (2-2)	2020	2021	2021 修正再表示 (11)	2022	2022 修正再表示 (13)	2023
売上高	55,537	55,537	43,474	46,213	41,659	46,391	46,328	52,376
営業 総利益 ⁽³⁾	2,662	2,662	(337)	1,663	1,153	2,595	2,570	4,117
営業利益	2,105	2,105	(1,999)	1,398	900	2,216	2,191	2,485
グループ税引 前利益 ⁽⁴⁾	1,473	1,473	(7,626)	1,563	1,120	2,153	2,128	2,838
当期純利益	19	19	(8,046)	967	967	(700)	(716)	2,315
当期純利益 - 親会社株主 持分 ^(f)	(141)	(141)	(8,008)	888	888	(338)	(354)	2,198
包括利益	159	193 ⁽²⁻²⁾	(9,824)	2,630	2,630	1,362	1,346	837
平均社外流通 株式数 ⁽⁵⁾ (千株)(b)	271,639	271,639	271,349	272,102	272,102	272,097	272,097	271,009
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 ⁽⁶⁾ (a)	35,331	35,331	25,338	27,894	27,894	29,539	29,690	30,634
資産合計 ^(e)	122,171	122,171	115,737	113,740	113,740	118,319	118,292	121,913
資本比率 (%) (a)/ (e) (小数 点以下3桁 を四捨五 入)	28.92	28.92	21.89	24.52	24.52	24.97	25.10	25.13
1株当たり 資本 ⁽⁶⁾ (ユーロ) (a)/(g) (小数点以 下3桁を四 捨五入)	119.47	119.47	85.68	94.32	94.32	99.89	100.40	103.59

1株当たり 配当額(ユー ロ)(c)	0 ⁽⁷⁾	0 ⁽⁷⁾	0 ⁽⁸⁾	0 ⁽⁹⁾	0 ⁽⁹⁾	0.25 ⁽¹⁰⁾	0.25 ⁽¹⁰⁾	1.85 ⁽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)	-0.52	-0.52	-29.51	3.26	3.26	-1.24	-1.30	8.11
営業活動によ るキャッ シュ・フ ロー	5,599	5,599	5,753	2,409	2,409	3,613	3,613	4,462
継続事業の営 業活動によ るキャッ シュ・フ ロー	-	-	-	-	1,718	3,927	3,927	4,462
非継続事業の 営業活動に よるキャッ シュ・フ ロー	-	-	-	-	691	(314)	(314)	-
投資活動によ るキャッ シュ・フ ロー	(5,107)	(5,107)	(4,239)	(1,616)	(1,616)	(3,294)	(3,294)	(2,235)
継続事業の投 資活動によ るキャッ シュ・フ ロー	-	-	-	-	(1,311)	(2,479)	(2,479)	(2,235)
非継続事業の 投資活動に よるキャッ シュ・フ ロー	-	-	-	-	(305)	(815)	(815)	-
財務活動によ るキャッ シュ・フ ロー	(253)	(253)	5,605	(631)	(631)	(478)	(478)	(2,978)
継続事業の財 務活動によ るキャッ シュ・フ ロー	-	-	-	-	(478)	(800)	(800)	(2,978)

非継続事業の 財務活動に よるキャッ シュ・フ ロー	-	-	-	-	(153)	322	322	-
配当性向 (%) (c)/ (d) (小数 点以下3桁 を四捨五 入)	0	0	0	0	0	(20.16)	(19.23)	22.81
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)	179,565	179,565	170,158	156,466	114,489	105,812	105,812	105,497

- (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) 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。
- (2-2) 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。
- (3) 「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。
- (4) 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。
- (5) 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。
- (6) IFRSの下では、非支配持分は資本に含まれる。
- (7) 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。
- (8) 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。
- (9) 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。
- (10) 2022会計年度の配当金は1株当たり0.25ユーロであった。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た。配当落ち日は2023年5月17日であり、支払日は2023年5月19日であった。
- (11) 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。
- (12) 2023会計年度の提案された配当金は1株当たり1.85ユーロで、昨年と比較して1株当たり1.60ユーロ増額した。配当性向はルノー・グループ連結当期純利益(親会社持分)(日産株売却による880百万ユーロのキャピタル・ロスを除く。)の17.5%である。当該配当金は全額現金で支払われ、2024年5月16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2024年5月22日であり、支払日は2024年5月24日である。
- (13) 2022年の数値には、2023年のIFRS第17号「保険契約」の初度適用後の修正再表示が含まれる。

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ルノーの株主により承認され、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	2019	2020	2021	2022	2023
売上高	0	0	0	0	0
営業利益/(費用)	(58)	(54)	(65)	(68)	(47)
税引前経常利益	302	167	(143)	216	759
税引前(当期)利益	303	(239)	415	216	771
当期純利益(f)	383	(139)	538	364	926
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)	20,789	16,798	17,934	18,236	20,305
資産合計(e)	31,924	33,002	34,400	34,535	35,104
株主資本比率(%) (a)/(e) (小数点以下3桁を 四捨五入)	65.12	50.90	52.13	52.80	57.84
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)	70.30	56.80	60.64	61.67	68.66
1株当たり配当額 (ユーロ)(c)	0 ⁽¹⁾	0 ⁽²⁾	0 ⁽³⁾	0.25 ⁽⁴⁾	1.85 ⁽⁵⁾
従業員数(人)	0	0	0	0	0

- (1) 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。
- (2) 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。
- (3) 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。
- (4) 2022会計年度の配当金は1株当たり0.25ユーロであった。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た。配当落ち日は2023年5月17日であり、支払日は2023年5月19日であった。
- (5) 2023会計年度の提案された配当金は1株当たり1.85ユーロで、昨年と比較して1株当たり1.60ユーロ増額した。配当性向はルノー・グループ連結当期純利益(親会社持分)(日産株売却による880百万ユーロのキャピタル・ロスを除く。)の17.5%である。当該配当金は全額現金で支払われ、2024年5月16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2024年5月22日であり、支払日は2024年5月24日である。

2【沿革】

1898年

- ルノー・フレール社(Renault Frères)の設立。

1945年

- 国有化されたルノー・フレール社がルノー国立公社 (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MPVである。

1994年11月

- フランス政府は、ルノーの資本を一部解放し、これが1996年7月の民営化への第一歩となる。

1998年

- ブランドの新モデルの設計に従事する全員を結集させることを目的としたエンジニアリングセンターであるテクノセンターを開設。

1999年

- ルノーが日産の資本の36.8%の株主権を取得し、ルノー・日産アライアンスが誕生する。

2000年

- ルノーが、ダチアの取得に続き、三星自動車の資本の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

- 5種類の新しい「メガーヌ」ボディー発売：17ヶ月の間に7モデルが発売される。メガーヌはヨーロッパでベストセラーとなる。



2005 - 2006年

- フェルナンド・アロンソがルノーの自動車でF1世界選手権を制する。ルノーF1チームはワールド・コンストラクターズの称号を得る。

2010年

- パリ・モーターショーでコンセプトカー「デジール」を発表。
- 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する。ダイムラーがルノー及び日産の持分の3.1%を、ルノー及び日産が各々ダイムラーの資本の1.55%を持ち合う。

2013年

- 100%電気自動車である「ゾエ」を発売。

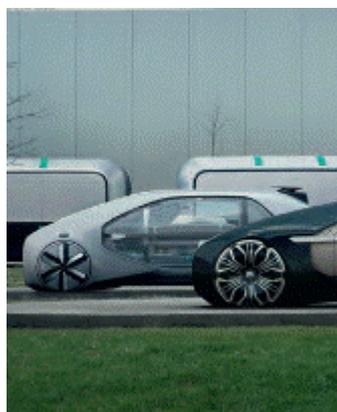


2016年

- 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・グループはコンセプト「シンビオズ」を発表し、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。



2018年

- 3つのロボット・ビークル・コンセプト「EZ-GO」「EZ-PRO」及び「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。

2019年

- 航続距離を（最大395km）延伸した、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。
- インド市場向けに特化してデザインされた新モデル「トライバー」をインドで発売。
- 「クリオE-TECH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」のE-TECHハイブリッドテクノロジーの到来。

2020年

- 「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・グループは、Refactoryプロジェクトを立ち上げ、フラン工場を初のモビリティ専用循環型経済工場に転換。

2021年

- 1月、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「ルノーリユーション戦略プラン」を発表。
- ルノーリユーションを製品の形で具現化する「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：アルピーヌは、コンストラクターズ選手権を5位で終了する。
- 「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。
- スマート・アンド・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。
- 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「ファクトリーV0」フラン中古車工場の操業開始。
- ドゥエー、モーブージュ及びリュイッツの拠点を備えたオー＝ド＝フランス地域圏の電気産業ハブである「ルノー・エレクトリシティ」を創設。
- フランス北部にギガファクトリーを建設するためにエンビジョンAESC及びベルコールとの間で戦略的パートナーシップを締結。

2022年

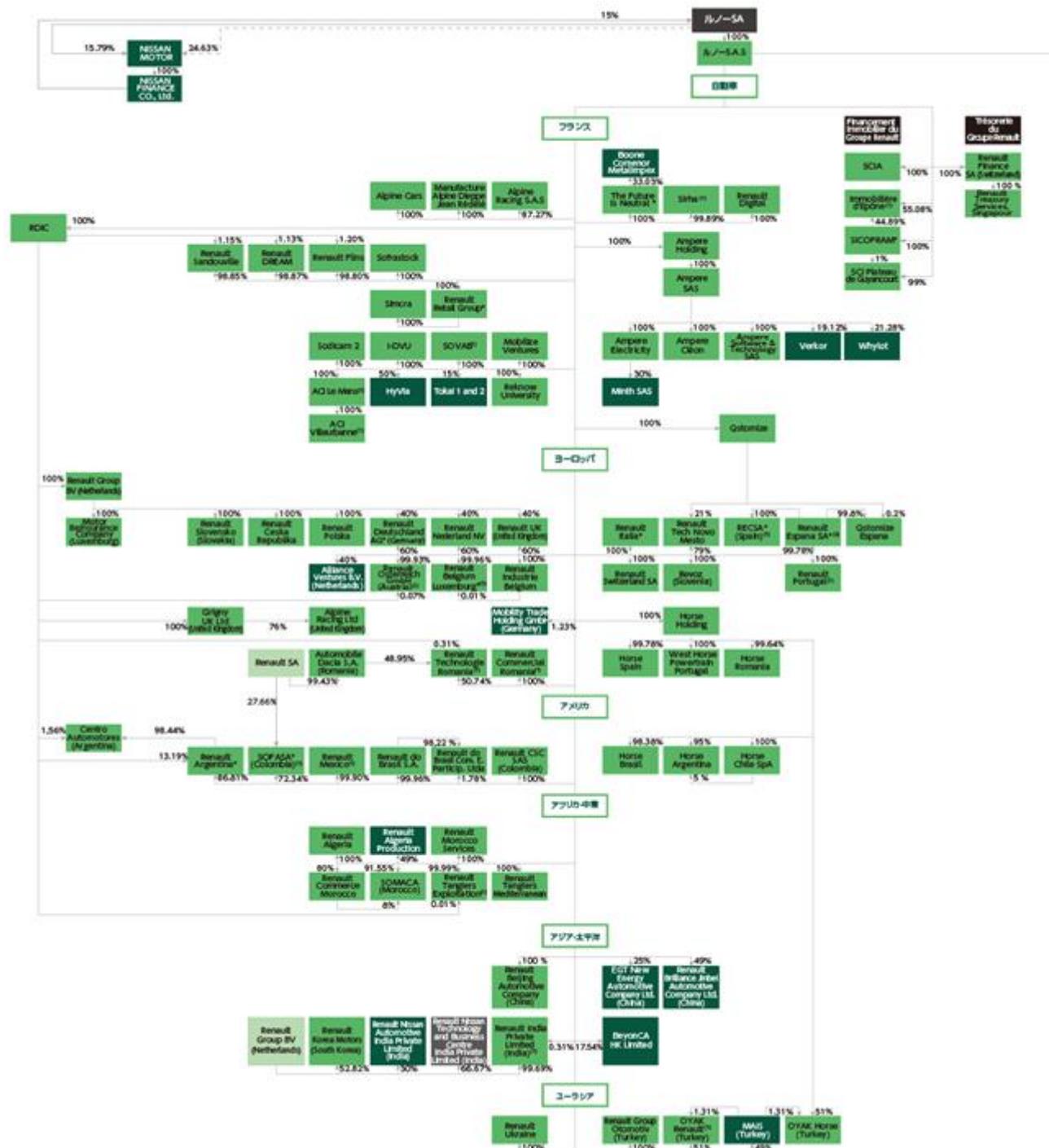
- 新たな電化CセグメントSUV「ルノー・オーストラル」の発表及び発売。
- 「ダチア・ジョガー」の発売及び商業的成功。
- 3月、ロシアにおけるルノー・グループの事業活動を停止。
- 10月、自動車部門の循環型経済バリューチェーン全体にわたって事業を展開する初の会社となる「ザ・フューチャー・イズ・ニュートラル」を設立。
- サーマル・パワートレイン及びハイブリッド・パワートレインの主導的プレイヤーを設立するため、ジェリーとの間で包括契約を締結(ホース)。
- ルノー・グループの新たな電気及びソフトウェア事業体であるアンペアの設立を発表。
- 自動車分野における新たなバリューチェーンの開発を目的として、グーグル、クアルコム及びヴァレオ等の企業との間で多数のパートナーシップ契約を締結。
- コンセプトカーである、「ルノー・セニック・ビジョン」、「ルノー・R5ターボ3E」及び「ルノー・4EVERトロフィー」、「ダチア・マニフェスト」並びに「アルピーヌ・アルペングロー」の発表。
- アルピーヌ、F1コンストラクターズ世界選手権で4位。



3【事業の内容】

下記「2023年12月31日付ルノー・グループ連結組織図詳細」は、2024年3月14日に提出されたルノー・グループの2023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。

2023年12月31日付ルノー・グループ連結組織図詳細



自動車部門のネット・キャッシュ・ポジション	3,724	549	-1,100
営業フリー・キャッシュ・フロー	3,024	2,119	889
従業員数合計（人）	105,497	105,812	114,489

(1) 2022年の財務諸表は、2023年のIFRS第17号「保険契約」の初度適用の調整を考慮した。
(2) 2021年の財務諸表は、ロシア連邦での事業廃止に関し、IFRS第5号に従って修正再表示された（連結財務諸表の注3を参照のこと。）。
(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2月15日の取締役会議は、2023年5月11日の株主総会に対し（第3号議案、承認）2022会計年度について2023年に0.25ユーロの配当金を支払うことを提案した。
(5) 2023年5月11日の年次株主総会に対し提案が提出された。

事業別売上高

（百万ユーロ）	2023年	2022年	変動率（％）
全世界における自動車登録台数（百万台）	2,235,345	2,051,174	
ルノー・グループ売上高	52,376	46,328	+13.1
内、自動車部門	48,150	43,121	+11.7
内、販売金融部門	4,181	3,172	+31.8
内、モビリティサービス部門	45	35	+26.8

事業別営業総利益

（百万ユーロ）	2023年	2022年	変動
ルノー・グループ営業総利益	4,117	2,570	+1,547
ルノー・グループ売上高における％	7.9%	5.5%	+2.4 pts
内、 自動車	3,051	1,402	+ 1,649
セグメント売上高の％	6.3%	3.3%	+3.0 pts
内、 販売金融	1,101	1,198	-97
内、 モビリティサービス	-35	-30	-5

ルノー・グループの事業は、130ヶ国超の国々において、以下の3種類の主要な事業分野に分類される。

- ・ 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・サービーズ」の商号で運営する販売金融として、販売金融、レンタル、メンテナンス及びサービス契約
- ・ モビリティサービス（モビライズ・ピヨンド・オートモーティブ・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

1. 自動車

ルノー・グループは、3つの自動車ブランド、すなわちルノー、ダチア及びアルピーヌのもとで、乗用車及び小型商用車の設計、製造及び販売を行っている。

2023年は、登録に力強い回復が見られた。構成部品（とりわけ電子チップ）の不足及び物流のボトルネックに関連した生産能力の制約が徐々に取り除かれ、前年までに蓄積した注文の大部分を製造及び納品することが可能となった。

ヨーロッパでは、市場の伸びは13.9%となった。フランス市場の業績は好調で+15.2%となった。

トルコでは、高インフレ環境にもかかわらず、非常にダイナミックな経済に牽引されて50%近い増加となった。

韓国では、COVIDの影響が比較的小さく、供給の混乱が少なかったため、成長はより限定的（+4%）であった。

中南米では、ブラジル（+9%）、アルゼンチン（+13%）及びメキシコ（+22%）は非常に好調であった。一方で、コロンビアは最終的に-32%の混乱した年となった。

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

	2023年	2022年 ⁽²⁾	変動（%）
ルノー	1,548,748	1,415,263	+9.4
ダチア	658,321	574,073	+14.7
ルノー・コリア自動車	21,980	51,083	-57.0
アルピーヌ	4,328	3,546	+22.1
Jinbei及びHuasong	0	110	-100.0
Eveasy ⁽¹⁾	1,963	6,987	-71.9
モビライズ	5	75	-93.3
ルノー・グループ	2,235,345	2,051,137	+9.0

(1) 2023年上半期末までEveasyの販売台数を統合
(2) ラーダ/アフトワズ及びルノー・ロシアはこの報告には含まれていない。

2023年のルノー・グループの15の主力市場

乗用車及び小型商用車TAM（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及びモビライズを含む。）の台数及び割合（%）

		2023年	市場シェア（%）
1	フランス	551,373	25.6
2	イタリア	187,249	10.6
3	トルコ	176,983	14.4
4	ドイツ	156,729	5.0
5	スペイン及びカナリア諸島	134,398	12.3
6	ブラジル	126,206	5.8
7	英国	102,980	4.6
8	ベルギー及びルクセンブルク	62,771	10.5
9	ルーマニア	61,445	38.1
10	モロッコ	60,290	37.3

11	アルゼンチン	51,790	12.2
12	ポーランド	49,557	9.2
13	インド	48,321	1.0
14	メキシコ	43,779	3.2
15	オランダ	39,688	9.0

世界におけるルノー・グループの販売実績（地域別）

	年度	ACEA ヨーロッパ	ユーラ シア	アフリカ 及び中東	アジア 太平洋	アメリカ	合計
世界におけるルノー・グループ の地域別販売台数（台数）	2023年	1,544,571	196,918	117,380	88,488	267,025	2,235,345
	2022年	1,302,118	152,311	129,667	165,263	282,862	2,051,137
地域別売上高の内訳（百万ユー ロ）	2023年	41,129	3,206	1,667	1,814	4,560	52,376
	2022年	35,622	1,899	1,757	2,699	4,351	46,328

(i) ルノー：独創的・「テック」で現代的・「ポップ」なブランド



1,548,748	99,975	7								
2023年の世界における乗用車及び小型商 用車の販売台数	2023年の電動の乗用車及び小型商用車の 販売台数	2023年に発売された乗用車及び小型商 用車のモデル								
<p>主要な市場（第5位まで）</p> <p>ドイツ 3 ブラジル 1 フランス 2 トルコ 4 イタリア</p>	<p>2023年のハイライト</p> <table border="1"> <tr> <td>セニックE-Techエレクト リックの公開</td> <td>2023年6月18日のパリ航 空ショーにてラファール を公開</td> </tr> <tr> <td>新型ルノー・セニックE-Tech エレクトリック：持続可能性 をより高めて設計された初め ての100%電気のファミリー カー。新型セニックは2024年 初頭から販売予定である。</td> <td>ラインナップ最上位SUV クーペであるルノー・ラ ファールは、ブランドイ メージを向上させ、ライン ナップ最上位の市場で新規 顧客を獲得することを目指 している。ラファールは、 2024年第1四半期に発売さ れる予定である。</td> </tr> <tr> <td>エスバスの公開及び発売</td> <td>マスターの公開</td> </tr> <tr> <td>ルノーは、1983年から始まっ たエスバス物語の6代目とな る、5人乗り又は7人乗り新型 MPVであるエスバスを公開及 び発売した。新型ルノー・エ スバスは、2023年春に発売さ れた。</td> <td>2024年春に発売された新型 のルノー・マスターは、よ り長い航続距離、より多く の積載量、より少ない燃費 のため設計された。完璧な 次世代マルチエネルギー・ エアロバンである。</td> </tr> </table>		セニックE-Techエレクト リックの公開	2023年6月18日のパリ航 空ショーにてラファール を公開	新型ルノー・セニックE-Tech エレクトリック：持続可能性 をより高めて設計された初め ての100%電気のファミリー カー。新型セニックは2024年 初頭から販売予定である。	ラインナップ最上位SUV クーペであるルノー・ラ ファールは、ブランドイ メージを向上させ、ライン ナップ最上位の市場で新規 顧客を獲得することを目指 している。ラファールは、 2024年第1四半期に発売さ れる予定である。	エスバスの公開及び発売	マスターの公開	ルノーは、1983年から始まっ たエスバス物語の6代目とな る、5人乗り又は7人乗り新型 MPVであるエスバスを公開及 び発売した。新型ルノー・エ スバスは、2023年春に発売さ れた。	2024年春に発売された新型 のルノー・マスターは、よ り長い航続距離、より多く の積載量、より少ない燃費 のため設計された。完璧な 次世代マルチエネルギー・ エアロバンである。
セニックE-Techエレクト リックの公開	2023年6月18日のパリ航 空ショーにてラファール を公開									
新型ルノー・セニックE-Tech エレクトリック：持続可能性 をより高めて設計された初め ての100%電気のファミリー カー。新型セニックは2024年 初頭から販売予定である。	ラインナップ最上位SUV クーペであるルノー・ラ ファールは、ブランドイ メージを向上させ、ライン ナップ最上位の市場で新規 顧客を獲得することを目指 している。ラファールは、 2024年第1四半期に発売さ れる予定である。									
エスバスの公開及び発売	マスターの公開									
ルノーは、1983年から始まっ たエスバス物語の6代目とな る、5人乗り又は7人乗り新型 MPVであるエスバスを公開及 び発売した。新型ルノー・エ スバスは、2023年春に発売さ れた。	2024年春に発売された新型 のルノー・マスターは、よ り長い航続距離、より多く の積載量、より少ない燃費 のため設計された。完璧な 次世代マルチエネルギー・ エアロバンである。									
<p>カーディアンの公開</p> <p>2023年10月25日に、ルノー・ブランドは、「インターナショナル ゲームプラン2027」を発表し、新型ルノー・カーディアンのワー ルドプレミアを行った。この新型車は、ヨーロッパ以外で攻勢を かける商品の中で最初の自動車である。カーディアンは、中南米 で2024年春に発売される予定である。</p>										

乗用車及び小型商用車のブランド戦略

ルノーは、持続可能なモビリティに特化した、独創的で人気のある現代的なフランス車ブランドである。

ルノーは、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、楽観的で生き生きとして、真の人間性を保ちながら、これまで以上に「テック」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年代に熱狂的な支持を受けたルノー4やルノー5のように、長年にわたって象徴的な存在となっている。

ルノー・ブランドは、今日の課題に向き合い、電気自動車のパイオニアとして認められた後、電気モビリティ・エコシステムの発展に尽力している。設計段階から商品ライフサイクルに至るまで、商品のリサイクル性に対する全体的なアプローチをとっている。

また、ルノーは、現在、これまで以上に快適で直観的に理解しやすく（テック）、温かみのある安全な体験を求めて、「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。

ヨーロッパでは、ルノー・ブランドは、Cセグメントで優れた業績をあげている。ルノーのCセグメントモデルのラインナップは、ブランド全体の売上の中で重要性を増してきており、2023年には合計254,161台を販売し、2022年と比較して+24.7%の大幅な伸びを示している。

さらに、ルノーは、小売販売の水準を最適水準で維持しており、2台に1台超が個人顧客に販売されている。2023年通期の小売販売は、フランス、ドイツ、英国、イタリア及びスペインを合算して50.1%に達した。

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及びその他世界中の新たな市場へのタリアントの拡大など、ヨーロッパ以外でも続けられる。新型ルノー・カーディアンは、2027年のランナップ計画の中で、ヨーロッパ以外での商品攻勢を組み立てる最初の一石となった。

ルノー・ブランドは、同時に、小型商用車の開発も継続している。

2023年に、ルノーはヨーロッパでバンにおいて第1位となった。このリーダーシップは、以下の各車両を中心に構築されているものである。

- ・ エクスプレス・バン及びカンゲー・バンによって、ルノーは、小型バンセグメントにおいてヨーロッパのリーダーとなることができた。
- ・ トラフィック・バンは、ライトバンセグメントにおいてヨーロッパで3位以内となった。
- ・ マスター・バンは、大型バンにおいて第1位である。

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

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モビリティ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、ハイブリッド、プラグイン・ハイブリッド及び100%電気自動車が含まれる。

E-TECHの技術は、すべての主要な新モデルについて発売されるとすぐに提供されている。

メガヌに続いて、セニックの再開発が行われ、ルノーの新世代電気自動車の先頭に立つようになった。

新型メガヌE-TECHエレクトリック及び新型セニックE-TECHエレクトリックは、情緒的かつ技術的ブレークスルーによってブランドの変革を具現化している。ユーザーの電気及びデジタル・エコシステムに接続、統合されたことで、ルノーはその「命と暮らしのための新世代自動車」の歴史を続けることができる。

2023年モデル

ルノーの乗用車 (PC)

ルノーの乗用車 (PC) - ヨーロッパ

ルノー、Cセグメントにおいて攻勢を続ける：

「C」セグメントは、市場で最も収益性の高いセグメントで、引き続きルノーの戦略計画の中心である。このセグメントにおける攻勢の端緒となったアルカナは大成を収めている。ルノーは新型メガヌE-TECHエレクトリック、続いてルノー・オーストラル、最終的には新型セニックで攻勢を続けた。

オーストラル：

ルノーは、SUVの外見と、ルノーの歴史を形作ってきたファミリーMPVにふさわしい快適さを融合した特に野心的な商品によって、C-SUVカテゴリーでの商品提供を刷新している。ルノー初の「エスプリ・アルピヌ」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。この仕上げは、アルピヌ・ブランドの世界に触発された、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、CMF-CD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フルハイブリッド・システム（極めて低水準の燃費・CO₂排出量（101g/km及び4.5リットル/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ぶ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・システムを補完して、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の運転支援機能は、自動車のすべての搭乗者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

オーストラルは、2023年に世界中で85,459台（そのうち、ラインナップ最上位の仕上げによるものが半数を上回った。）を売り上げて市場における最初の通年を締めくくった。

セニックE-TECHエレクトリック：

セニックE-TECHエレクトリックは、「カー・オブ・ザ・イヤー」の審査員によって2024年の「カー・オブ・ザ・イヤー」に選ばれた。同車は、持続可能性をより高めて設計された最初の100%電気によるファミリーカーである。

セニックは、ルノー・ブランドの、家族を理解し、社会の変化を予測し、革新する能力を反映している。今日の家族は、乗車スペース、汎用性及び安全性を依然として必要としている。地球の将来に対する懸念から環境フットプリントを削減する必要性も認識しており、技術とコネクティビティによってこの移行を加速させることができると考えている。こうした顧客のニーズに応えるため、新型セニックは100%電動モードで設計され、汎用性、快適性及び技術に重点をおいている。

WLTPで最大625kmという並外れた航続距離により、セニックE-TECHは、ファミリー層が電気に向かうよう説得し、すべての制約からの解放を目指している。Google Mapを搭載したOpenR Linkシステムは、電気自動車の運転計画を容易にし、運転時間全体を最適化する。

セニックE-TECHは、平坦なフロアによってこれまでにない広さの乗車スペースを提供し、荷室容量も545リットルとする一方で、全長4.47メートルのカテゴリーにおいてフットプリントの削減を誇っている。

透明度を調節できる革新的なソーラーベイクラスルーフと「独創的な」後部座席のアームレストがこの比類なき乗車体験を完成させる。

新たなブランド・ライトと豪華なグリルによってルノー・ブランドの新しいデザインアイデンティティを導入し、そのサウンドシグネチャーもアーティスト、作曲家及び著者のジャン・ミシェル・ジャールとの特別なコラボレーションによって類のないものとなっている。

最後に、100%電動のセニックE-TECHは、ルノーのラインナップのうち、使用素材の質量の最大24%が循環型経済（その一部はクロズド・ループ由来のもの）による持続可能な方法で設計された最初の自動車である。指令2005/64/ECに従って、使用済み車両について、その質量の90%が産業用チャンネルを通じてリサイクル可能である。

メガヌE-TECHエレクトリック：

メガヌE-TECH100%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・グループが設けた、ヨーロッパの電気自動車の新たなベンチマークである。

100%電動のメガーヌE-TECHは2023年に最初の通年売上として世界中で合計47,186台を販売したが、2/3超がラインナップ最上位の仕上げによるものであり、ルノーのプレミアムセグメントへの復帰が確認された。顧客獲得率は50%（フランスでは60%）を超え、シェアの10%はプレミアムブランドの顧客によるものであった。

メガーヌE-TECH100%エレクトリックは、ヨーロッパのCセグメントで最も効率のよい電気自動車の1つとして認められ、「エレクトリックカー・オブ・ザ・イヤー」「ドライビング・エレクトリック・テクノロジー・アワード」及びユーロNCAPによる5つ星の評定など数々の賞を受賞している。

アルカナ：

アルカナは、その発売以来、合計259,161台を販売し、2023年の成功を確認した。

2023年7月以降、新型アルカナは、ルノーの新しい「Nouvel 'R」ロゴを組み込むためにデザインが変更された、ブランドの新たなビジュアルアイデンティティの恩恵を受けた。ルノーのラインナップの最新モデルと同様に、新型アルカナは現在、ラインナップ最上位のエスプリ・アルピーヌ仕上げで提供されている。

アルカナは、モロッコにおいて、この国でのE-TECH攻勢の最初の段階として145hpのE-TECHハイブリッドバージョンで発売され、世界的な提供を拡大し続けている。

Aセグメント

トゥインゴ：

トゥインゴ3のフェーズ2は、通年で発売3年目となる2023年に、世界中で合計34,991台が販売された。電動トゥインゴの主要な市場（トゥインゴの販売の54%を占める。）はフランス及びドイツであり、この両国の合算で電動トゥインゴの販売の75%を占める。

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、2023年を通して引き続き競争が激化した。

このような厳しい競争環境の中で、11年に及ぶ成功のキャリアを持つゾエは、2023年に世界中で16,203台が販売され、またフランスで好成績を収め、実際のところAB EVセグメントで12位となった。

クリオ：

2023年に、クリオの販売台数は295,325台に達し、Bセグメントにおける世界販売台数で6位となった。

クリオは2023年に111,741台（2022年と比べて+51.6%）が登録され、フランスにおいて依然として最も売れているモデルである。2023年4月に発売された新型クリオの成功は、特に発売から数ヶ月で大きな成功を収めたフラッグシップであるエスプリ・アルピーヌ・バージョンのE-TECHフル・ハイブリッド145によって、この自動車に新たな息吹を吹き込んだ。

2023年に新型クリオは、新しいデザインランゲージであるDRLと新たなロゴを使用した、ブランドの最初の自動車の1つである。その新たなバンパーは、F1ブレードがもたらすスポーティーなタッチによって、車両をより魅力的で近代的なものとしている。その新たなデザインは、効率のよいエンジンのフルラインナップとともに、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加えられたものである。

シェールグレーのトーンで、サイドバッジと特別なホイールリムを備えたエスプリ・アルピーヌ・バージョンは、ハイブリッド及びガソリンバージョンで100%が販売された。内装は、ダッシュボードは100%デジタルで、リサイクル素材が導入されている。ラファ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、2023年のヨーロッパ・ハイブリッドBセグメントにおいて第2位となった。これによりクリオは、12月末時点までに42,000台を上回る販売台数を記録し、その利用の簡便さや、燃費と運転の楽しさの面での優位性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：

2023年にキャプチャーは、50ヶ国を超える国々で合計158,891台を販売した。依然として非常にアグレッシブな競争環境の中で、様々なエンジンとE-TECHを推進力として、キャプチャーはBセグメントSUV市場に6.5%のシェアを持ち、依然としてヨーロッパのベンチマークプレイヤーである。

カンゲー：

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（blue dCi 95及びTCe 130）と電動（WLTPで最大285kmの航続距離を持つ90kWの電動モーター）バージョンの両方が入手可能である。

カンゲーは、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客室、及び数多くの運転支援により、ヨーロッパのコンピスペースセグメントにおいて第2位となった。

2023年には、グラン・カンゲーは内燃と100%電動バージョンの両方で入手可能な、セグメントで最も汎用性の高い、7人乗り仕様車によってその品揃えを補完した。

D及びEセグメント

フル・ハイブリッドE-TECHエスパス：

ルノーは、1983年に始まったエスパス物語の6代目となる、5人乗り又は7人乗りの新型MPVである新型エスパスを公開し、発売した。

エスパスは、先を見据えて、常に時代とともに動いてきた。新型エスパスは、今日、エスプリ・アルピーヌ仕上げによってスポーツ性に富んだ、躍動的でエレガントなSUVの外観を採用している。5人乗り又は7人乗りのMPVとして、そのDNAに忠実に、依然としてルノーのラインナップ最上位のファミリーモデルである。洗練された素材の選択、組立と仕上げの品質は、市場最大級の1平方メートルを超えるパノラマガラスルーフによって、ハイエンドで明るい内装を際立たせている。

時代に合わせて、新型エスパスは、内装も外装もハイテクとなっており、そのコネクティビティによって搭乗者を支援し、環境フットプリントに配慮する。従来よりも外形寸法をコンパクトにして、215キロ軽量化し、超高効率の200馬力のフル・ハイブリッドE-TECHエンジンを搭載している。その標準的な低燃費（4.6リットル/100km）によって、満タンの状態で、再充電なしで最大1,100キロの航続距離が可能となっている。

最後に、新型エスパスは、快適性を損なうことなく優れた機動性と操作性を実現するため、上位2つのトリムレベルで4コントロール（4輪駆動）を提供する。

エスパスは、2023年下半期にヨーロッパで発売され、2023年に9,530台が販売された。

ラファール：E-TECHフル・ハイブリッド200hp及びE-TECH 4×4 300hp

Cセグメントの再征服に続いて、ルノーリεύション戦略計画は目下、新型エスパスと、大胆さと楽しさを象徴する新型ラファールによってDセグメントの再征服を開始している。

新型ルノー・ラファールは、ジル・ヴィダルが提案した新しいルノー・ブランドのデザインランゲージを描いたダイナミックでハイステータスなデザインによるSUVクーペである。制作技術の質と個性によって、新型ラファールはブランドの新たなフラッグシップとなる。

新型ラファールは、性能と効率の点で最高レベルのCMF-CDモデューラプラットフォームを使用している。新型ラファールは、E-TECHフル・ハイブリッド200hp及びE-TECH4×4 300hpプラグイン・ハイブリッドパワートレインによって提供されている。

ルノー・ラファールは、ルノー・ブランドの歴史を象徴する革新性とスポーティーであることの価値を具現化することを目指している。革新性は、デザインと、音声制御で劇的に透明度の調整が可能なソーラーベイルーフ等の技術に表現されている。スポーティーであることは、プロポーション、仕上げ並びにエンジン及びシャシーの卓越性に表現されている。

ルノー・ラファールは、SUVクーペのデザインを採用する一方で、乗車体験という点でブランドのDNAに忠実であり続ける。これまでにない広さと、スマートフォン及びタブレットホルダーが組み込まれた「独創的な」アームレストによって後部座席の搭乗者を十分に満足させる。

コレオス：

コレオスは40を超える国で販売されている（オーストラリアとメキシコが市場をリードしている。）。

韓国を除くと、販売台数は2023年に14,762台に達した。

韓国においてQM6の名称で販売されているコレオスは、2023年には10,866台超を売り上げて、販売台数の42%を占めた。QM6の業績を強化し続けるため、ルノーは2023年初めの4ヶ月間にQM6のフェーズ3及びバンバージョンを発売した。

トラフィックPC：

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、容積とモジュール性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、移動式ラウンジで、最大6つの対面シートで、個別のスライド式、回転式かつ取り外し可能な座席と、スライド式テーブル等を提供する。

トラフィック・スペースノマドは、ルノー・グループとフランスの専門家集団「GROUPE PILOTE」との提携の成果である。ラインナップの最上位バージョンは、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。2023年に、スペースノマドは、フランス、ベルギー及びスイスで入手可能である。

ルノー乗用車（PC） - ヨーロッパ以外

Cセグメント

メガーヌ・セダン：

2023年、メガーヌ・セダンは、合計販売台数は44,909台で、トルコ国外を含む世界販売実績を継続した。

トルコでの34,887台の販売によって、その販売台数の78%近くが生み出され、セグメントにおいて第2位となった。

エクスプレス：

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。

エクスプレスは、2023年に12,885台を販売して、明らかにモロッコで最も売れたモデルとなった。

A及びBセグメント

クウィッドE-TECH：

2022年にブラジルで発売された100%電動のクウィッドE-TECHは、300,000ブラジルレアル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」に選ばれた。クウィッドE-TECHは、現在、残りの中南米市場においても販売されている。

インド：

すべてのモデルが2023年の早い時期に活況となった。

クウィッドは、サウンドと電話を制御するためのステアリングホイールコントロールやAMTバージョンでのヒルスタートアシスト（ロボット式ギアボックス付き2ペダル）等の追加機能を備えた「モデルイヤー」によって活況となった。

またキガーとトライバーは、安全性能を向上させるため、ESP（エレクトロニック・スタビリティ・プログラム）及びTPMS（タイヤ空気圧モニタリングシステム）等の技術システムを搭載している。

「光の祭典」であるディワリの祝典に際して、インドにおけるこれら3製品の製造を祝して「ブラック」リミテッド・エディションが特別に開発された。インド市場だけでなく南アフリカ等の市場向けの製品でもある。

ルノー小型商用車（LCV）

2023年にルノーの商業実績は、相変わらず複雑な経済環境の中で徐々に進化し、構成部品に関する危機の終結に関連した商品提供制限が年初には依然として目立っていたが、下半期には徐々に「緩和」した。小型商用車の販売台数は391,853台で、世界市場シェア（北米、中国及びロシアを除く。）は5.8%となった。

ヨーロッパでは、ルノー・ブランドがLCV市場の15.7%を占めてトップ2となった。ルノーは中南米の主要4市場においても、ピックアップを除くLCVでマーケットリーダーである。

ルノーのLCVのラインナップは、3~22m³のガソリン、ディーゼル及び電気自動車を提供している。ルノーは、12.2%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。

カンゲー・バン

カンゲー・バンは、モーブージュ工場（フランス）で製造され、L1バージョンでは荷室容量3.3~3.9³、L2ロングホイールベースバージョンでは4.3~4.9³で、地上での有効荷室長は最大3.5m（回転式のメッシュパーティションと折りたたみ式の座席付き）で、そのカテゴリーで最良の寸法を誇る。

カンゲー・バンは、内燃バージョンと電動バージョンのいずれも顧客の様々な活動を支援する多数のイノベーションを特色としている（セグメント最大のサイドドアの開口「オープンセサミ・バイ・ルノー」（1.45m）、格納式の車内ルーフラック等）。

カンゲー・バンE-TECHは、最大300kmの航続距離で小型バンセグメント最大の走行距離を提供する。カンゲー・バンE-TECHは、小型電気自動車バンセグメントの23.6%のシェアを占めており、ヨーロッパのリーダーである。

新型トラフィック

新型ルノー・トラフィックは、セグメントのベンチマークとなる多目的バンで、法人顧客の多様な期待と用途に適した、より快適で真のモバイルオフィスである。トラフィックは、有効長（4.15m）の記録的な寸法を有し、容積は5.2~8.6³の範囲に及ぶ。パネルバンからプラットフォームキャブ（いずれも内燃バージョン）まで多数のバージョンで入手可能であり、2023年末からは100%電動バージョンでも入手可能となる。

新型トラフィック・バンE-TECHは、高いレベルの性能、多様性及びカスタマイズ性を提供することで、燃焼エンジンバージョンと比較して妥協のない選択を行う。

トラフィックは、ライトバン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16.7%）。トラフィックはサンドゥヴィル工場（フランス）で製造されている。

マスター：

マスターX62は、ヨーロッパの大型バンセグメントのリーダーである。マスターは「オーダーメイド」で商品を提供しており、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ーシキャブ、前輪駆動及び後輪駆動、8~22³の荷室容積を提供する。

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）で製造されている。

2024年にルノーは、「エアロバン」のエアロダイナミックな設計と新たなダイナミックブレーキシステム及びエンジン最適化作業によって効率化された新型マスターを発売する予定である。

したがって新型マスターの燃費は、マスターX62の従前バージョンと比べて、1.5リットル/100km（内燃）及び21kWh/100km（電動）低くなる予定である。これにより新型マスターは、WLTPで87kWバッテリーの電気航続距離は410kmとなる。

マルチエネルギーの商用車（内燃、100%電動、100%コネクティッドその他）として、新型マスターは大型バンセグメントの新たな基準を設定することになる。

ピックアップ：

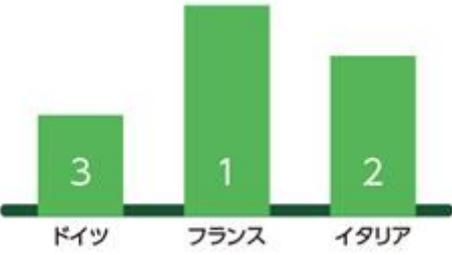
ルノーにとって、ピックアップ市場は、ヨーロッパ以外で新たな顧客を勝ち取る機会を提供している。アラスカン及びオロックによってルノーの攻勢がつけられている。中南米では、アルゼンチン、コロンビア及び中米諸国（輸入業者）でアラスカンが販売されている。

オロックは2022年初期にリニューアルされ、2023年の販売台数は24,157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3位、ブラジルでは第5位）。

(ii) ダチア：本質を絶えず再定義するブランド

DAZIA

		
562,890	61,900	フラッグシップモデル： ダスター
世界の販売台数	電気自動車の販売台数	発売車種

<p>主要な市場（第3位まで）</p>	<p>2023年のハイライト</p>	
 <p>ドイツ 3 フランス 1 イタリア 2</p>	<p>ダスター</p>	<p>ブランド・アイデンティティ</p>
	<p>新型ダスターの発売：2023年11月、ダチアはその第三世代のアイコン車を発表した。</p>	<p>新たなブランド・アイデンティティの導入：2023年には、すべてのダチア車が2022年に発表された新たなブランド・アイデンティティによって納品される。</p>
<p>ブランド特有のKPI 小売販売チャネルにおけるブランドの実績：2017年以降、ヨーロッパにおいて個人向けトップセラーカー</p>	<p>ビッグスター</p>	<p>ダチア：スポーツ</p>
	<p>ダチアの新型SUVであるビッグスターは、ミオヴェニノピテシュティ工場（ルーマニア）で製造される。</p>	<p>ダチアはモータースポーツへのコミットメントを発表：2025年に、ダチアはT1+カテゴリーのメーカーとしてダカール・ラリーに参戦することで、そのラリーレイドシーズンの開幕を迎える。</p>

ブランド戦略

1968年に設立され、2004年からヨーロッパ及び地中海諸国全域で販売されているダチアは、本質を絶えず再定義することで、常に、最も金額に見合った価値の車両を提供してきた。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提供する変革者である。ダチア・モデルは、ヨーロッパの消費者のベストセラー車「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モビリティのチャンピオンである「スプリング」によって、市場のレファレンスとなった。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。

また11月にダチアは、第三世代のダスターを発表し、より堅牢で、主張のあるデザインによって、そのアイコンとなるベストセラーストーリーを継続していく。ダチアは、より持続可能な材料とハイブリッド・パワートレインを使用している。

またブランドは今年、10回にわたるフランスのラリー世界チャンピオンであるセバスチャン・ローブ、スペインのラリードライバーであるクリスティーナ・グティエレス・エレロ及び過去2回のダカール・ラリーの優勝者であるナサール・アルアティヤとともに2025年からダカール・ラリーに参戦することを発表した。上記のドライバーは、テスト段階の2024年から公式にダチアでレースに参戦することとなる。

最後に、ダチアは、Cセグメントで攻勢をかけており、2025年に発売を予定しているビッグスターコンセプトに基づく新型車をミオヴェニノ工場（ルーマニア）に割り当て、その製品計画の展開を支援する生産計画を策定中である。

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。

ダチアは今年もまた、以下の3つのブランド価値を引き続き主張する。

- ・ エssenシャルであると同時にクール
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、かつ魅力的である。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 - 経済的かつ環境に優しい
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。

2023年、ダチアはヨーロッパで成功を拡大

市場の上昇(+13.9%)の中で、2023年におけるダチアの世界販売台数は前年比17.4%増の562,890台に達することになる。ダチアは4.3%の市場シェア(乗用車)を維持した。

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。2023年、ダチアはヨーロッパの個人向け乗用車市場で8.3%(+0.7ポイント)の記録的な市場シェアを獲得し、ブランドの顧客基盤の中心である個人顧客向け販売においてヨーロッパで2位につけた。

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。

2023年のモデル

サンデロは269,899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。

ダスターは、2023年に個人向けに販売されたSUVで3位以内に入った。すべての国の合計で200,633台販売されたダスターは、2010年の発売以来、2.4百万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、2023年に94,095台を売り上げており、ヨーロッパの個人顧客向け販売台数で第1位のCセグメント車(SUVを除く。)である。

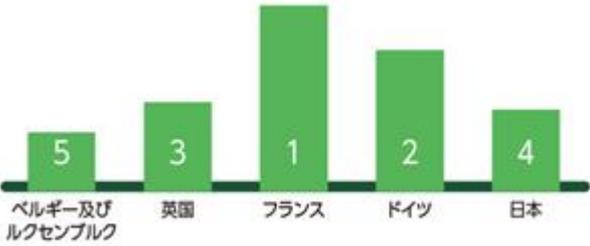
ダチアの100%電気自動車であり、2021年に発売された**スプリング**は、2023年までの販売台数が61,803台(2022年比+26.4%)であった。ヨーロッパにおける個人向け電気自動車としては第3位のベストセラー車である。日常的走行のための電気自動車へのアクセスを高めることを目的とするスプリングは、多くの市場でシティカーのリーダーとなりつつあり、またスプリング購入者の80%は、それ以前は同ブランドの顧客ではなかった。

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**は、10ヶ国を超える国々で販売され、4モデル(国による。)において利用可能である。すなわちダスター、ジョガー、サンデロ及びロガンである。アップ&ゴーは、2021年9月の発売以来、138,000名を超える顧客への納品によって大成功を収めている。

(iii) アルピーヌ：成功に突き動かされる野心



		
4,328	146	アイコンモデル： アルピーヌA110
2023年の登録数	世界の販売拠点	

主要な市場（第5位まで）	2023年のハイライト	
 <p>ベルギー及びルクセンブルク 5 英国 3 フランス 1 ドイツ 2 日本 4</p>	<p align="center">2023年のハイライト</p> <p align="center">アルピーヌの将来展望</p> <p>2023年6月にアルピーヌは、非常に意欲的な世界規模での目標と7車種の100%電気自動車のラインナップからなる製品計画による2030年に向けての戦略を発表した。またこの計画は、カプリオレの新型A110や新型A310といったブランドのDNAを引き継ぐスポーツタイプの電動モデルを開発するための、その高性能プラットフォーム（APP）の開発に基づくものである。</p>	
<p align="center">A290_ の公開</p>	<p>ハイパーカーであるA424の公開</p>	<p>アルピーヌ・レーシング・リミテッドは新たな投資家を魅了</p>
<p>アルピーヌは、その最初の100%電動コンパクトスポーツカーの展示用車両を発表した。アルピーヌは、ルノーリユーション計画中の2021年に発表した「ドリームガレージ」の最初の車両を先行公開することで、アルピーヌの新たな転換点を示している。生産モデルのA290は2024年に発表される。</p>	<p>アルピーヌは、2024年の世界耐久選手権に向けてA424を製作し、試験を行っている。アルピーヌはメーカーとして開発し、チームは耐久レースの歴史の中でも最もチャレンジングなプラットフォームの1つに挑戦する用意がある。</p>	<p>オトロ・キャピタルの率いる投資家グループは、イングランドに本拠をおきフォーミュラ1レースを担当する事業体であるアルピーヌ・レーシング・リミテッドの資本に200万ユーロの投資を行った。</p>

ブランド戦略

アルピーヌは、2017年にA110によって復活し、ルノーリユーション計画の一環として2021年に再編成された後、2030年までに7車種のラインナップと8十億ユーロを超える売上高というさらに高い目標を明らかにしている。フィリップ・クリーフがアルピーヌのCEOに選任され、モータースポーツ・ディレクターのブルーノ・ファミンは、自身が直接管理しているフォーミュラ1から始まり、同ブランドのスポーツプログラムすべてを担当している。

フォーミュラ1においては、アルピーヌは今年、2名のドライバーが各々1回ずつ、2回の表彰台フィニッシュを達成した。耐久レースでは、アルピーヌは、そのハイパーカーの公開にル・マン24時間レースを選んだ。それ以降、2024年にトップ・エンデュランス・カテゴリーに参戦するため一連の試験を着実に進めてきた。

ブランドの将来は電動として描かれている。アルピーヌは2023年に、日常的なスポーツカーというビジョンで、その最初の電気自動車の展示用車両を発表した。大量生産車やその他多くの新情報について詳細は2024年に発表される。

かつてなく大きな目標

2030年に向けた製品計画の主要な要素である新たなAPP（アルピーヌ・パフォーマンス・プラットフォーム）は、ブランドの社内チームによって開発される予定である。このプラットフォームはブランドのアイコンモデルであるA110のリニューアルを担い、A110をベースとした独自のカプリオレや4人乗りスポーツクーペの新型A310を含む新型車の開発を可能にする。

2023年モデル

アルピーヌA110、いまだ変わらない情熱

2023年、アルピーヌは2つの限定モデルを製作することでA110のラインナップを拡張する予定である。

A110サンレモ73：このリミテッド・エディションは、アルピーヌのサンレモラリー優勝50周年と同年の世界ラリー選手権の同ブランド初のタイトル獲得を記念して、2023年3月に発表された。1973年にサンレモラリーで優勝した伝説的なアルピーヌA110にインスパイアされ、この新型エディションはその近代的で個性的なデザインが際立っている。

A110 R ル・マン：ル・マン24時間レース®の100周年を記念して、アルピーヌは、伝説的なレーストラックにおいて100名のアルピーヌ所有者の前で、ソフィア・フローシュの運転するリミテッド・エディションのA110 R ル・マンを発表した。A110 R ル・マンは、トラック上で最高時速285kmのトラックパフォーマンスを実現する。青と白のみの外装は、ル・マンのシンボルカラーへの敬意を示している。

A110 S エンストン・エディション：2023年7月に発売された300台のリミテッド・エディションは、英国のエンストン（F1）とフランスのディエップ（A110）におけるアルピーヌの2工場の卓越性とノウハウを称えるものである。フランスと英国を結ぶこの限定エディションは、F1工場で作られた比類なき作品で、この2つのハウスの卓越性と専門性を具現化している。

A110 R チュリニ：2023年12月に、アルピーヌは、そのカタログにA110 Rの新バージョンであるA110 R チュリニを加えることでA110のラインナップを刷新した。南フランスアルプスに所在する同名の有名な道路にちなんで、この自動車はスピード、機敏性及びバイタリティを備えている。

2024年のアルピーヌ新型モデルの開発

A290_：自動車セクターで低炭素モビリティが最重視されつつある時代に、アルピーヌA290_ は、持続可能なスポーツカーを追求して、ブランドに対する意欲的で熱意のある目標を具現化している。将来の「ドリームガレージ」の3モデルのうち最初の1つは、競争スピリットを呼び起こし日常的なスポーツカーの再開発を目的とした、100%電動の新世代のコンパクトスポーツカーであることを予見させる。

A424：A424_ の展示用車両として6月に発表されたアルピーヌのハイパーカーは、2024年からFIA世界耐久選手権のトップカテゴリーに参戦する予定である。A424は、昨年夏以降、一連の試験及び開発セッションを行っている。アルピーヌは、参戦する2台のハイパーカーの運転席で2024年に世界で戦う用意のできている6名のドライバーによるチームを発表した。

「A」アローでブランドの中心となるモータースポーツ

2023年にエステバン・オコンとともにピエール・ガスリーが参入し、100%フランス人デュオによる体制となった。この年は、モナコでエステバン・オコン、オランダグランプリでピエール・ガスリーと2回の表彰台を飾った。

WECでは、アルピーヌは、2024年により強くなってハイパーカーでトップカテゴリーに戻るのを前に、LMP2カテゴリーから離れる準備をしている。来シーズンに向けて、35番と36番の2台のアルピーヌの運転席に座る6名のドライバーラインナップが発表された。すなわち、ポール・ルー・シャタン、フェルディナンド・ハブスブルク、ニコラ・ラビエール、シャルル・ミレッシ、ミック・シューマッハー及びマシュー・バキシビエールである。

また2023年は、フランスの一流コンテンツクリエイターが集う2度目のGPエクスペローラーレースも開催された。デピエロとアルピーヌが勝利し、ブガッティサーキットに集まった60,000名を超える観客の前で祝われたが、これにはツイッチのプラットフォーム上にオンラインで集まった1.3百万名の観客は含まれていない。

包摂と多様性

2022年に開始したRac(h)erプログラムでは、包摂と機会平等を促進する活動を積極的に推進している。またブランドは、とりわけアルピーヌ・メカニカル・エクセレンス・コンペティションの第2エディションの開催を通して、若者へのコミットメントを新たにしている。これら2つのプロジェクトを強化し、より広く普及させるため、ジネディーヌ・ジダンがアルピーヌの機会平等プログラムのスポンサーとして2023年初めにAアローブランドに加わった。

(iv) 主要な生産拠点

ルノー・グループ製造拠点地図：34の生産拠点



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の生産拠点**からなる工業拠点を利用している。

これらの拠点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。
- ・ 初の産業用メタバースを広く導入し、拠点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。

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、

- ・ バティイー、エレクトリシティ・モーブージュ（アンペア）、サンドゥヴィル及びコルドバ（アルゼンチン）の工場において日産向け自動車が生産されている。
- ・ エレクトリシティ・モーブージュでは、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。
- ・ 釜山（韓国）のルノー・コリア自動車の工場では、ジューリー向けの生産が行われる予定である。
- ・ 日産のチェンナイ（インド）の工場では、ルノー・グループ向け自動車を生産している。
- ・ 中国では、十堰（eGT）にて、ダチア・ブランド向けの電気自動車スプリングを生産している。
- ・ 最後に、ルノー・グループと三菱は、ルノー・キャプチャーとルノー・クリオの資産を活用して、新型ASXとコルトの2車種を新たに開発している。

メカニカルコンポーネントについては、ホースが2023年7月1日付けで正式に自動車市場での活動を開始した。ホースは、新世代低排出内燃機関及びハイブリッド・パワートレインの開発、生産及び供給においてルノー・グループの産業ノウハウ及び資産を継承している。この新規事業体は、ルノー、ダチア並びに日産及び三菱自動車を含む現在の産業顧客に供給することが期待されている。

2023年度生産台数

国及び工場別生産台数	2023年
フランス	
バティイー（ソヴァブ）	

自動車	150,260
クレオン(アンペア)	
ギアボックス	239,990
エンジン(内燃+電動)	665,129
アルミニウム鑄造(メートルトン)	11,083
ディエップ(アルピーヌ)	
アルピーヌ	4,708
エレクトリシティ・ドゥエー(アンペア)	
自動車	51,486
エレクトリシティ・モーブージュ(アンペア)	
自動車	123,149
エレクトリシティ・リュイツ(アンペア)	
ギアボックスの構成部品	6,145,387
フラン	
自動車	16,679
ル・マン	
シャシー部品	1,027,156
鉄鑄造(メートルトン)	11,083
メイジュー	
シャシー部品	163,367
サンドゥヴィル	
自動車	131,426
フランス国外	
アルジェリア	
オラン	
自動車	2,456
アルゼンチン	
コルドバ	
自動車	83,586
コルドバ(ホ ス)	
アルミニウム鑄造(メートルトン)	1,272

ブラジル

クリティバ

自動車	178,332
-----	---------

クリティバ(ホース)

エンジン	217,866
------	---------

アルミニウム鑄造(メートルトン)	4,128
------------------	-------

チリ

ロスアンデス(ホース・コルメカニカ)

ギアボックス	189,529
--------	---------

中国

十堰(eGT-NEV)(パートナー)

自動車	54,119
-----	--------

コロンビア

エンピガド(ソファサ)

自動車	34,712
-----	--------

韓国

釜山(RKM)

自動車	100,503
-----	---------

エンジン	96,527
------	--------

アルミニウム鑄造(メートルトン)	567
------------------	-----

スペイン

パレンシア

自動車	129,567
-----	---------

セビリヤ(ホース)

ギアボックス	596,576
--------	---------

バリアドリッド

自動車	172,733
-----	---------

バリアドリッド・モーターズ(ホース)

エンジン	969,502
------	---------

アルミニウム鑄造(メートルトン)	10,818
インド	
チェンナイ(RNAIPL)(パートナー)	
自動車	67,266
モロッコ	
カサブランカ(Somaca)	
自動車	94,801
タンジェ	
自動車	287,860
ポルトガル	
カシア(ホース)	
ギアボックス	526,627
ルーマニア	
ミオヴェニ(ダチア)	
自動車	322,086
シャシー部品	332,035
ミオヴェニ(ホース)	
ギアボックス	278,509
エンジン	345,121
アルミニウム鑄造(メートルトン)	20,364
スロベニア	
ノヴォ・メスト(レヴォズ)	
自動車	60,881
トルコ	
ブルサ(オヤック・ルノー)	
自動車	284,040
シャシー部品	661,652
ブルサ(ホース)	
ギアボックス	71,895

エンジン	210,754
アルミニウム鋳造（メートルトン）	2,418
ブルサ（Karsan otomotive）（パートナー）	
自動車	41,327

（v）企業間活動 - パワートレイン

2023年7月1日に、ルノーは、フランス国外の従業員およそ10,000名を擁し、エンジン及びトランスミッションの開発及び製造並びに低排出燃料の研究に特化したパワートレインICE及びハイブリッド/プラグイン・ハイブリッド事業体であるホースを立ち上げた。

この新組織は、強固でグローバルな産業基盤に基づいて、設計、エンジニアリング、生産、販売及びアフターサービス、金融等が高度に統合されたモデルによって完全なパワートレインを提供する自律的な事業体である。

2024年には、ホースはルノー・グループのブランド及びアライアンスメンバーのグローバル・サプライヤーとなるとともに、革新的な契約を通じてその他の自動車メーカーのサプライヤーとなることで、ルノー・グループ及びその他のOEMにサービスを提供するプラットフォームとなる。

組織

ルノー購買部門内のホース・ビジネス・オフィス（HBO）は、ホースとの関係を扱う専任チームである。HBOは、入札準備と契約交渉に従事する。HBOは、ホースに対して、すべてのルノー機能とのインターフェースを提供し、ルノーとホースのエンジニアリング部門の最適なやりとりを可能とする。HBOは、23-24年について各事案を確実にモニターできるようOEMパートナーとの関係を扱う。

（vi）ルノー・グループの販売網

（a）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からなるブランド販売網を通じて自動車を流通させている。

第一販売網には、ルノー・グループから独立した企業及びルノー・グループがその子会社であるルノー・リテール・グループ（RRG）を通じて所有する事業所が含まれる。これらの会社及び事業所は、販売契約（又は国によって輸入業者契約）を通じて契約上ルノー・グループと結びついている。

第二販売網には、ルノー・グループから独立した企業が含まれ、ほとんどの場合、サービス代理店契約を通じて、又は認定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。第二販売網の目的は、すべてのルノー・グループ・ブランドの顧客に最高のサービス品質を提供するため、第一販売網の対象地域を補完することである。

2024年の早い時期には、ルノーとダチア・ブランドについて、ほとんどのヨーロッパ諸国で新たな販売契約が発効する予定である。ルノー・ヨーロッパ・ディーラー・グループ（GCRE）との緊密な協力により策定されたこのパートナーシップ契約は、ルノー・グループのディーラー販売に対する強いコミットメントを再確認するものである。このように、ルノー・グループは、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。

2024年にルノー・グループは、引き続き、各ショールームが、各ブランドのユニバース、スピリット及びアイデンティティを完全に反映するよう、販売店のビジュアル面のアイデンティティをアップデートしていく。また販売拠点におけるリニューラベル（中古車）のプレゼンスを強化していく。

電気自動車の販売促進を支援するため、ルノーは、個人顧客と法人顧客の両方に向けてE-Techの全ラインナップを擁している。ルノー・グループの販売網は全体に顧客が完全に安心して運転することのできる電気充電ソリューションを備えており、また販売店やポテンシャルの高い地域で近代的な急速充電インフラの開発にも取り組んでいる。またルノー・グループは、モビライズ・ブランドを通じて新たなモビリティ及びエネルギーサービスを販売するために販売網に依拠している。

最高水準の顧客満足度を確保するため、ルノー・グループは、とりわけ自社の研修センターであるルノー・アカデミーを通じて、販売とアフターサービスの両方において、その販売網に対して研修を行うことで、そのメソッド、プロセス及びスキルを最新の状態に保つことを徹底している。

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

ルノー・プロ+のネットワークは、20ヶ国超のプロフェッショナルへのサービス提供及び支援を行っている。プロ+のネットワークは、プロフェッショナル専用であり、従来型の小型商用車からコンバート及びカスタマイズされた車両まで様々な車両を有している。このネットワークは、顧客のニーズに最も適したソリューションを提案する専門営業チームと、プロフェッショナルのニーズと課題に焦点を合わせたアフターサービスの提供に依拠している。

600ヶ所近くのルノー・プロ+センターが、この専門ネットワークを構成し、法人顧客の要求を満たす特定のサービス基準を採用している。

ルノー販売拠点数	2023年		2022年	
	世界	内ヨーロッパ	世界	内ヨーロッパ
第一販売網	4,871	2,644	4,958	2,680
内、RRGディーラー及び支店	102	98	111	101
内、ルノー・プロ+ 専門販売特約店	639	492	663	502
第二販売網	4,838	4,575	4,993	4,744
販売拠点数合計	9,709	7,219	9,951	7,424

ダチア販売拠点数	2023年		2022年	
	世界	内ヨーロッパ	世界	内ヨーロッパ
第一販売網	3,195	2,836	3,088	2,738

アルピーヌ販売拠点数	2023年		2022年	
	世界	内ヨーロッパ	世界	内ヨーロッパ
第一販売網	145	117	140	117

ルノー・コリア自動車販売拠点数	2023年		2022年	
	韓国		韓国	
第一販売網	583		612	

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

RRGは、ドイツ、フランス、英国、スイス及びスペインの5つのヨーロッパ諸国において、98の販売及びサービス拠点を通じてプレゼンスを有している。

RRGは、ルノーの完全子会社であり、自動車販売及び関連業務並びにアフターサービスに関して、ヨーロッパ (G5の範囲) におけるルノー・グループの主導的な販売店である。

RRGの使命は、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、法人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・サービス)、短期レンタル (モビライズ)、モビリティサービス、融資及び仲介も含まれている。

2023年にRRGは、フランスのプレスト及びカーンの拠点（Bodemerグループ）並びにイタリアのローマの拠点（LSグループ）を売却し、その範囲変更プロジェクトを完了した。

2023年におけるその他の大きな出来事は、以下の通りである。

- ・ リブルヌ拠点の取得
- ・ SirvaのTUP (Transmission Universelle de Patrimoine) の取得
- ・ バルセロナの清算

収益はルノー・グループの目標に沿って、引き続きプラスとなった。この収益は、12月末時点で54百万ユーロを超えたが、これは新車事業の力強い成長によるもので、とりわけチャンネルミックスの最適化、交渉費用の削減及び固定費の削減によるものであった。

2023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	5.6	149,000	112,000
フランス	3.3	89,000	55,000
ヨーロッパ	2.3	60,000	295,000

	2023年	2022年
ルノー・リテール・グループ拠点数	ヨーロッパ	ヨーロッパ
内、RRGのディーラー及び支店	98	101

II. 金融及びモビリティサービス

(i) モビライズ・ファイナンシャル・サービシズ



51,172	1,034	1,961				
平均生産的資産	税引前利益	銀行業務純利益				
上位5つの主要な市場		2023年のハイライト				
<p>3 アフリカ-中東-インド及び太平洋</p> <p>1 ヨーロッパ</p> <p>2 アメリカ</p>		<table border="1"> <thead> <tr> <th>事実</th> <th>事実</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>あらゆるタイプの顧客、個人、企業及びモビリティ・オペレーター向けのオペレーショナル・リースに特化した子会社であるモビライズ・リース&Coは、ドイツの自動車リース市場における主導的プレイヤーであるMeinAutoの買収を発表した。</td> <td>モビライズ・ファイナンシャル・サービシズ・グループは、子会社であるRCI Bank UK Ltd.を通じて Select Vehicle Group Holdings Ltd.の36.6%を取得し、英国の自動車リース市場で展開する新ブランド SELECT LEASE by MOBILIZEを開始した。</td> </tr> </tbody> </table>	事実	事実	あらゆるタイプの顧客、個人、企業及びモビリティ・オペレーター向けのオペレーショナル・リースに特化した子会社であるモビライズ・リース&Coは、ドイツの自動車リース市場における主導的プレイヤーであるMeinAutoの買収を発表した。	モビライズ・ファイナンシャル・サービシズ・グループは、子会社であるRCI Bank UK Ltd.を通じて Select Vehicle Group Holdings Ltd.の36.6%を取得し、英国の自動車リース市場で展開する新ブランド SELECT LEASE by MOBILIZEを開始した。
事実	事実					
あらゆるタイプの顧客、個人、企業及びモビリティ・オペレーター向けのオペレーショナル・リースに特化した子会社であるモビライズ・リース&Coは、ドイツの自動車リース市場における主導的プレイヤーであるMeinAutoの買収を発表した。	モビライズ・ファイナンシャル・サービシズ・グループは、子会社であるRCI Bank UK Ltd.を通じて Select Vehicle Group Holdings Ltd.の36.6%を取得し、英国の自動車リース市場で展開する新ブランド SELECT LEASE by MOBILIZEを開始した。					

ブランド戦略

モビライズ・ファイナンシャル・サービシズとなることで、RCIバンクの商用ブランドは、自社車両の使用に関連した最良のソリューションを顧客に提供すべく、自社の経験を顧客のサービスに活用しようとする野心を新たにした。

自動車産業が大きく変化する中、モビライズとモビライズ・ファイナンシャル・サービシズの結びつきを強めることで、ルノー・グループの戦略が、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をサポートできる。モビライズの発展を支えるために、モビライズ・ファイナンシャル

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いる。その顧客満足度はますます高まっており、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を達成しつつ、車両のランニング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。

商品

1. 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、顧客の計画とニーズに合致する金融パッケージ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。

ルノー・グループ・ネットワーク及びそのパートナー・ブランドである日産及び三菱^(*)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、当社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、三菱及びルノー・コリア自動車）を世界規模で、日産グループ（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、インドでは合併会社の形態を採り、またオランダでは三菱自動車を支援している。

2. 預金事業：会社のリファイナンスの柱

預金回収事業は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手段である。

集められた預金額は、2023年12月末現在で純資産の約51.5%に当たる28.2十億ユーロとなった^(*)。

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

3. 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。

自動車のリースの開発及び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、オペレーショナル・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の技術に基づきサブスクリプションの提供を開始する意向である。あらゆるタイプの顧客、個人、企業及びモビリティ・オペレーター向けのオペレーショナル・リースに特化した子会社であるモビライズ・リース&Coは、ドイツの自動車リース市場における主導的プレイヤーであるMeinAutoの買収を発表した。この取引はドイツにおけるオペレーション・リース事業の成長及び発展を加速させる。

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、メンテナンス、リサイクル及び再販売を含む統合的な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の分野での、ゲームチェンジとなるサービスの提供

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、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の分野で、そのサービスのラインナップを拡大し始めた。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、ルノー・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、最終的にルノー・グループは中古車を保有することが可能となり、この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^(*)

(*) 持分法適用会社を除く。2021年の販売データに対する見積りが行われた。

モビライズ・ファイナンシャル・サービスの新規融資額は、平均融資額の増加とルノー・グループ、日産及び三菱の新車登録台数の増加により、2022年と比較して17.1%増加した。

自動車市場では12.8%の増加がみられ^(*)、ルノー・グループ、日産及び三菱の販売台数は、14%増加し、2.17百万台であった。普及率は2022年と比較して1.4ポイント減少し43.4%であった。電気自動車における普及率は、他の種類のエンジンにおける普及率と比較して5.2ポイント増加し、2023年には48.1%であった。

(*) モビライズ・ファイナンシャル・サービスの活動範囲において。

モビライズ・ファイナンシャル・サービスの2023年の融資実績は、2022年に比べ6.6%増加し1,274,199件であった。中古車融資は2022年と比較して3.3%減少し、330,352件の融資実績であった。2023年の新しい電気自動車に対する融資は2022年と比較して2,607台増加し、82,272台であった。

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、新車登録台数の増加及び（車両販売価格の増加に関連して）平均融資額が9.9%増加したことにより、17.1%増加し、合計21十億ユーロであった。

小売客事業に係る平均収益資産（AEA）^(*)は2023年は40.7十億ユーロであった。新規融資の成長に牽引され、6.3%の増加となった。

(*) 平均収益資産（AEA）：平均収益貸付残高とファイナンスリースに、オペレーティング・リース関連の資産を加えたもの。

半導体不足の終焉により、販売店での車両在庫の正常化がもたらされた。これにより、ネットワーク活動関連の平均収益資産は4.05十億ユーロ増加し、10.5十億ユーロとなった。全体として、平均収益資産は2022年と比較して14.4%増加し、51.2十億ユーロであった。

モビライズ・ファイナンシャル・サービスは2023年に、2022年と比較して1.5%増の、3.9百万件のサービス及び保険契約を販売した。

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、2022年度比で22%増加して合計19.3十億ユーロとなり、ルノー・グループの新規融資の92%を占めている。

アメリカ地域については、コロンビア自動車市場が2022年と比較して29%減少したことに加え、アルゼンチンの為替変動によるマイナスの影響もあり、新規融資は2022年と比較して6%減少し、合計1.3十億ユーロとなった。

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、2022年から42%減少して合計で0.4十億ユーロとなった。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、2022年と比較して58%減少したことによる。

業績

銀行業務純利益（NBI）は、2022年から2.7%減少し、1,961百万ユーロに達した。この減少は主に、市場価格で認識される要求払預金をヘッジするために使用される、金利スワップの影響によるものである。これらの金利スワップは、2023年に-84百万ユーロのマイナスの影響、2022年に+101百万ユーロのプラスの影響をもたらしており、その差異は-185百万ユーロであった。NBIに対するサービス活動の寄与は、2022年度から5.1ポイント増加し、36.8%を占めた。

一般営業費用は、2022年と比較して74百万ユーロ増加し、712百万ユーロとなった。これらはAEAの1.39%を占めており、2022年と比較して3ベースポイントの増加であった。

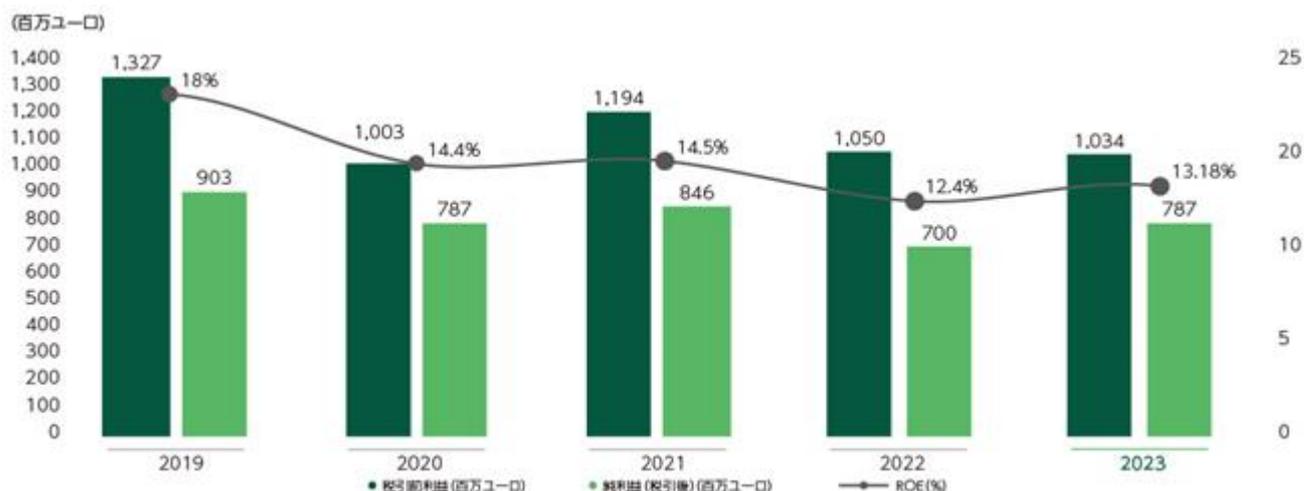
総リスク費用は、2022年時点ではAEAの0.44%であったのに対し、2023年時点ではAEAの0.30%であった。顧客リスクの費用は、2022年時点では顧客AEAの0.55%であったのに対し、2023年時点では顧客AEAの0.38%であった。

したがって、税引前利益は、2022年の1,025百万ユーロに対し、1,034百万ユーロとなった。関連会社からの収益は、2022年の127百万ユーロの損失に対し、12百万ユーロの損失^(*)であったが、これはロシアにおける合併事業のエクイティ持分に対する119百万ユーロの減損があったことによる。親会社の株主に帰属する連結純利益は、2022年の684百万ユーロに対し、2023年には787百万ユーロに達した。

(*) 車両不足により事業にマイナスの影響を被った、中古車販売のプラットフォーム「Heycar」の20百万ユーロの減損を含む。

業績

(単位：百万ユーロ)



バランスシート

2023年の資産の上昇は、新規融資の増加と、2022年に半導体不足のために底を打った、ネットワーク貸付残高の正常化によるものである。

2023年度末現在の年度末純資産の額は、前年度の49.5十億ユーロから10%増加し、54.7十億ユーロに達した。連結株主資本は、IFRS第17号による修正再表示の後、2022年12月末現在の6,461百万ユーロに対し、6,500百万ユーロであった(0.6%増)。

2023年1月1日から、IFRS第17号は、モビライズFSの保険子会社が発行した保険契約に適用される。ここで、契約は、以下の要素からなる一般モデル(ビルディングブロック方式として知られている)を用いて評価される。(1)発生確率で加重平均した割引将来キャッシュ・フローの見積り、(2)非金融リスクの調整、及び(3)契約上のサービス・マージン。契約上のサービス・マージンは、当該期間にわたって提供された補償の単位に基づいて、損益計算書において認識される。財務諸表は、この基準の適用を反映して修正再表示されている。IFRS第17号の初の適用による2022年初頭の株主資本への影響は+167百万ユーロであった。

保険業務の業績は、モビライズ・ファイナンシャル・サービスズのグループ損益計算書に表示される。修正再表示により、2022年には-16百万ユーロの当期純利益に対する影響が示されている。

支払能力

総支払能力比率は、2022年12月末現在の16.84%(CET1比率14.47%を含む)に対し、2023年末現在は16.05%(CET1比率13.88%を含む)となった。全体の比率の低下は、主に、企業セグメント(1,447百万ユーロ増)及び小売客セグメント(1,128百万ユーロ増)における信用エクスポージャーの増加、並びに保険会社に対するIFRS第17号の適用(377百万ユーロ増)による、REAの増加(3,322百万ユーロ増)によって説明される。このREAの増加は、配当予想から控除された年間利益の統合(187百万ユーロ増)、IFRS第17号の適用(151百万ユーロ増)及びEL/PROV差の増大(70百万ユーロ)によるCET1資本の増加(246百万ユーロ増)によって部分的に相殺された。

財務方針

インフレ抑制のため、各中央銀行は、2023年上期も金融方針の引き締めを継続した。2023年後半、中央銀行は、インフレ率の低下と景気の底堅さを受けて、利上げのサイクルを終了した。2023年末には、金融方針

のサイクルは、景気後退リスクの縮小と地政学的及び財政上のリスクの高まりを背景に、新たな局面を迎えた。

米国では、インフレ圧力の持続と労働市場の底堅さを背景に、6月に一時停止した後、7月まで金利上昇が続いた（2022年12月以来100ベースポイント増、2022年1月以来525ベースポイント増）。

上半期の半ばには、金融市場はボラティリティーとリスク回避の局面を経た。金利上昇の局面を経て、含み損を抱える巨額の社債ポートフォリオを保有していた一部の銀行においては、貸借対照表が弱体化した。米国当局は、これらの機関から預金者を保護するための救済措置を講じている。5月末には、経済統計の改善（インフレ率と生産者物価指数の低下、労働市場の緊張低下）を受け、連邦準備制度理事会が6月の会合で政策金利を据え置くことになった。

同年下半期は、米国の経済成長の加速（第3四半期のGDPは4.9%増で前年同期比2.9%増）と連邦政府の赤字の規模に対する認識（債務上限に関する新たな危機と同国の信用格付の引き下げ）が顕著であった。7月から10月にかけての長期金利の上昇は、金融引き締めと同等の効果を生み出したという考えから、連邦準備制度理事会に対し政策金利を据え置くことを促した。年末に公表されたデータにより米国経済の強さが確認され、これによって連邦準備制度理事会は、12月の会合で利上げをやめることを確認することができた。労働市場が正常化した一方で、インフレ圧力は緩和（11月に3.1%）した。失業率は、6月末の3.6%と比較して、年平均ベースで11月には3.9%に上昇した。雇用創出は、2023年の平均240,000に対し、第3四半期においては150,000と大幅に減少した。この新しい金融方針のスタンスに対して、市場は強く反応した。12月末時点で、来る12ヶ月間で150ベースポイントの利下げを行うことと、2024年3月に最初の利下げを行うと見込んでいた。

ヨーロッパでは、欧州中央銀行が、2023年2月から9月にかけての総裁ミーティング毎に政策金利を引き上げ（2022年12月から2023年9月にかけては200ベースポイント増、2022年7月からの金融引き締め開始からは450ベースポイント増）2022年12月に公表したように、2023年3月初めからは貸借対照表を削減した。

「APP」資産購入プログラムのポートフォリオは、こうして月平均15十億ユーロずつ減少した。米国と同様に、欧州市場も半期半ばに大きなボラティリティーを経験した。

欧州中央銀行の金融方針の決定においては、物価の安定と金融の安定との間のバランスを模索することが重視されてきた。9月以降、欧州中央銀行は、インフレとの闘いを継続し、経済的リスクを軽減するために、金利を長期間高水準に維持することが望ましいとの見方を示した。当年下半期の経済指標はまちまちな内容であった。インフレは抑制され、急速に低下したように見えたが（11月2.4%増、6月5.5%増に対し1月8.6%増）、景気は弱い動きを示した（GDP：9月末0.1%増に対し2022年末1.8%増）

12月末時点では、市場は、2024年第2四半期まで金利は変わらず、2024年末までには160ベースポイント下落すると予想していた。

イングランド銀行（BoE）は、最初に金融引き締めのサイクルを開始した各国の中央銀行の一つであったが、2023年1月から8月にかけて政策金利を175ベースポイント引き上げ、5.25%としたが、これは2021年12月の金融引き締めのサイクルの開始から合計で515ベースポイントの増加であった。年初から高かったインフレ率は年末に向けて急速に改善した（11月に3.9%、9月に8.9%に対し1月に13.4%）。英国の経済は依然として不安定であった（第3四半期のGDPは0.1%減、個人消費は0.4%減）。12月末時点では、市場は、2024年後半まで現行の金利は変わらず、1年間で150ベースポイント下落すると予想していた。

同年上半期に短期金利のスプレッドに苦しんだ後、長期のソブリン利回りは10月に急激に乖離し、年末には9月上旬の水準に戻った。ドイツの2年債の利回りは、上半期に51ベースポイント上昇し、年初以来28ベースポイント低下した（2023年末時点の2.39%に対し、2023年初頭は2.67%）。同時に、ドイツの10年物国債の利回りは、10月中旬の3%をピークに、2023年12月末には2.02%となった（6月末には2.39%に対し、2023年初頭は2.44%）。米国の債券利回りは、2023年12月以来、2年物では53ベースポイント、10年物では14ベースポイント上昇し、2023年12月末にはそれぞれ4.25%及び3.88%に達した（2023年初頭はそれぞれ4.38%及び3.7%）。

いくつかの大規模な調整期間（2023年3月及び10月）にもかかわらず、株式市場では2022年第4四半期に始まった回復がその後も続いた。ユーロ・ストックス50とS&P500は、年初からそれぞれ19%増及び24.2%増の上昇となっている。IBOXXユーロ建社債指数が115.6ベースポイントの高値を記録した半期半ばにおけるボラティリティーの期間の後、2023年12月末に、同指数は2022年末の水準に非常に近い水準である91ベースポイントとなった。こうした中、ルノー・グループは2023年に社債市場で3.9十億ユーロ相当を発行し、8月にはムーディーズが信用格付を1段階引き上げた。特に、ルノー・グループは、750百万ユーロの第2回のグリーンボンドの発行を開始した。この取引の成功は、ルノー・グループのESG戦略が市場に評価されているこ

とを示しており、またモビライズFSの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200百万スイス・フランを5年で発行し、750百万ユーロの発行をそれぞれ3年、3年半、4年、5年及び6年の5つのトランシェで行った。

証券化市場では、2023年にルノー・グループは、2つの公募取引を行った。第1の取引は、ドイツ支店が付与した自動車ローンを担保とする719百万ユーロの証券の取引である。第2の取引は、フランスの子会社が付与する購入選択権付自動車リースの債権を担保とした、737百万ユーロ相当の証券を発行した（100百万ユーロの自己保有を含む）。英国における自動車ローン、ドイツにおけるリース、及びフランスにおけるLOA契約の残価構成要素の私募証券化に係るリボルビング期間は、さらに1年間延長された。その金額は、英国で600百万ポンド、ドイツで400百万ユーロ、そしてフランスで400百万ユーロにまで増額された。

預金回収業務は、回収される資金のコストの面で特にダイナミックかつ競争力を有していた。預金は、市場調達コストの上昇の影響を軽減し、10年以上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。貯蓄の預金は年初末3.8十億ユーロ増加し、28.2十億ユーロとなった。

これらの資金に加え、未使用確定与信枠4.4十億ユーロ、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5.4十億ユーロ及び高品質流動資産（HQLA）4.6十億ユーロにより、モビライズ・ファイナンシャル・サービスズ・グループは、外部流動性を利用することなしに、12ヶ月以上の間、顧客への融資を維持することができる。2023年12月31日現在、モビライズ・ファイナンシャル・サービスズ・グループの流動性準備金（ヨーロッパの範囲）は14.6十億ユーロであった。

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。

2023年12月31日現在、利率が並行して上昇した場合、ルノー・グループの純利息マージン（NIM）に、マイナス4.5百万ユーロの影響を及ぼす。通貨毎の影響は以下の通り。

- ・ /ユーロ建ての項目に対するマイナス5.4百万ユーロ / 英国ポンド建ての項目に対するマイナス1.3百万ユーロ
- ・ /スイス・フラン建ての項目に対するプラス0.2百万ユーロ / ポーランド・ズロチ建ての項目に対するマイナス0.6百万ユーロ
- ・ /モロッコ・ディルハム建ての項目に対するプラス0.7百万ユーロ / コロンビア・ペソ建ての項目に対するプラス0.2百万ユーロ

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、10.9百万ユーロである。

RCIバンク・グループの連結取引外国為替ポジションは、12月末時点で17.9百万ユーロである。

(ii) モビライズ・ビヨンド・オートモーティブ：新しいモビリティのかたちと電気モビリティサービス（充電ステーションやソリューション）に特化したブランド



		
600,000枚	35,000ヶ所	10,000台
モビライズ・チャージ・パスの発行数	2023年末までの充電ポイント数	モビライズ・シェアが利用可能な車両数

 <h1 style="font-size: 2em;">610,000名</h1>	2023年ハイライト	
	国際B2B産業展示会：	モビライズを新しい国で発表：
ZITY by Mobilizeの利用者数	<p>- Viva Technology (2023年6月) における2つのテーマ： V2G技術によるエネルギー、モビライズ・デュオとマイ・デュオアプリによるモビリティ（コネクティッド・カー）。</p> <p>- Solutrans (2023年11月)： プロフェッショナル・オーディエンスに向けてのモビライズ・ベントの初のプレゼンテーションを実施（四輪車セグメントではユニークな、100%電動のマイクロ・ユーティリティ）。</p>	<p>2023年9月、オランダのEV Experienceに出展。2023年11月、英国のEV Summit及びイタリアのEICMAに出展。</p>

ブランド戦略

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、ファイナンス、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、モビライズはグリーン・トランジションを進め、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。

サービス：車両とモビリティ

車両

- ・ **モビライズ・デュオ：**個人やモビリティ・オペレーター向けの2人乗り用電動四輪車で、都市部や都市周辺部での利用に適応している。小型かつコネクティッド対応で、利用時の排出量が少ない。モビライズ・デュオでは、自動車免許を要する車種と不要な車種の2仕様が提供される予定である。
- ・ **モビライズ・ベント：**地域での商品やサービスの配送に特化した1人乗り用電動四輪車。**ベントは荷台ボックスを搭載し、1立方メートルの合計実効積載量を提供する。**モビライズ・ベントは、配送関係者や小売商向けに、都市中心へのアクセスや駐車のコストを促進する。

モビライズ・デュオ及びベントは、100%電気自動車であり、140kmの航続距離を実現している。

技術的ソリューションとモビリティ向けサービス



エネルギー

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**」：ヨーロッパ25ヶ国内の600,000ヶ所を超える充電ポイントのネットワークへのアクセスを提供する**支払用カード**。MYルノーのアプリケーションを通じて、ターミナルの場所やアクセスルートを把握することができる。
- ・ 「**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。このアプリケーションはフランス、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

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。

III. ルノー - 日産 - 三菱アライアンス

(i) 全体概要

2023年、長年にわたるパートナーシップの確固たる基盤のもと新たな章が幕開けし、アライアンスの新たな推進力が実現した。2023年11月8日に効力が発生したルノー・グループと日産との新提携契約は、パートナー3社にとって重要なマイルストーンとなるものである。当該契約は、メンバー各社のためだけでなく、当社のすべてのステークホルダーのために価値創造を最大化する、長期的でバランスの取れた、効率的かつ機動的な新たな連携の基礎を築くものである。高付加価値のある具体的なプロジェクトに焦点を当てたこの新アライアンスは、さらなる成長機会を創出し、各社の技術に依拠して業務効率を向上させ、すべての市場において主要なプロジェクトを特定する取り組みを継続する。これにより、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、各社の革新やその変革が促進されるであろう。

当該契約は、ルノー・グループ、日産及び三菱自動車間の連携を、高い価値を創造する事業プロジェクト、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強化、ルノー・グループと日産との間のリバランスされた株式持ち合いと強化されたアライアンスのガバナンスという3つの分野で最大化することを目的としている。

(ii) アライアンス・パートナーシップの新たな章

高い価値を創造する事業プロジェクト

アライアンス2030ロードマップに則して、また、2023年11月8日に効力が発生した新しいアライアンスの原則の一環として、3社は中南米、インド及びヨーロッパにおいて、自動車のみならず新しい自動車エコシステムに関して、市場、車両、技術の3領域で、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新プロジェクトを発表した。各社は、価値を創造し、短期的に大幅なコスト削減等のシナジーを生み出すこれらのプロジェクトによる恩恵を享受することとなる。

中南米

- ・ 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1トンクラスの日産・フロンティア/ルノー・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
- ・ ルノー・グループが開発し最近「ナイアガラ」の名称で発表した新型の1/2トンクラスのピックアップも日産向けであり、上記の1トンピックアップと同様、日産の自社ブランドで発売される予定

また、これらの2車種は、アルゼンチン国内の同じ工場で製造される予定である。

- ・ ルノー・グループと日産は、いずれもCMF-AEVプラットフォームをベースとした同地域向けの共通のAセグメント電気自動車2車種を開発する予定
- ・ 加えて、日産は、CMF-Bプラットフォームをベースとした中南米向けキックスの新世代モデルを発表

インド

- ・ ルノー・グループと日産は、国内市場及び輸出向けに、4車種の新型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
- ・ この製品を完成させるため、また、中南米と同様に、日産とルノー・グループは、Aセグメントの電気自動車の生産において協業を検討中

ヨーロッパ

- ・ 三菱自動車は現在その販売網にて販売中のASXとコルトの各モデルは、ルノーが開発し既に製造。これらはCMF-Bプラットフォーム（既にクリオとキャプチャーに使用されている）をベースとしており、ルノー・グループと三菱自動車間のその他のプロジェクトにも及ぶ可能性の高い協力内容
- ・ 電気自動車及びソフトウェアに特化したルノー・グループの新法人であるアンペアは、電気自動車分野において、同社初のCセグメント電動SUVを三菱自動車向けに開発予定。当該車種は三菱自動車自社ブランドで発売予定で、まず欧州市場に投入されてから、国際的に展開される見込み
- ・ 一方では商用車分野、もう一方では電気モビリティ分野の分野において、2つの専門知識を元にして、ルノー・グループは、ソフトウェア定義自動車技術の利用により恩恵を得る初の車両である最新世代型の電気自動車バンを2026年に欧州市場に投入。共同プロジェクトの一環で日産に共有する予定

- 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アンペアにより開発・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

また、ヨーロッパにおいては、ルノー・グループ、日産及び三菱自動車の間の協業範囲は既に車両自体に留まっておらず、その協業範囲は引き続き拡大を続ける見込みである。

- ルノー・グループと日産は、長年にわたり、欧州でのモビライズの強力なプレゼンスを、ネットワークの資金調達と顧客ネットワークの両面のみならず、保険やサービスに対して活用
- 電気モビリティに連動したバリューチェーン上で、ルノー・グループと日産は、自社の商業ネットワークの強みと地理的対応範囲を活かして、急速充電ステーションのネットワークにつき協力する予定
- 循環型経済の分野では、ルノー・グループが設立した法人であるザ・フューチャー・イズ・ニュートラルの持分を日産が取得する予定。これにより、使用済み車両の処理や、これらのセンター及び生産拠点からの原材料回収等の主要な活動について、より厳しい規則の中でも最善の効果をもって取り組むことが可能

その結果、これらすべてのプロジェクトは着手済みの成果と取り組みに合致し、以下を確認・補完する：

- 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は、ルノーのオーストラル、ラファール及びエスパス、日産のキャシュカイ、ローグ及びX-トレイル、並びに三菱のアウトランダーに使用されている。これらの車種は現在すべて市販されており、ルノー・グループ、日産及び三菱自動車が発展させた「スマート差別化」ロジックの恩恵を受けている。このロジックは、車種ごとに、規模の経済を生み出すためにプラットフォーム、工場、パワートレインに関する望ましい共有を定義しつつ、必要な特殊性のレベル（デザイン、特徴、ブランドの識別要素等）を保証するものである。
- 2030年までにルノー・グループ、日産及び三菱自動車の新型電気自動車モデルのうち80%超に使用される見込みの、5つの共通電気プラットフォームは、最大の地域において市場の大半を網羅している。
 - CMF-AEV： 最も手頃なプラットフォーム。現在は新型ダチア・スプリングに使用されており、前述のとおり中南米及びインドにてルノー及び日産が使用する可能性がある（研究が進行中）。
 - KEI-EV： 超小型電気自動車用。主に日本市場向け。
 - LCV-EV： 最新の100%電気プラットフォーム。ルノー・グループが開発し日産の次世代型モジューラ電気自動車バン用にデザインされた。
 - CMF-EV： 汎用性電気プラットフォーム。日産のエリア、ルノーの電動メガーヌE-Techにて既に使用されているが、将来的にはルノーのセニックにも使用される予定で、また、三菱自動車にとっては初のCセグメント電動SUVとなる。新型ジューク及び新型リーフの後継車種となる電気自動車についても、このプラットフォームをベースとする予定である。
 - CMF-BEV： 新コンパクトEV用のプラットフォーム。2024年に投入される予定であり、ルノー、アルピーヌ及び日産の各ブランドの車種に供給する。これらの中には、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。
 - 前述の新型電動C-SUV及びマイクラの後継車種となるコンパクト電気自動車は、それぞれ三菱自動車及び日産が100%デザインした車種であり、北フランスの電気自動車の生産拠点において生産するためにアンペアが開発を進めている。

先端テクノロジー分野でも協力を継続

- コネクティッド・モビリティの分野では、アライアンスのメンバーは、その自動車にグーグルのエコシステムを導入した初のグローバル総合自動車メーカーとなった。このシステムは、現在は3メーカーのラインナップ全体で展開中であり、2026年までに年間5百万台超がアライアンス・クラウドに接続されて納品される予定であり、それにより路上を走行するコネクティッド・カーの総数は25百万台を超える。
- 次世代に向けて、ルノー・グループは、その子会社のアンペアを通じて、一体型の電気・電子アーキテクチャを開発中であり、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、最適なパフォーマンスを提供する。現在ルノーが開発中で日産が顧客となる最新世代の電気多目的車は、完全ソフトウェア定義自動車を対象に定義され、2026年に発売される。このように設計された車両

は、自動車のライフサイクル全体を通じて、自動リアルタイムアップデートの恩恵を受けるであろう。これにより、特に、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。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、3社にとって新たな分野での価値創造の機会を創出する。これらのデジタル体験は、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、3社は位置している。

- ・ バッテリーの分野においては、バッテリー技術に関する深い専門知識を有することから、この分野の革新においては日産がリードする。ASSB（全固体電池）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倍に向上する。また、充電時間を3分の1に短縮することで、顧客はより快適により長い距離を走行できるようになる。2030年よりも前にASSB技術を量産し、将来的には内燃エンジン自動車と同等のコストを達成することを目指し、それによって世界中の電気自動車への移行を加速させる。

これらの2つの事例（ソフトウェア定義自動車及び全固体電池）は、他の多くの企業によって補完されるであろう。毎年2回「テック・ショーケース」が開催されるが、その場で3社は、顧客とサプライヤーの関係で、他のパートナー企業が参入又は採用できるよう新技術をプレゼンテーションする予定である。

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強化

これらの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の目標を実現できるよう、メンバー各社が立ち上げる事業計画を強化する目的で立案されている。

協業分野には以下が含まれる。

アンペア

- ・ 日産は、欧州におけるルノー・グループの新法人であり電気自動車及びソフトウェアに特化するアンペアの戦略的投資家になるため、アンペアに対し最大600百万ユーロを出資する
- ・ 三菱自動車は、アンペアに対し最大200百万ユーロを出資する

ルノー・グループのパートナー2社はアンペアの顧客でもあり、上述のとおりアンペアは同社に対して新車種を提供する予定である。

この投資機会は、日産及び三菱自動車の電動化戦略の一部であり、費用効率化や電気自動車製品及びパワートレインのラインナップ拡大など、様々な潜在的利益とシナジーを創出している。これらは、欧州及びその他の潜在的市場における日産及び三菱自動車の目的及び取り組みを補完するものである。

ホース

- ・ 日産は、低排出ハイブリッド（ICE）及び内燃パワートレイン技術のスケール効果を高め、市場範囲を拡大するためのルノー・グループの取り組みの1つである、ホースの顧客となる予定
- ・ ホースは、日産の12工場、約500,000ユニットについて、6系統のギアボックスとエンジンを納入する予定。潜在的には三菱自動車を含む多くの業界内顧客に提供する意向

これらの取り組みは、ルノーが開発したソフトウェア定義自動車（SDV）、日産が開発した全固体電池（ASSB）並びに先進運転支援システム（ADAS）及び自動運転システムなど、技術的な協業を行っている既存の分野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

2023年2月6日及び同年7月26日に行われた公表に続いて、必要な規制上の承認を得た後、ルノー・グループ及び日産の間の新提携契約の効力が2023年11月8日付で発生した。これにより、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が確定し、従前のアライアンスに関連する契約（すなわち、再締結版提携基本契約、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）が置き換えられた。

その結果、新提携契約の効力発生以降、ルノー・グループ及び日産は現在は15%の株式持ち合いを行っており、それぞれがロックアップ及びスタンドスティル義務により持株比率を15%に制限されている。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%とされ、両社は当該範囲内であれば自由に議決権の行使が可能である。

2023年11月8日、ルノーは日産株式の（合計43.4%のうちの）28.4%をフランスの信託に譲渡した。かかる株式の議決権は、特定の例外を除き、中立の方法で行使される。ルノー・グループは、これらの株式が売却されるまで、引き続き信託が保有する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。2023年11月8日以降、ルノー・グループは、信託内の日産株式の売却を受託者に指示できるものの、あらかじめ決められた特定の期間内に売却する必要はない。ルノー・グループは、日産との間で形成・調整したプロセスの一環として、信託内の日産株式の処分について完全な裁量を有するが、日産は、当該プロセスの中で、自ら又は指定された第三者の利益のために優先交渉権を有する。

ルノー・グループによる信託内の日産株式の譲渡は、ルノー・グループの財務諸表においていかなる減損にも繋がっていない。

ルノー・グループは現在、日産株式を収益化できる可能性を有することで、資金配分方針におけるより大きな柔軟性の恩恵を受けている。

新提携契約の効力発生以降、2023年12月13日に、ルノー・グループはフランスの信託に譲渡した日産株式28.4%の収益化を開始した。ルノー・グループは、日産の資本の5%に相当する日産株式211,000,000株を、764百万ユーロの売却価格で日産に対して売却した。この買収の一部として取得した株式について日産が決定した消却の後、ルノー・グループの直接の持分は機械的かつ自動的に増加し、日産の資本の15.79%となった。ルノー・グループが受益者であるフランスの信託は、現在、日産株式の24.63%を保有している。新提携契約に基づき、ルノー・グループは、15%を超えた0.79%分を譲渡する義務を負わず、日産は引き続き、ルノー・グループ内にて行使可能な議決権の15%につき持分を有する。

(iii) アライアンスの運営

アライアンス・オペレーティング・ボード

2019年3月12日に設置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・グループ、日産及び三菱自動車間の業務調整と、それぞれの株主及び従業員の価値創造に向けた新たな取り組みを担う。

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に続き、アライアンス・オペレーティング・ボードが、企業間のシナジーの模索を促進し、共同プロジェクトの特定、運営及びガバナンスを監督することを目的とする特別な機関であることが合意される。また、アライアンスの新しい働き方を主導し、検討すべきさらなる研究やテーマを提案し、意見の相違の解決を促進し、共同イベントを組織する。

これにより、参加メンバーからの競争上の機密情報が、アライアンス・オペレーティング・ボードのメンバー間の議論において開示又は使用されないことが保証される。すべての共同プロジェクトは、このルールを厳守して提示され、取り扱われる。

2023年12月31日現在、新しいアライアンス・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・ボードが行う提言は、そのメンバー全員の同意をもって採択される。アライアンス・オペレーティング・ボードは、3社及びアライアンスの利益にとって必要な頻度で開かれ、少なくとも毎月1回、フランス若しくは日本において、又は必要に応じビデオ会議によって開催する。

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。

将来的な協力に関する機会については専門の委員会が評価する。

2023年を通じて、ルノー・グループ、日産及び三菱自動車は、共同プロジェクトの強化により、業績、製品、技術及び市場に関して業界トップの座の維持を確保した。

2023年、アライアンス・オペレーティング・ボードは平均で月に1回又は2回行われた。また、日本で3回、フランスで3回、対面での会議が開かれ、あるいはビデオ会議を行った。

機会のリストは、2024年度の研究パイプラインにて決定されるなどした新規プロジェクトによって強化されている。

(iv) ルノー・日産 B.V. (RNBV)

2002年以降、RNBVはアライアンス内にまたがる戦略及び企画について意思決定及び提言を行う権限を有してきた。

2023年11月8日にルノー・グループ及び日産の間の新提携契約がその効力を発生してからは、RNBVは機能を持たない純粋な持株会社となった。

(v) 2023年度の共同取引の数値

2023年度において、ルノー・グループは日産からの購入を行った。当該購入については、連結財務諸表の注記12に記載されている。

IV. パートナーシップ及び提携

ルノー・日産・三菱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・パートナーシップの新たな章」を参照のこと。

水平統合戦略

新たなバリューチェーン（技術、産業、循環、サービスに関するもの等）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。

電気自動車の分野において

パートナーシップについては、ワイロット(ルノー・グループが21%の持分を保有するフランスのスタートアップ)とは革新的な軸流のe-engineを大型の規模で開発及び工業化すべく提携し、エアバスとは次世代型のバッテリー・システムを開発すべく提携し、またCEAとは非常に高効率な双方向型充電器を開発すべく提携している。また、グーグル、クアルコム及びヴァレオをはじめとするソフトウェア分野で最高の企業ともパートナーシップが構築されている。しかし、ルノー・グループは2017年のインテルのチームの統合と2020年のソフトウェア・ファクトリーの創設を受け、自社の強力なソフトウェア技術及びノウハウからも恩恵を得ている。このためルノー・グループは、トゥールーズとソフィア・アンティポリスの拠点だけで1,500人を含む、2,800人の技術エンジニアに依拠している。

将来の電気自動車のバッテリー生産に向けて、ルノー・グループは主に2つの戦略的提携先（エンビジョンAESC及びベルコール）を選んでおり、そのバッテリー工場は、エレクトリシティ部門の近く、フランス国内に所在することとなっている。

エンビジョンAESCはバッテリー技術及び工場の観点から世界規模のプレイヤーである。この提携先は2024年にドゥエーに容量9GWhのギガファクトリーを設立し、2030年までに24GWhに達するという目標を掲げている。目標は、将来のR5を含めたルノー・グループの電動モデルにとってコスト競争力のある、最先端の低炭素バッテリーを生産することである。

ベルコールは、バッテリーセルの開発に特化したフランスのスタートアップであり、ルノー・グループはその持分の19%を取得している。ダンケルクに置かれる同社の将来のギガファクトリーは、毎年、ルノー・グループのブランドの上位セグメントの車両（特に2025年からは、フランスのディエップで製造される、アルピーヌによる未来型100%電動C-Crossover GT）に装備する12GWh相当のバッテリーを供給する。

また、ルノー・グループは電気自動車用バッテリーボックスを製造すべく、敏実集団(Minth Group)との合併会社の設立を発表した。この合併会社は、2023年にリュイツに2つの新製造ラインを設置し、2025年までに年間300,000個のバッテリーボックスの製造能力を備える予定である。

産業の脱炭素化の軌跡に沿って、2022年には同社は、フランスで最大のグリーン電力供給契約をヴォルタリアと締結したほか、ドゥエーでの深層地熱発電プロジェクトをエンジーと行うなど、3つの大きなパートナーシップに調印した。

原材料の供給を確保するため、ルノー・グループはバルカン・エナジー、Arverne Group、テラフェーム及びManagem Groupと戦略的パートナーシップを締結している。

小型商用車の分野において

ソフトウェア定義自動車（SDV）は、設計から車両の寿命の終わりまで、ユーザーから学習しつつメーカーとの繋がりを維持し、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。

2022年、ルノー・グループとクアルコム・テクノロジーは、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技術提携を強化した。

2022年11月、ルノー・グループとグーグルは、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、2023年7月11日に合弁契約を締結し、それぞれが新会社の50%の持分を保有し、今後の世界的な需要に応えるべく、次世代の熱、ハイブリッド及び低排出量のパワートレインのリーダーとなることを目指す。

中古車

2021年12月、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・サービスズは、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2017年に設立された、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、また、2023年にはフォルクスワーゲン・ファイナンシャル・サービスズと共同での新たな金融投資により、このプラットフォームへの関心を確認した。

Heycar.frの主な目的は、従来の金融及び自動車リースのソリューションにより、中古車の買い手のための道筋を創造し、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。

このサイトは2022年にフランスでローンチされ、2023年も、広告掲載件数、サイトの来訪者数及びHeycarブランドの評判などの観点から同国で成長を続けた。

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ダイムラー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・ベンツの都市型小型商用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もと、カンゲーをベースとしてルノーが開発した小型バン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。

小型バンセグメント：ルノー・日産アライアンスのもと、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小型バン「NV300/プリマスター」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年度に締結された商業協定に基づき、ルノー・トラックの販売網を通して販売されている。

2023年10月、ルノー・グループ、ボルボ・グループ、CMA CGMグループは、新しい電動小型バンのファミリーとそれに関連したサービスを開発、生産及び販売する合弁会社を2024年に設立するための契約の締結を発表した。

大型バンセグメント：ルノー・日産アライアンスのもと、日産との間で、ルノーがマスターをベースに開発した大型バン「NV400/インタースター」を、パティイー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2011年度に開始された。

マスターも、2009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、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。この自動車は日産及びルノー向けにサンタ・イサベル工場（アルゼンチン）で生産され、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、Hyvial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

2021年に、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、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、中堅公開企業、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を有する、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）。

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、安全な、双方向接続された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。

自動車の充電ネットワークへの接続の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年に販売されたモビライズ・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、モビリティの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の保護を可能とするため、サイバー攻撃の試み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（人工知能）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組み込まれる。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、道路交通の流れに関する知識、インフラの状態と安全性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とサイバーセキュリティスキルへのニーズに対応するため、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、選び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、Bac+3～Bac+5レベル（3～5年の大学学位レベル）の2つの徒弟制のトレーニング講座を創設した。

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を使用した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、ソフトウェア・レピュブリックのEIG (Economic Interest Grouping) の一環として創出され、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の恩恵により、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、中国最大の民間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、2024年の生産開始予定で、ルノー・コリア自動車（RKM）が釜山工場で生産する。

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（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・グループの製造拠点、自動車、エンジン及びギアボックスの生産及び輸出における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。

2022年の製造委託契約の締結に伴い、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、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。2023年の終わりまで、eGTは158,000台の車両を生産しており、これらはヨーロッパ（ダチア・スプリング）及び中南米（ルノー・E-クウィッド）に輸出され、東風ブランドで69,000台が販売された。

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（華晨雷諾金杯汽車有限公司）（RBJAC）は、2017年12月からCBAチャイナ・オートモーティブ・ホールディング・リミテッド（華晨中國汽車控股有限公司）との合併会社であるが、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・シャーンハイ（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。2023年7月17日、ルノー・s.a.sは、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）及び共同株主であるジャンリン・モーターズ・コーポレーション・グループ（JMCG）と包括契約を締結し、JMCGに対してルノー・s.a.sの持分50%を売却する意思を通知した。また、株式譲渡に関する現地行政当局の承認を見越して、JMEV及びその子会社の新たなガバナンス体制が定められ、ルノー・グループによる当該事業体への独占的な支配は排除された。

2022年、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、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、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ている。

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

アルジェリア

オラン工場は、ルノー（49%）、SNVI（ソシエテ・ナシオナル・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・プロデュクション（RAP）により所有されている。2022年にMADAR HoldingがSNVIのRAPに対する34%の持分を取得した。

1年半の生産停止の後、この工場は2021年の夏に部分的かつ断続的に操業を再開している。2022年及び2023年には既存の部品ストックによる僅かな活動があった。2023年以降、この工場は再立ち上げの認可を待ち続けている。

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レファレンス・パートナーであり続けている。

環境部門

2022年10月、ルノー・グループは、ヨーロッパで初めての自動車循環経済の会社であるザ・フューチャー・イズ・ニュートラルの創設を発表した。同社の目的は自動車産業が資源中立化に向けて進むことを可能とするツールを提供することである。ザ・フューチャー・イズ・ニュートラルは、専門の子会社や長年の提携先を通じて、バリューチェーン全体を通じ事業を展開している。ザ・フューチャー・イズ・ニュートラルはまた、クローズド・ループ・バッテリー・リサイクルを含む新事業のため、新たなパートナーシップを開発している。

(2) 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、個人の安全と自動車の全車両の環境影響（汚染物質の排出量、CO₂、騒音、資源への負荷の低減等）の両方に関して、各国の要件を満たしている。

欧州連合の規制枠組みは、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（規則（EU）第2019/2144号による改正を含む。）に基づいており、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一般安全規則（General Safety Regulation）（GSR）として知られるもので、これによって型式認証及び製造工程管理、並びに市場に出された車両の統計的かつ継続的な監視が強化された。

自動車メーカーはまた、欧州委員会や国連などの支援の下、作業部会を通じて世界レベルでの規制強化に積極的に関与しており、こうした規制変更が自社の技術的・産業的能力とその実施タイムスケールを確実に考慮したものとなるようにしている。

汚染物質の排出量及びCO₂

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規則（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要件水準が大幅に引き上げられた。

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）として知られる、より現実に近い走行条件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）が、Euro6及びCO₂上限値を用いた汚染物質計測の対象となった。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サイクルは、RDE（実路走行排気（Real Driving Emissions））として知られる手順によって補完される。RDEは2段階（Eu6d-temp及びEu6d）で導入され、実際の道路条件下（走行、路面の状態、気象等）での排出量を確認することを可能にしている。

排ガス排出量に適用されるこれらの規制に加え、ガソリン車の燃料系統からの蒸発ガス排出量に関する規制も適用されている。排出量のレベルは大幅に低減され、2019年9月1日以降、新たな手順がすべての新型車に適用されている。

（CE）「排出量」規則第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。

排ガス規制は、規則第2017/1151号を改正する規則第2023/443号の適用により進化を続けており、EURO6d、WLTP第3法、及びRDEパッケージ5手順の修正及び改正を行うEuro6e/Eu6bis/Eu6ebis FCMとして知られる3つの新たな中間段階を導入した。

2023年9月から2027年1月の間、Euro6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、より厳しい要件が導入される。それには、PEMS（車載型排出ガス計測システム）の測定不確実性の大幅な低減、RDE運転の温度条件の拡張、排ガス関連補助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、並びにPHEVのCO₂排出量算定係数引き下げの第二段階が含まれる。

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、2022年11月に提案を行った。この提案は現在、欧州議会及び欧州理事会が共同で決定しており、2023年末までに合意に達する見込みである。その目的は、Euro7を排出ゼロの前の最終段階とすることである。この規則は、自動車の排出ガス（排気ガス及び蒸発ガス）に関する制限とプロトコルを強化し、例えば以下のような新しい要件を導入する。

- ・ タイヤの制動及び摩耗粒子に関する制限とプロトコル
- ・ バッテリーの排出ガスと性能に関する耐久性の向上
- ・ オーバーエミッション、NO_x、粒子、アンモニアを検出するための車内センサーを利用したオンボード・モニタリング（OBM）による車載モニタリングの強化
- ・ 排出ガス関連機能の「不正」処理（改ざん防止）に対する保護強化
- ・ 環境パスポートの作成など。

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、規則（EU）第851/2023号により改正され、2035年までに達成すべき目標を定めてい

る。2021年を起点として、CO₂排出量を2025年までに15%削減し、2030年には55%削減、2035年には100%削減するとしている。この最終値は、最終的に、排気ガスからCO₂を排出する新車、つまり、プラグインか否かを問わず、ハイブリッド・エンジンを含む、炭素燃料を動力源とするすべての内燃エンジンの販売に適用される金銭的罰則となる。

同じ原則は小型商用車にも適用され、2021年に定義された基準と比較して、2025年までに15%、2030年までに50%、また2035年までに100%削減することを目標とし、内燃エンジンに対する罰則と同じ結果となる。

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。また、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、一定の発展も提供されている。

2024年以降、新しい走行中検証規制が施行される。これにより当局は、メーカーのCO₂申告が、走行中にサンプリングされた車両で測定された値に適合しているかどうかをチェックできるようになる。不一致が見つかった場合、メーカーのCAFEスコアは、その車種が販売されたすべての年について再計算される。この再計算は2021年から遡って適用される。

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大陸においても、地球温暖化対策や排ガス規制の目的は似ているがタイムテーブルが異なる規則が見られる。

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、一般的な安全性に関して、メーカー各社は、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に沿って、全ラインナップ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ている。

受動的安全性

2022年7月以降、新たに型式認証されたすべての乗用車及び小型商用車は、前面・側面・後面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、歩行者の安全性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、新たに型式認証された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しなければならない。

- ・ 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月以降に新たに型式認証された乗用車及び商用車（小型商用車及び公共輸送車）は、乗用車、公共輸送車、小型商用車、大型商用車のカテゴリーに応じて、車両の前面・側面・後面に、車両周辺の歩行者及び自転車を検知及び／又は視認するシステムを装備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）も導入した。これらの要件は、2022年7月に新たに型式認証された車両について発効し、また2024年7月から欧州連合において新規登録された全車について適用する。

これらの新たな規定は、すべての決定と認可が監督当局に対して追跡可能かつ透明性を有すること、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が車両デザインに組み込まれていることを確保するために、高度に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。

UTACとCNRVは2022年初めにルノーのガバナンス体制を認定した。特に新たな生産拠点の追加や、パートナーシップのための協働システムの認定など、拡張が進行中である。

日本、韓国、トルコ、イスラエルのような様々な国が、同様の要件を、同様のスケジュールで採用しているか、採用する予定である。

これらの要件に加えて、メーカーはソフトウェアの更新の判断や車両構成の追跡可能性を確保するために、ソフトウェア変更管理システムを実施する必要がある。UTAC及びCNRVは、ルノーのソフトウェア更新管理システムを2023年に認定した。

自動運転車及び/又はコネクティッド・カー

強制的な装備ではないが、ドライバー・デリゲーション・サービスを提供する車両に関する規制は、初期において、運転者が渋滞時及び高速道路で車線変更を行わず運転することを可能にするシステム（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。

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多く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・システム型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、より導入が容易で、2020年代半ばまでに車両適合性が強制となる可能性のある、電子的手段の導入に取り組んでいる。

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「データのアクセスと転送」に関して主要な課題を引き起こしており、背景にはマネタイズと新しい「ビジネス」に関する非常に重大な課題がある。

現在、欧州委員会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、特に、メーカーにとって、個人データ保護法（一般データ保護規則）の仲裁の下で確実に自由競争と知的財産のバランスが維持されることが必要である。

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。

欧州連合は、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な規制ガイダンスのほとんどを定めている。

これらには、以下のものが含まれる。

- ・ 欧州のREACH（すべての物質に適用される一般的な枠組み）、POP（残留性有機汚染物質）及び物質の殺生物性製品規制
- ・ 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
- ・ バッテリーのリサイクル性及び耐久性に関する規制

留意すべきは、欧州委員会のグリーン・ディールが、今後5～10年の間に、車両設計に影響を与えるような多くの変更を導くことを目的としていることである。

この規制の目的は、短期的又は長期的に環境や人間及び動物の健康全般に悪影響を及ぼす物質の禁止を拡大し、迅速化することである。例えば、現在のフッ素系物質（PFAS）の禁止については、限定的な適用除外を認めつつ、速やかに実施すべきである。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、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。

欧州委員会の目的は、国連の環境プログラムに基づき国際条約で認められている場合、欧州連合で適用されている禁止措置を世界の他の地域にも拡大することを奨励することである。これは、残留性有機汚染物質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が、ライフサイクル全体を網羅する規制（EC第2023/1542号）へと展開する。

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、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・環境的性能をまとめた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

車両に関する限り、回収・リサイクルに限定した現行の規制が、ライフサイクル全体を網羅する規制へと展開し、車両の再生プラスチック製品の含有量に対する要求事項を課す。

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いて適用される法的枠組は、型式認証試験の監視強化、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、技術検査の強化及び生産車の法規適合性（CoP）検証プロセスの強化による全車両の一般的状態の維持、市場に投入された車両の適合性の監視などを通じて、要件及び規制当局によるチェックが厳格化する傾向を示している。

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事業の一環として、ルノー・グループが自社の自動車・製品を営業又は販売する各国において、特に自社が運営する拠点・施設及び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

「IED指令」（産業排出指令）として知られる2010年11月24日付欧州指令第2010/75/EU号は、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。

また、IEDは、特定の産業施設が行政の認可の対象であることも定めている。この認可は、一定の環境条件（事業者が汚染に対する適切な予防措置を講じ、施設が少なくとも規制の閾値を遵守していること）が満たされた場合のみ認められる。

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。BATは、「BREF」（利用可能な最善技術参照集）にまとめられ、活動セクターごとに、生産条件下で許容される排出量のレベルが設定されている。

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。審査請求を提出した後、関係する生産拠点は、2024年12月までに、新しい閾値に適合するよう要求されたBATを実施する必要がある。さらに、ファウンドリ及び表面処理活動に関するSF及びSTM BREFの改定も、それぞれ2019年及び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義務を再定義している。

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、定格火力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）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、エネルギー効率が高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次評価報告書に記載されている通り、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、2015年から2030年の間に、地球温暖化係数（GWP）の高いものを禁止することで、フッ素化ガス排出量を80%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に関する欧州指令第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・グループの複数の拠点に適用される。第4段階（2021年～2030年）の実施は、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。

スキームの対象となる拠点は、毎年、温室効果ガスの排出量を申告し、排出されたCO₂量のトンに相当する数の「排出枠」を放棄しなければならない。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、実施規則（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。

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。釜山及び器興区のRKM工場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、欧州レベルでの大きな分水地点毎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。

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2025年に向けた目標を設定したが、その実施のタイムテーブルは2027年まで延長されている。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保証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1.8百万人を超える欧州人が署名したことを受けたものである。

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号の適用において、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。関係する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・グループ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)が責任を有する。

最後に、水資源の不足の深刻化は今後の大きな課題である。

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、廃棄物生産者に廃棄物の発生を抑制し、回収を最大化すること(第一に再利用とリサイクル)によって廃棄物を処理することを義務付けている。

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。

1992年に発効した、**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定、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。

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事業に適用される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の合意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)

- ・ 認定販売業者間における地理的又は顧客市場の絶対的分配（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。

2023年6月1日以降、これらのアクセス義務は、車両センサーから生成されるデータにも拡大された。アクセス拒否は、サイバーセキュリティを理由に正当化される可能性がある。

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競争を促進する目的で、視認性を有する自動車予備部品の意匠による保護を排除するものである。

国家レベルでいえば、欧州諸国は修理条項の国内法における採択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、修理条項が採択されている。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、修理条項は、最終的に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、意匠制度の総合的評価に関する新たな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

子会社であるモビライズ・ファイナンシャル・サービスズを通じてルノー・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日付命令によって、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ための様々な規定を含む。

CRR規則として知られる、**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、資本比率、流動性比率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、CRR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）流行に伴い行われた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。特に、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号によりフランス国内法となった。

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、セーフガードを設定し、
- ・ 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日付命令第2018-361号によってフランス国内法化された、**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的情報文書（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日より適用されている。

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単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、これらの規則を遵守しなければならない。

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定めるガイダンス（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関するガイダンス（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【関係会社の状況】

（2023年12月31日現在）

（1）親会社

該当事項なし。

（2）子会社

2023年12月31日現在におけるルノーの連結子会社の総数は、194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537,386,347ユーロで、1株当たり15.25ユーロの議決権付株式35,238,449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）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。

2023年12月31日現在の売上高：50,708百万ユーロ。

2023年12月31日現在の従業員数：16,729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。

2023年度の純融資額：21.2十億ユーロ。

2023年12月31日現在の貸借対照表合計（連結）：65,196百万ユーロ。

2023年12月31日現在の従業員数：4,390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。

2023年12月31日現在の売上高：3,138百万ユーロ。

2023年12月31日現在の従業員数：2,717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、マドリッド通り 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。

2023年12月31日現在の売上高：6,910百万ユーロ。

2023年12月31日現在の従業員数：6,197名。

ルノー・ドイツランドAG(Renault Deutschland AG)

ドイツ、ケルン 51063、ペーター＝フツパーツ通り5

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。

2023年12月31日現在の売上高：3,585百万ユーロ。

2023年12月31日現在の従業員数：367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 n. 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：ルノー及びダチアの自動車の販売。

2023年12月31日現在の売上高：3,503百万ユーロ。

2023年12月31日現在の従業員数：216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140,073,819スイス・フランで、1株当たり303.716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市場取引（外国為替、金利取引及び工業金属の金融ヘッジ取引）の実行及び自己勘定のインターバンク取引。

2023年12月31日現在の貸借対照表（連結）：8,963百万ユーロ。

2023年12月31日現在の従業員数：32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、プロヴァンス ファフス アンジュラ、Commun Dou Meloussa, Zouan Franche Dou Meloussa 1

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s.a.s.はルノー・タンジェ・エクスプロイテーションの授権資本の99.99%及び議決権の60%を直接的に保有し、またルノー・デプロマン・アンデュストリエル・エ・コメルシャルはルノー・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0.01%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。

2023年12月31日現在の売上高：3,681百万ユーロ。

2023年12月31日現在の従業員数：6,336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 ウムラニエ 34770、バルカン通りNo: 47、ファティ・スルタン・メフメット・マハレシ

オヤック・ルノー・オートモビル・ファブリカラリの授権株式資本は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・ファブリカラリ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。

2023年12月31日現在の売上高：4,372百万ユーロ。

2023年12月31日現在の従業員数：5,288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。

2023年12月31日現在の売上高：5,235百万ユーロ。

2023年12月31日現在の従業員数：11,023名。

(3) 関連会社^(*)

2023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151円の議決権付株式4,009,715,112株に分割されている。

ルノーS.A.は、日産の株式の15.79%及び議決権の15%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-「(1) - III.ルノー - 日産 - 三菱アライアンス」を参照のこと。

5【従業員の状況】

安全、包摂的かつ学習重視の環境に向けて（EFPD1 EFPD2a EFPD4 EFPD5 EFPD6）

方法論的メモ

社会的業績指標は、2017年7月19日の命令第2017-1180号（将来の職業選択の自由に関する2018年9月5日の法律第2018-771号、2018年10月23日の不正防止法第2018-898号、及び農産食品セクターにおける貿易関係の均衡を図り、健全、持続可能かつすべての人が利用しやすい食料を提供するための2018年10月30日の法律第2018-938号により順次改正された。）及び2017年8月9日のデクレ第2017-1265号に従い、非財務業績声明（EFPD）で特定された主なリスクに対応するものである。

連結の範囲

連結の範囲は、ルノー・グループの完全連結子会社又は共同支配事業の定義に対応する会社をカバーしている。

この章では、以下の通り、いくつかの対象範囲を使用している。

- ・ モビリティスタートアップ企業を除くグローバルスコープ（ルノー・グループの従業員数の99.8%をカバー）
- ・ モビリティスタートアップ企業を除く完全連結子会社（ルノー・グループの従業員の94.92%をカバー）。共同支配事業の定義を満たす会社はインドのRNTBCIであり、66.67%をカバーしている。

一部の指標については、データが入手できないことなどから連結範囲の100%をカバーしていない。安全衛生指標は、モビリティスタートアップ企業、タンディル、南昌JMEV及び瀋陽RBACの子会社の中国工場を除き、対象範囲の100%をカバーしており、これはルノー・グループの従業員数の99%をカバーしている。2021年の対象範囲と比較して、ルノー・モスクワ、アフトワズ・グループ及びその子会社は報告対象範囲から除外している。

(1) 衛生、安全、人間工学（HSE）

ルノー・グループの拠点における衛生、安全及び人間工学に関する約束と行動は、ルノー・グループ警戒計画に詳述されている。

1. 方法論に関する情報を伴うリスク・マッピング
2. リスク・マッピングに基づいて各拠点の状態を定期的に評価するための手続
3. 各リスクについて、リスクを軽減し、重大な損害を防止するための措置
4. 実施した方策を監視し、その有効性を評価するためのシステム
5. 内部通報ツール

(2) 多様性、育成、従業員コミットメントの促進

2023年、ルノー・グループの人的資本は、131の事業体とルノー・グループが事業を展開する33ヶ国における105,497名の女性と男性で構成されていた。その一人ひとりが、モビリティを持続可能かつ世界規模でアクセス可能にするため、自らの決意とスキルを活かしている。ルノー・グループは、より持続可能かつより責任ある成長に向けて全力を傾け、またグローバル、公正かつ競争力のある人事方針を導入している。人事の原則、基準、プロセスは、共通の参照枠組みを提供することで、すべての従業員にとっての公正と透明性を確保している。ルノー・グループは、自動車セグメントにおける役割の変化に適応し、将来のモビリティの形を作り続けるために、企業としてのルノー・グループの迅速で、革新的、効果的、かつ熱心な学びの確保に向けて、世界的視野を持つ人事方針を導入した。この方針は、質の高い社会的対話をローカルとグローバルの両方のレベルで行うことを基本とし、以下の5つの優先課題に焦点を当てている。

- ・ 従業員の衛生と安全を維持するための倫理規範や規則を遵守しながら、持続可能な競争力を維持すること
- ・ あらゆる人材を引き付け、育成すること
- ・ チームに権限を与えるマネジメント手法を実行すること
- ・ 包摂的な文化を推進すること
- ・ 従業員のエンゲージメントを促進し、従業員エクスペリエンスを高めること

(i) 必要な資源とスキルの確保

デジタル革命や画期的なテクノロジーの急速な台頭に伴い、企業が必要とするスキルは変化しており、その適格性はすべてのレベルにおいてこれらの変革の影響を受けている。さらに、人材の特定は、自動車セクターに限らず、ますます競争が激化する市場において行われている。ルノー・グループは、このような急速な変化を予測し、それに適応するために、事業を展開するすべての市場で、幅広い経歴と専門知識を持つ従業員を新たに採用している。

A. 資源配分の最適化

2023年の特徴は、ルノー・グループの変革という文脈において、世界的に労働力が安定化したことである。この安定化は、自動車部門のほとんどすべての事業体で見られた。

最適化プランにより、未来の電気自動車、コネクティッド自動車、自動運転車、カーシェアリングを導入、開発するルノー・グループの能力を強化しながら、特にフランスの間接雇用者数を削減することにも成功した。

a) 過去3年間の国別従業員数の内訳及び平均従業員数 (EFPD1a EFPD1d)

従業員報告の範囲	2021年	2022年	2023年	2023年の割合
ルノー・グループ* (終身雇用及び任期付き雇用)	111,755	105,812	105,497	
アルゼンチン	2,147	2,122	2,609	2%
ブラジル	5,693	5,831	5,739	5%
フランス	41,613	38,161	38,101	36%
インド	4,334	4,569	5,357	5%
モロッコ	9,059	8,509	8,278	8%
ルーマニア	15,494	14,888	15,365	15%
スロベニア	2,215	1,493	1,459	1%
韓国	3,738	3,747	3,211	3%
スペイン	10,396	10,802	10,818	10%
トルコ	6,313	6,273	6,177	6%
その他の国	10,753	9,417	8,383	8%
ルノー・グループ平均従業員数	117,252	108,784	105,655	

* 海外駐在員は自国において計算される。

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。

2023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105,497名で、自動車部門は101,107名、販売金融部門は4,390名であった。

ルノー・グループは33ヶ国で従業員を雇用している。「上位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、従業員数の92.05%を占める。

b) 採用者の内訳 (EFPD1e)

新規採用者数は15,230名で、2022年度（13,716名）から増加した。ルノー・グループは、この採用水準により、自動車市況に適応すること、及びルノー・グループの変革を支援するために必要なスキルを補強することが可能となった。

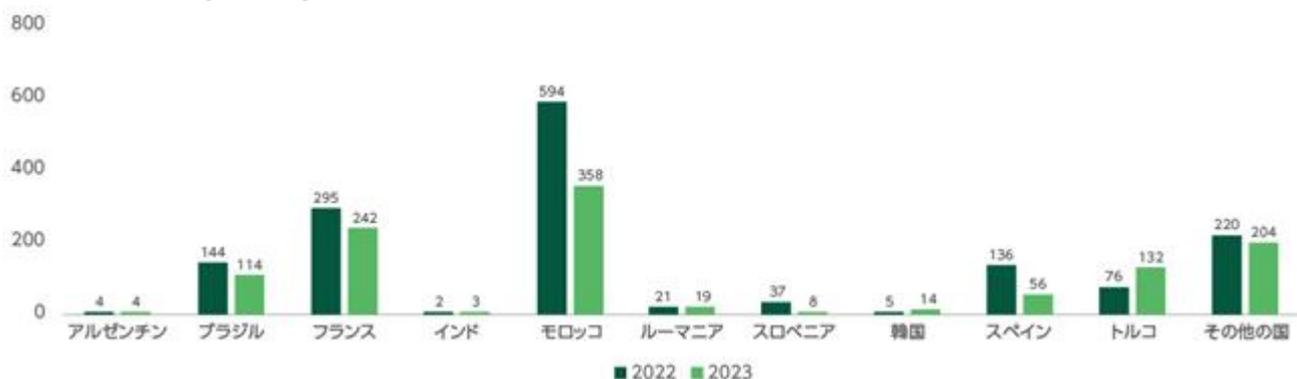
過去2年間の国別採用者の内訳 (%) (EFPD1e)



c) 解雇者の内訳 (EFPD1f)

同時期の解雇人数は、2022年度(1,534名)から25%減の合計1,154名であった。

解雇者の内訳 (EFPD1f)



B. 現在と未来のスキルに向けた準備

2021年、ルノーはモビリティ専門職の変革を支援するルノウ大学を設立した。工業、学界、企業から生涯学習の中心的人物を結集することで、ルノウ大学は、モビリティの電動化、循環型経済、データ・人工知能、ソフトウェア、サイバーセキュリティの5つのテーマに焦点を当てた研修コースを設計、普及している。

また、ルノウ大学は、著名な学者や技術者と緊密に連携して、資格認定やディプロマにつながる研修コースを開設している。電気モーターの製造について教えるクレオンのE-モビリティ工業アカデミー(EMIA)と、循環型経済に特化したフランスのサーキュラー・モビリティ・インダストリー(ICM)キャンパスは、この革新的な連携の一例である。また、ルノウ大学は、ルノー・グループが事業を展開する国々(スペイン、トルコ、インド等)での国際的開発プロジェクトによって、拡大を続けている。ルノウ大学は当初、ルノー・グループのフランスの従業員のみを対象としていたが、2021年以降すでに20,629名を超える従業員に対して研修を行っており、2025年までにルノー・グループ以外の5,000名を対象に研修を行いたいと考えている。

(ii) すべての人材のエンゲージメントと人材開発の確保

A. 従業員のキャリア開発の支援

従業員の支援と育成は、ルノー・グループのDNAの一部である。ルノー・グループは、従業員が各自の経験やその可能性を通じて、又は各自の希望や職業の進化に応じた研修を受けることで、成長し、発展を遂げられるよう、様々なキャリア開発の機会を提供している(70/20/10)。

a) 従業員とそのマネジャーとの毎年の対話：キャリア開発インタビュー

毎年、すべての従業員は、各自のキャリア開発における希望や自己開発プランについて検討するよう奨励され、これはキャリア開発に関する対話の一部としてマネジャーと共有される。その項目は、People@RenaultGroupというツールにおいて様式化されている。

また、人事部及びマネジャーは、人事委員会の会議や年1回以上の人材検討会議において、キャリア開発と自己開発の機会について議論している。これらの委員会の目的は、従業員の自己開発支援を強化することである。

b) 社内での移動：成長のための重要な方策

ルノー・グループは、経験の多様性を成長のための重要な方策と考えている。そのため、社内での移動方針では、従業員に各自のキャリア開発のかじ取りを任せ、ルノー・グループにおける移動とキャリアの管理に自主性を持たせることを目指している。

この方針の主要な原則には、社内雇用市場の透明性、職務変更時期の最適化、職務の定義から最終候補者の選定までのマネジメントの関与が含まれる。これらの原則の遵守は、以下のとおり、多様性と包摂を体現する、機動的かつ流動的な社内移動を保証するものである。

- ・ チーム内の経歴と個性の多様性と補完性の追求
- ・ 社内求人広告の作成や候補者の妥当性確認における差別の禁止
- ・ 求人の公表と社内候補者の優先順位付けにおける透明性を通じた機会均等

具体的には、2年以上その地位に就いており、社内移動プロジェクトに参加する従業員は、ルノー・グループの社内求人サイト、People@Renault Groupの「ジョブ・オポチュニティ」に掲載されている求人（2023年は12,000近くのポジションの社内求人への掲載があった。）に応募することができる。

フランスでは、移動のチャンスに加え、「オプティマム」制度が、対応可能かつ意欲的な従業員に対して社内の別の部署で一時的に短期の任務に就く可能性を提供することによって、社内でのスキルの潜在力を最適化している。これは、移動の手続きを進める前に新たなキャリアの方向性を試すチャンスともなっている。

c) 従業員にキャリア開発の指針を示すGrow@RenaultGroup

2022年、ルノー・グループは、従業員のキャリア開発の指針となる新たなデジタルプラットフォーム「Grow@RenaultGroup」を立ち上げた。従業員は、1つのスペースで、自己理解を深め、自分の将来について考え、自己開発プランを構築するための助言、ツール、資源を見つけ、それによってマネジャーとの話し合いの準備をすることができる。また、このプラットフォームは、他者との交流や、より正式な研修（デジタルモジュール、論説、書籍）を通じて、経験を通じた成長に向けた活動や具体的なアイデアも提供している。2023年にはこのプラットフォームにマネジャー向けの項目が追加され、従業員の成長を支援するための指針やツールが提供されている。

d) デジタルソリューション：People@RenaultGroup及びLearning@RenaultGroup

2019年以降、ルノー・グループは、People@RenaultGroup（ワークデイ）というデジタルソリューションを展開している。これは、自分のキャリアパスやスキルを紹介したり、キャリアへの希望を文書化したりするためのフィードバック・ツールや機能を従業員に提供するものである。

Learning@RenaultGroupは、利用可能な研修モジュールやe-ラーニングによって従業員の成長を可能とする、ルノー・グループのデジタル研修プラットフォームである。

B. スキル開発支援のための研修（EFPD5a）

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。

2023年度の研修チームの優先事項は、主に以下の点に重点がおかれた。

- ・ ルノー大学内の学習・開発コミュニティの強化
- ・ 提供される研修の受講率の向上と学習経験の改善
- ・ 研修の新たな実施法と学習組織の開発

a) ルノー大学内の学習・開発コミュニティの強化

ルノー・グループは、2024年までに新たな企業内大学であるルノー大学に機能アカデミーを統合することにより、人事組織をさらに発展させている。これまで本社機能の一部であった機能アカデミーの各チームは、ルノー・グループの人事組織に順次移管されており、ルノー大学の提供科目の拡大に貢献することとなる。この組織はさらに、ルノー・グループの本社機能との密接な連携を維持しながら、対象となる研修テーマの横断的機能を高めることにより、ルノー・グループの一部として創設された新たな事業体（ホース及びアンペア）を支援する。当社の組織は、17ヶ国の緊密でダイナミックな学習・開発コミュニティにも依拠しており、この研修を事業チームの近くで展開することを支援している。

2023年度に、2023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）が受講した研修時間総数は、2,519,196時間であった。（EFPD5b）

クラスター ^(*) 別の研修時間の内訳は以下のとおりであった。	2023年	2022年	2021年
ヨーロッパ（フランスを除く）	588,653	538,590	571,485
フランス	801,903	555,498	623,725
中南米	204,305	153,473	163,918
国際	257,750	311,966	466,440
アジア	343,112	282,695	
RUM ^(**)	323,473	294,959	370,442
合計	2,519,196	2,137,182	2,196,010

(*) 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の研修時間は合計1,142,416時間であった。

(**) 2022年には、RUM（ルーマニア、ウクライナ、モロッコ）はBRUMであった。同地域の名称はロシアからの撤退後、変更された。

主要9ヶ国において2023年度に実施された研修時間の内訳は、以下のとおりである。

主要9ヶ国の研修時間の内訳

研修/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
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
2023年合計時間	19,677	159,881	47,492	381,003	801,903	297,952	67,026	256,208	251,025

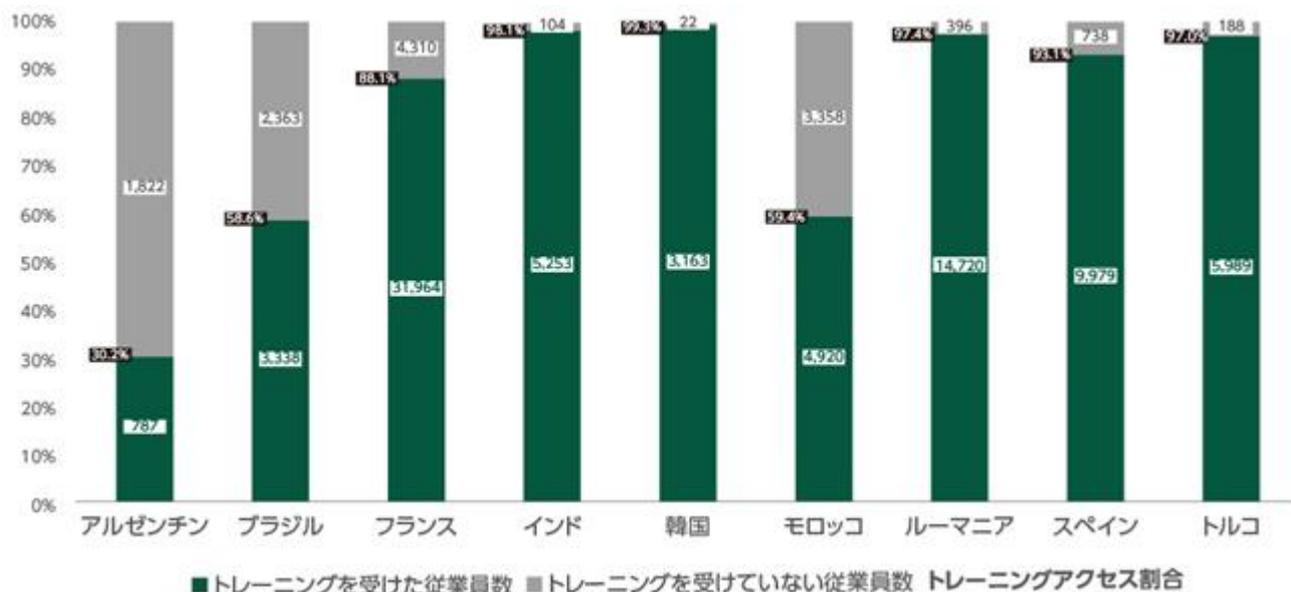
2023年度に世界中のルノー・グループの従業員が受講した研修時間数は、17.9%（+382,000時間）増加した。この変動の一因は、デジタルによる研修時間が大幅に増加したことと、倫理及び反トラストの実務に関するプログラムの貢献によるものである。

研修活動は、ルノー・グループの変革（マネジャーの研修、活動のデジタル化、新たなツールや作業方法等）及びルノー・グループの将来にとって不可欠な技術的活動（サイバーセキュリティ、データ及びAI、デジタルツイン、インダストリアルメタバース等）におけるチームのスキルアップの支援を目的として優先度の高いテーマに再度重点をおいている。社内の講師と当社の専門家からなるコミュニティの尽力により1百万時間を超える社内研修を当社のチームに提供することができたが、これは2023年に対面で提供された（かつ、当社の研修管理システムで追跡された）研修時間の約50%にあたる。

b) 提供される研修の受講率の向上と学習経験の改善

ルノー・グループにおける研修受講率の継続的上昇は、研修チームが毎月モニターしている主な指標の一つである。ルノー・グループの従業員による研修受講率を高めるため、事業を展開している国々において多くの取り組みが行われてきた。

2023年度、全体の研修受講率は85.8%であった（2022年度は81.2%）。平均研修時間は、従業員1人あたり22.4時間であった（2022年度は19.5時間）。研修を受けた各従業員の平均研修時間は26.1時間であった。こうした指標はルノー・グループが事業を展開している主要9ヶ国の主要な事業体において、毎月、モニタリングされており、ルノー・グループの登録従業員数の91%に相当する。これら主要9ヶ国における研修受講率は85.7%であった（2022年度は81.6%）。



同時にルノー・グループでは、重要なテーマの問題（リモートによるチーム管理、語学スキルの向上、腐敗防止、倫理等）を対象とする研修科目への迅速なアクセスを通じて研修科目の理解を容易にすることで研修管理システムの整備を進め、これと同時に、各従業員に好きな研修テーマの選択を認めることによって研修の道筋の個別化を可能にしている。また、従業員が自分のレベルに応じて優先すべき研修テーマを選び、常に期待に沿う研修を受けられるよう、特別な周知活動を実施した。

2023年3月、新任マネジャーのための新たなプログラムが開始された。この研修サイクルには、チームマネジメントの基礎に関するオンラインセミナー、マネジャー向け人事ツール、一連のオンライン活動、提携先であるチーム・ベーカーリーのプラットフォームで運営されるマネジャーのクラブが含まれる。

2023年には、自律的なりモット研修の新たな実務の定着により、デジタル研修が引き続き進化した。ルノー・グループの従業員は458,785時間（2022年は333,634時間）のデジタル研修に参加し、Learning@RenaultGroupにおける研修時間合計の23%を占めた。

ルノー・グループは、学習者に幅広いコンテンツ（技術的及び一般的）を提供している。その一環として、2023年には大規模なりモット言語研修促進運動を実施し、様々な視聴者による語学学習を推進した。15,500時間を上回る視聴時間の大部分が「必須」プログラムと「中核」プログラムに費やされた。

マネジメントの基本に関する8つの異なるテーマで構成される「マネジメントE-カデミー」は、現在、英語、フランス語、スペイン語で提供されており（ルノー・グループ内で話されるほとんどの言語の字幕をつけることができる。）、このプログラムをさらにアクセスしやすくしている。2023年12月末の登録生徒数は3,797名であった。

2023年6月、スペインの人事チームは、生産チームの全従業員を対象とするオンライン研修へのアクセスの促進を目的として、大規模なイニシアチブ「CONVIÉRTETE EN PROTAGONISTA DE TU DESARROLLO PROFESIONAL」を立ち上げた（2023年にはブルーカラー従業員の10%がLearning@RenaultGroupにアクセス可能であった）。

c) 研修の新たな実施法と学習組織の開発

2023年は、学習組織の年であった。ルノウ大学の創設に代表されるこのアプローチは、従業員の生涯学習、学習スタイル、及び自己開発に重点を置く6週間の研修キャンペーンに支えられた。

「実践的学習」というルノウ大学の教育のモットーは、当社のアカデミーが開発した研修コースやイニシアチブに反映されている。CNAM、Ingénieurs 2,000及びネクスト・ムーブとの協力によって開発されたE-モビリティ工業アカデミー（EMIA）は、このアプローチのエビデンスである。研修時間の70%近くが特別な工業機器の実用化に充てられており、その過程で得られた知識やスキルは定期的に評価されている。

研修の内容に技術革新を導入することで、研修システムの大幅な変更を支援している。これらのシステムは、様々な労働環境に適応した解決策を提供するものである。例えば、工業拠点の塗装チームの研修には、仮想現実と拡張現実が貢献している。その結果、研修時間の最適化と原料消費の大幅な削減が可能となっている。

遠隔学習の重視（ハイブリッドワークの出現とルノー・グループの活動の国際化による。）もまた、チームのスキルアップと知識の伝達を支援する具体的な解決策を提供している。これはまた、ルノー・グループへの帰属意識を強化しつつ、様々な国で様々な業務に従事する従業員が容易に利用できる研修コースの提供を可能にしている。

特に、ルノー・グループの人材管理チームと研修チームがSKEMAビジネススクールとの密接な連携の下に企画した研修コース「W-ジャーニー」は、女性人材の育成と、さらに大きな責任を引き受ける女性の支援に役立っている。この6ヶ月間にわたる100%オンラインプログラムは、幅広いテーマ（女性のためのリーダーシップ、戦略的問題の理解、イメージとコミュニケーションの管理）をカバーしている。この研修コースには、ルノー・グループのシニア・エグゼクティブの1人から提案された革新的プロジェクトに関する共同作業や、各クラスの集団的なメンタリングが含まれている。2021年9月に開始されたこのプログラムにはすでに19ヶ国のルノー・グループのすべての機能から227名が参加している。

その他の人材開発プログラム（CEDEPが主催するリモート・プログラム「MBEライブ」等）は、当社の女性人材の開発を目的とした企業間研修コースやメカニズムを含むオファーで構成されている。

2023年4月には、ソフトウェア・レピュブリックと提携して、スタートアップ企業との提携を促進する研修プログラムが、参加企業の約100人の従業員を対象に展開され、国際的な専門家からの声も取り入れられた。

C. 将来の人材とリーダーの準備と育成

a) 人材を特定、開発、維持するための国際的なアプローチ

ルノーリユーション戦略プランを支えるため、また競争の激しい労働市場において、ルノー・グループは、主要な人材を特定し、その成長を加速し、ルノー・グループに維持することを目的として、人事方針を適応させている。すなわち、人材育成アクセラレーターというアプローチである。ルノー・グループが事業展開しているすべての国で、以下のことを目指している。

- ・ ルノー・グループの戦略的課題に沿った様々な経歴を有するより多くの人材をより早く発見するために、より多くのリスクを取ることに
- ・ 人材の特定と開発にマネジャーを関与させ、権限を持たせることに
- ・ 新たなビジネスニーズにより適切に対応することに

2023年には、世界中で6,000名を超える人材が特定され、その育成策が規定された。

これらの人材の育成を支援するために、当該従業員は、全従業員が利用できる方策やツールに加えて、以下のとおり、ローカル又はグローバルに行われる補完的対策を利用することができる。

- ・ 自己理解を深め、自己の強みを認識し、自己開発やルノー・グループへの影響を高めるためのツール
- ・ 職能横断的活動への参加
- ・ メンタリング
- ・ コーチング
- ・ 指導力研修、コミュニケーション
- ・ 国外転勤

b) 組織のあらゆるレベルにおける女性の登用に向けた取り組み

ルノー・グループは、女性に選ばれる雇用主を目指している。その達成のため、ルノーは、以下の事柄を可能にする取り組みを行ってきた。

- ・ ルノー・グループの最高経営機関（リーダーシップ・チーム及びBMC）における女性比率を高めること。この比率は、社内の任用管理と積極的な女性採用方針（2022年のシニア・エグゼクティブの採用者では、2名中1名以上が女性であった。）により、2022年12月末の28.8%から2023年末には35.6%まで上昇した。目標は2025年末までに30%、2028年末までに40%を達成することである。
- ・ ルノー・グループにおいて女性の採用を増やすこと。ルノー・グループ全体で、全採用者数における女性の比率を50%にすることを目標としている。外部の人材に門戸を開いているポジションについては、少なくとも1名の女性候補者を提案しなければならない。
- ・ 新たな社内人材の特定方法により、より多くの女性人材を発見すること。2023年には、ルノー・グループが特定した人材のうち、責任のある地位に就くための支援と育成を受ける人材に占める女性の比率は34%（2022年比+2ポイント）となっている。
- ・ 女性の人材育成を支援すること。

- ルノー・グループでは、企業レベルだけでなく、現地の国レベルでも、女性の育成支援に特化したコースを提供している。企業レベルでは、対面によるセッション、セッションとセッションの間に行われる作業、自己開発モジュール、ワークショップ、メンタリングの組み合わせからなる以下の2つの旗艦プログラムが毎年提供されている。
- W-ジャーニーは、SKEMAビジネススクールとの連携の下に組織されたプログラムで、マネジャーからリーダーへの移行に向けて、6ヶ月間にわたり、女性人材を支援している。このプログラムは、2021年の開始以来、227人の有能な女性に恩恵をもたらした。2022年、このプログラムは「人事と経営における挑戦」カテゴリーの「デジタルラーニングエクセレンス賞」を受賞した。
- Be Your Own Leaderは、ロンドンビジネススクールとの連携の下に組織されたプログラムで、有能な女性がリーダーとしての潜在能力を解放し、ルノー・グループ内で重責を担う地位を得ることを可能にするものである。これに関して、プログラム受講者は、ルノー・グループの最高経営機関のメンバー1名とのメンタリングを受ける。このプログラムは創設以来、87名の女性リーダーに恩恵をもたらした。

D. 個人の業績の評価

a) 成果の重視から言動の評価へ

ルノーリノベーション戦略は、ルノー・グループを技術・サービス企業に変革させることを目指しており、これは経営風土の変革と、集団と連携の強化を意味する。

このため、プロフェッショナルとしての言動は、より良く共に働き、企業の持続可能な業績を改善、強化するための鍵として、成果と同程度に重要視されることとなる。

業績評価は2021年に見直されており、年間を通して、同僚との協調性、共通の基準、対話とフィードバックという3つの原則に基づいている。

b) 個人の貢献：内容（WHAT）と手法（HOW）の組合せ

ルノーにおいて、業績と個人の貢献度は、以下の2つの基準の組み合わせに由来する。

- ・ 内容（個別目標）、すなわち、その年に設定された目標の達成度の評価。
- ・ 手法（プロフェッショナルとしての言動）、すなわち、その成果がどのように得られたかの評価。



業績評価はマネジャーが行う。この評価は、年1回の「ピープル・レビュー」において、社内における一貫性と公平性の担保を目的とする平等性評価を行うことによって、体系的に強化される。また、従業員による自己評価の情報も取り入れており、これについてはピープル・レビューの前に共有できる機会が設けられている。

また、この評価は、年1回の面談におけるマネジャーと従業員間の交流と対話だけでなく、年間を通じて行う定期的なフィードバックも基本としている。毎年の評価は、過去1年間の成果を見て、チームの業績に対

する従業員の貢献について話し合う機会となる。また、定期的なフィードバックにより、マネジャーと従業員は、目標の進捗状況と観察されたプロフェッショナルとしての言動について話し合うことが可能となる。

成果が想定を下回った場合には、マネジャーと従業員が改善プランを実行し、個々の業績の活性化を図る。

c) 開発ツールとしてのフィードバック

ルノー・グループは、エンゲージメント、自己開発、及び集団の業績向上のための重要なプラクティスであるフィードバックの文化を奨励したいと考えている。

その目的は、新たな機会を提供することによって、フィードバックの収集と付与の新たな原動力と習慣を生み出すことである。

例えば、従業員はいつでも、又はプロジェクトの終了時に、同僚や社内の顧客等からのフィードバックを要求することができる。マネジャーは、従業員との話し合いに備え、従業員の成長を支援するために、ある従業員についてのフィードバックを収集することもできる。従業員及びマネジャーには、フィードバックの質を確保するための資料やツールが提供されている。

ルノー・グループでは、フィードバックの請求や収集を容易にするために、ワークデイの人事情報システムの機能であるPeople@RenaultGroupを利用している。

(iii) 競争的な給与方針 (EFPD1g)

A. 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いて決定される。

- ・ **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する。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を可能とすることである。
- ・ 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。

2023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。

但し、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。

B. 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年以降、ルノー・グループは、すべての従業員をルノー・グループ戦略とルノー・グループの将来の業績に関与させるために、従業員の株式保有を促進する強固な方針を実施してきた。2023年に、ルノー・グループは、2年連続で、大規模な株式保有オペレーションであるルノー・グループ・シェアプランを更新した。

ルノーは、改革を行い、自らを未来に投影することによって、そのルーツを忘れることはない。反対に、ルノーは、自らを比類なき会社としてきた社会的実験場の伝統を継続しながら、この伝統を更新している。

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。

- ・ ルノー株式8株の無償割当 (30ヶ国で展開)
- ・ 優遇条件にてルノー株式を取得できる可能性 (23ヶ国で展開)

引受制度に基づいて、適格従業員は、最高経営責任者による引受価格の設定日に先立つ20日間の平均株価から30%の割引で株式を引き受ける機会を得た。引受価格は26.28ユーロであった。この30%の割引に加えて、ルノー・グループはさらに無償株式8株を上限とする追加拠出を行った。

2022年度と同様、ルノー・グループ・シェアプラン2023は、ルノー・グループ従業員の間で大きな成功を収めた。95,000名を超える従業員が8株の無償割当による恩恵を受け、約38,000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%であった。)。

ルノー・グループ・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。

報奨政策

さらにルノー・グループは、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政策を適用している。

2023年度に関して署名され、2024年3月に従業員に支払われた2023年4月19日の契約には、従前の契約と同様、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に連動する利益の分配
- ・ 各拠点の業績に基づく現地の報奨制度

過去3年間にわたるルノーS.A.S.の利益分配と業績関連の賞与は、以下の金額を合計したものとなった。

- ・ ルノー・グループの営業総利益に連動した利益分配
- ・ 各拠点の業績に基づく現地の報奨金制度

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
2021年	122.4
2022年	149.9
2023年	153.7

C. 人件費の管理

2023年度のルノー・グループの人件費は合計5,896百万ユーロで、そのうち5,517百万ユーロが自動車部門の人件費であった。人件費は、2022年度比で4%増加した。この変動は、ルノー・グループが給与方針の管理を維持しつつ、高いインフレ率を特徴とする経済環境への対応策を取ったことによって説明される。「上位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88%を占めた。

国別人件費	2021年	2022年	2023年
ルノー・グループ	5,504.7	5,661.2	5,895.5
アルゼンチン	69.1	86.8	72.9
ブラジル	149.8	199.1	198.0
フランス	3,128.8	3,087.1	3,261.0
インド	71.6	88.9	105.7
モロッコ	160.1	156.6	132.1
ルーマニア	375.9	425.3	489.5
スロベニア	68.8	63.9	50.1
韓国	222.6	239.3	207.3
スペイン	445.1	482.2	513.1
トルコ	96.0	116.1	154.9
その他の国	716.9	716.0	710.7

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。

(iv) 多様性を促進する前向きな職場環境

A. 柔軟な勤務体制(EFPD2a)

ルノー・グループは2021年以降、柔軟性と革新性を兼ね備えたハイブリッドな勤務体制を自主的に導入しており、現在ではホワイトカラー従業員の大半がこれに参加している。その結果、世界中の従業員が、週2日以上のリモートワークと勤務時間の20%以上のオフィスワークを組み合わせる方法をとることが可能となっ

ている。ハイブリッドワークの原則は、2019年7月9日のグローバル包括協定の付則に関する2021年4月26日の全会一致の署名によって具体化された。

世界規模で展開されているこの協定は、全般的な枠組みを提供するものであり、各国における活動又は文化に関連する特定の側面を考慮して現地に適応させることが認められている。

2021年協定の原則を実施するにあたっての最初のステップは、客観的な基準に基づいてハイブリッドワークへの参加資格を判断することである。新たなハイブリッドワーク体制への参加は任意である。資格のある従業員の 카테고리については、原則として、週2日以上テレワークと、月間労働時間の20%以上のオフィスワークにより、チームのメンバーや他の社員との社会的なつながりの維持、発展を図っている。

この柔軟でシンプルな原則の下に、世界中で非常に豊かな社会的対話がなされており、現地協定（例えばフランス、ルーマニア、ドイツ）や新たな人事政策の公表（例えばインド、英国、ブラジル）につながっている。

このような勤務体制の根本的な変化は、人々の働き方にも同様に重要な変化をもたらしてきた。

出張の制限によるCO₂削減や交通事故の低減に加えて、職場での生活の質やワークライフバランスの観点から、ハイブリッドワークの利点は誰もが認識している。

ルノー・グループはまた、会議の効率が高まり、時間が解放され、より集中的な作業ができるようになったことを歓迎している。最後に、ハイブリッド体制は包摂性にプラスの効果を与えており、特に国際的なチームはハイブリッド体制で連携を強化できることが判明した。

信頼と説明責任に基づくルノー・グループのハイブリッドワークへの実践的アプローチは、世界における雇用主としての約束における魅力の重要な要素となっている。

ルノー・グループは、ハイブリッドワークの展開と並行して、新たなワークスペースを展開する戦略を導入している。その目的は、ルノー・グループのすべてのサービス拠点において、ユニークなワークスペース経験を創造することである。

この経験は次の5つの柱を基礎としている。

- ・ 変革を推進する企業戦略
- ・ シナジー強化のための知恵の結集
- ・ 業務の卓越性を高めるための継続的改善
- ・ 資源の最適化を目指す財務実績
- ・ 魅力を伸ばしイノベーションを支援する事業経験

フランスにおける協定の実施に伴い、2021年6月10日、新たな働き方に関する協定への署名について、社会的パートナーとの間で協議が行われた。この協定は、前述したグローバルな付則の主原則を規定するものであり、1週間に2、3日のテレワークを行うという標準的なハイブリッドワーク体制の方法を定義している。さらに、ダイナミックな新しいワークスペースを順次整備することで、サービス拠点の進化を目指す原則を確立している。

2021年からは、新たな職務体制が、従業員の満足度とチームの効率性の向上の観点から評価されている。また、土地建物の占有面積も考慮の対象となり、ゆとりあるワークスペースの再設計を可能にすることで、さらにダイナミックで協働しやすい職場づくりを実現している。例えば、「工場」ゾーンは共同作業を奨励し、「ライブラリ」ゾーンは静かな空間によって集中を促している。

ルノー・グループは、事業を展開している国々の労働時間に関して、法的義務と労働協約を遵守している。

ルノー・グループでは、雇用を確保し、自動車市場の変化に対応するため、柔軟な労働時間を導入しており、従業員代表者や労働組合との協議を通じて、当社の利益と従業員の職場における生活の質との可能な限り最善の均衡を見出すことを目的としている。この方策は、特に労働時間の再編成のための条件に焦点を当てている。例えば、大量の需要に対応するための強制的シフトを加えたり、特に個人の休日や集団休日を利用することによって、需要が減少したときに労働時間を減らしたりすることである。

例えば、フランス国内の拠点の週の平均労働時間は35時間である。工場では、8時間ずつの2交代制を原則としており、需要が急増した場合には、固定シフトの夜勤のチームを追加する場合がある。

B. 多様性と包摂を推進する会社

a) コミュニティ精神を培うアプローチ

多様性と包摂に関するルノー・グループの方針は、すべての従業員が、その差異や特徴にかかわらず、可能な限り最善の条件下で交流し、働くことができるように設計されている。2013年7月2日、ルノー・グルー

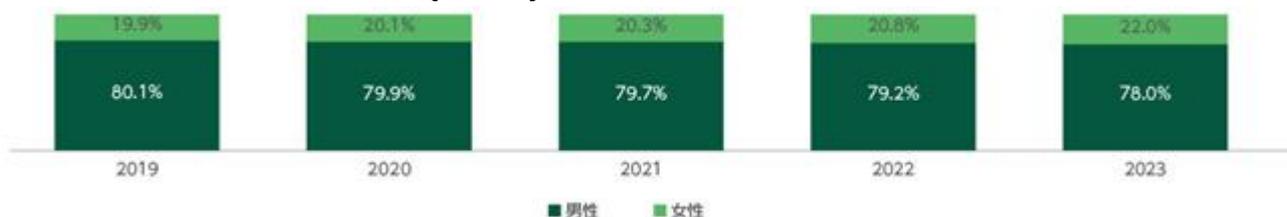
は、あらゆる形態の多様性の促進と差別の排除に取り組む姿勢を示すグローバル包括協定「持続可能な成長と開発への共通コミットメント」に署名した。2019年7月9日、追加協定「ルノー・グループの労働環境の構築に向けた協働」（「社会的対話」参照）が締結された。

多様性と包摂に関するルノー・グループの方針は、ルノー・グループの人事担当取締役直属のダイバーシティ&インクルージョン部門によって主導されている。同部門は、ルノー・グループのすべての国々、機能、ブランド、事業体と緊密に連携し、多様性と包摂に関するロードマップを主導し、その適切な実施を確保している。

b) 当社におけるジェンダーの多様性 (EFPD6a)

ルノー・グループの総従業員に占める女性比率は、2022年度（20.8%）と比べて1.2%上昇して、2023年12月31日現在で22.0%であった。2019年から2021年の数値は修正再表示され、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 (EFPD1b)



国別男女内訳



男女の内訳は、2023年12月31日現在の全世界を対象範囲として算出されている。

ルノー・グループは、自動車産業において女性にとって最高の雇用主になるという高い目標を掲げており、以下を目標としている。

- ・ 2025年までにジェンダーによる賃金格差をなくすこと
- ・ 女性比率を高めること

これに関して、ルノー・グループは、2030年までに女性の管理職比率を30%、2035年までに35%、2050年までに50%（上位11,000名、つまり、RRGを除く最高レベルの責任を担うルノー・グループの役職の10%）とすることを、高い目標として掲げている。当社はいくつかの方策、特に外部採用、移動、昇進を活用している。人事の具体的なプロセスはすべて、当社の目標の達成に役立つように適応されており、それぞれの国、機能、ブランド及び事業体が、例えば、女性の採用や、研修性及び実習生の女性比率に関する明確な目標を持っている。

2023年12月の女性管理職比率は27.2%となる見込みである。

これらのポジションへの移動可能性を確保し、あるいはさらに加速させるために、すべての人事プロセスは、女性管理職を確実に特定、育成することを目的としている。この点について、ルノー・グループは、女性が能力を発揮し、リーダーシップを示すことができるよう、その自己開発を支援する各種のツール（メンタリング、コーチング、特別な研修制度）を提供している。

そのため、ルノー・グループは、女性に特化した様々な育成プログラムを提供している（「すべての人材のエンゲージメントと人材開発の確保」C.b参照）。

c) 差別の禁止 (EFPD6c)

ルノー・グループでは、差別ゼロ方針、内部通報・調査手続の審査、内部通報報告書の共通監視制度、グローバルな社内反性差別キャンペーン、各拠点での意識向上及びエンゲージメント制度、各拠点での差別ゼロアドバイザーの導入といった積極的な差別禁止方針を実施している。

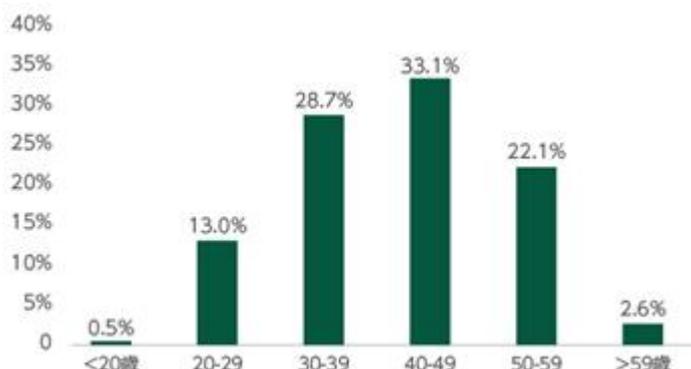
加えて、ルノー・グループは以下のとおり、外部のコミットメントに署名している。

- ・ #StOpE (職場における「普段の」性差別禁止) 憲章 (2020年)
- ・ 国連の女性のエンパワーメント原則 (2022年)
- ・ LGBT+の差別に反対する国連の「自由と平等」基準 (2020年) 及びフランスにおいて2020年に署名、2023年に再度署名された、職場におけるLGBT+包摂のためのCharte de l' Autre Cercle (2020年)
- ・ 障がい者の経済生活への包摂を促進するフランスの#ManifestInclusion憲章 (2021年)
- ・ 50歳を超える従業員の雇用促進のためのフランスのCharte des 50+ (2022年)
- ・ 国際労働機関のビジネスと障害憲章 (2022年)

d) 全年代の人材の雇用の促進 (EFPD1c)

採用計画により、人材の高齢化を抑制し、年齢集団別の分布の均衡を維持することが可能となっている。従業員の13.5%が30歳未満、28.7%が30歳から39歳の間、33.1%が40歳から49歳の間、24.7%が50歳以上である。

年齢集団別従業員数内訳



年齢集団別内訳は、2023年12月31日現在の全世界を対象範囲として算出されている。

ルノー・グループは、特に若年層が数多くのイニシアチブを通じて仕事の世界に参加することを支援すると同時に、シニア層の経験を活かすことで、あらゆる年代の従業員の育成を目指している。

e) 障がい者の労働力への融合 (EFPD6b)

当社は、障がい者に関する方針の世界規模での調整に着手し、各国間のイニシアチブの連携を図っている。これは特に、障がい者の職業への融合を奨励し、その雇用可能性（採用及び定着）を高め、障害に対する先入観に挑戦し、アクセシビリティを高め、ワークステーションを適合させ、従業員やマネジャーに意識向上のための研修コースを提供することを目的としている。

2023年の障がい者雇用率は3.20%と、2022年の3.01%から若干上昇した。

(v) 身体・スポーツ活動の推進 (EFPD6d)

ルノー・グループは、スポーツの価値へのコミットメントを確認し、国内外のスポーツイベントに参加している。2022年以降の2つの例を挙げると、新形態のモビリティに特化したルノー・グループのブランドであるモビライズは、女性ラグビーのパートナーであり、また女性の代表チームXV de Franceのメインパートナーとなっている。ルノー・ブランドはRoland-Garrosの当初5年間（2022年から2026年）のプレミアムパートナーである。

ルノー・グループの従業員については、特にルノー・スポーツ協定を通じてCSE組織が幅広い活動を提供したり、従業員に年間パス購入への財政的な援助を提供したりしている。パリ地域のラルディ、オーブヴォワ、ヴィリエール＝サン＝フレデリック、ギュイヤンクール（テクノセンター）、プーローニュの各拠点だ

けでなく、フランス内外の工業拠点でも、体育館や更衣室が備えられて、職場での活動が可能となっている。

最後に、ルノー・グループは、スポーツチャレンジ(コール&ケアチャレンジ)を立ち上げ、Entente Sportiveを通じてCourse du coeurのような連帯イベントに参加したり、地元のランニングレースや自転車レースの参加者を後援したりするなどして、従業員の身体活動への参加を熱心に支援している。

(vi) 社会的対話

ルノー・グループは何年にもわたり、常に変化し続ける環境の中で、グローバル又はローカルレベルで仕事の世界を構築するために社会的な対話を活用するという決意を確認している。この決意は、特に、ルノー・グループと従業員双方の利益の両立を可能とするグローバルな包括協定の署名に反映されている。

ルノー・グループの最初のグローバル包括協定である「持続可能な成長と開発への共通コミットメント」は、2013年7月2日に遡る。ルノー・グループの経営陣、グループ労使協議会とインダストリアル・グローバルユニオンのメンバーの間で締結されたこの協定は、ルノー・グループの社会福祉、社会、環境に対する責任を規定している。署名者らは、以下に示す5つの主要な行動方針を公約した。

- ・ 基本的社会権の尊重
- ・ 従業員に対する社会的責任
- ・ ルノー・グループが事業を展開する分野における企業の社会的責任
- ・ 購買並びにサプライヤー及び外注先との関係
- ・ 環境負荷の低減による地球の保全

2019年7月9日、ルノー・グループの経営陣、インダストリアル・グローバルユニオン、フランス労働組合連合、グループ労使協議会に代表される他の労働組合連合又は組合の間で、ルノー・グループの2つ目のグローバル包括協定である「ルノー・グループの職場環境の構築に向けた協働」が締結された。グループ労使協議会がステークホルダーとなっており、2019年10月にAssises du Droit Social (ADS) から最も革新的な団体協約の一等賞を受賞したこの協定は、以下の5つの方策に基づき、労働市場に大きな影響を与える自動車産業の恒久的な変化に対して、より適切に備え、対処することを目的としている。

- ・ 労働環境の変化に関する対話
- ・ 共同管理システム
- ・ 包摂に対する永続的コミットメント
 - ワークライフバランス
 - 労働環境の適応
- ・ 2021年4月26日、ルノー・グループの従業員のテレワークの条件を明記した2019年のグローバル包括協定の付則が、ルノー・グループを代表するデモオ氏、世界グループ労使協議会、インダストリアル・グローバルユニオンにより署名され、世界規模で働き方改革の枠組みが示された。この付則は、私生活と職業生活のバランスを向上させるためにオフィスワークとテレワークを組み合わせることについて、健康危機以降高まった従業員の期待にも応えている。ルノー・グループにおけるこの新しいハイブリッドな勤務体制は、オフィスワークとテレワークから最善の成果を得ることを目指しており、自主的に運用される。これは以下の原則に基づいている。
 - 個人の勤務体制における柔軟性の向上：週2日以上テレワークと月間勤務時間の20%以上のオフィスワークを維持する勤務体制
 - 権限の付与と自律性：個人目標を基に、個人、協働、チームとの対面業務の中から自由に勤務を構成
 - ワークライフバランスの尊重：会社の労働時間及び休憩・休業時間の尊重（つながらない権利）

これら2つのグローバル包括協定と付則は、社会的対話のテーマを構造化したものである。

A. 責任ある社会的対話の場としての世界グループ労使協議会 (EFPD4a)

世界グループ労使協議会は以下のとおり最大40名のメンバーで構成される。

- ・ 欧州経済圏：最大31名
- ・ その他の国々：最大9名

この協議会は、ルノー・グループのシニア・マネジメントや事業部門と、ルノー・グループにおける大きな変化や戦略的方向性について定期的に話し合うなど、国際的レベルでの社会的対話の場として不可欠なも

のとなっている。特別に提案された決定事項が、国境を越えて従業員の利益に重大な影響を及ぼす可能性がある場合、グループ労使協議会は欧州労使協議会として開催される。

2023年には、2023年12月初旬の全体会議までメンバーの任期を延長する協定と、2016年3月24日のグループ労使協議会に関する協定の改正（2023年9月13日付）という2つの協定が調印された。

ロシアにおける製造事業の終了や、プレグジット、欧州におけるルノー・リテール・グループの販売拠点の売却、ルノー・グループの変化などによる従業員数の変化に伴い、特別グループ労使協議会は、事態の把握と修正を検討することとなった。これらの変化は改正の主題となり、発効前の署名を求めて欧州レベルのグループ労使協議会に提出された。

欧州のほぼすべてのメンバーが署名したこの改正は、EU各国間における議席数のよりよい均衡を確保し、割当基準の規定を明確にするものである。

2年間にわたるリモート会議を経て、2023年12月1日から6日まで、フランスにおいて、グループ労使協議会の全体会議が対面で開催された。改正規定に従い、15ヶ国からの32名のメンバーからなるグループ労使協議会が、新たな4年間の任期で招集された。

初日は、新たな特別グループ労使協議会を構成する新事務局長と10名の副事務局長の選任に充てられた。

デメオ氏は、ルノー・グループの状況と戦略的指針について説明し、質疑応答に多くの時間を充てた。議題はブランド（ルノー、モビライズ、ダチア）と機能（リスクマネジメント、組織、エンジニアリング、工業/品質、人的資源、購買、先進的な製品/企画、財務）を中心に構成された。この全体会議では、倫理・法令遵守、衛生、安全、環境及び人間工学に関するグローバル包括協定のフォローアップのため、2回のプレゼンテーションが行われた。

さらに、特別グループ労使協議会は2023年に24回開催された。その内訳は、情報伝達会議14回、2013年グローバル包括協定のフォローアップ会議3回、2019年グローバル包括協定のフォローアップ会議2回、及び上記の協定について議論するための会議5回である。

「2023年、グループ労使協議会は非常に活動的であった。グループ労使協議会の活動の一部は、特に販売台数の変動並びにホース及びアンペアの各事業体の導入に関する情報の伝達/協議において要請された対策の監視に充てられた。同時に、内部通報システム、労働衛生、従業員意識調査からのフィードバック、警戒義務などに重点を置いて、グローバル包括協定のフォローアップ会議を実施した。また、ルノー・グループ労使協議会は、特に、ルノー・グループの新たなグローバル従業員株式保有制度、ルノー・日産アライアンスの条件（特に購買管理に関する条件）の変更、及び小型商用車に関する世界戦略について情報の伝達を受けた。

2023年は、ルノー・グループ労使協議会にとって移行の年であり、2つの交渉を通じて会社の変革に適応した。1つ目はホース及びアンペアの事業体の新設に要する期間を考慮した在任期間の延長である。2つ目はルノー・グループ労使協議会自体の構成に関するものであり、一定の議席割当規定を明確にし、2019年以降ルノー・グループ内で実施されたあらゆる変更を考慮に入れた。

なお、2023年には、2019年に始まった任期が終了した。メンバーは2023年12月に投票を行い、今後4年間の新たな特別委員会と事務局長を選出した。

最後に、2023年12月初旬に、対面による全体会議を開催し、シニア・マネジメント、また特に最高経営責任者ルカ・デメオ氏との協議を行った。

このように豊かで頻繁な交流を通じて、また自動車業界やルノー・グループの変化への適応力を通じて、ルノー・グループ労使協議会の活動は、今年もまた、社会的対話がルノー・グループの業績と変革の鍵であることを改めて示すものとなった。」

世界グループ労使協議会事務局長エリック・ヴィダル氏は以上のように述べた。

ルノー・グループの業績と職場における従業員の生活の質の長期的融合

ルノー・グループは、すべての従業員に、自己開発に役立ち、職場における生活の質を向上するような環境や労使関係を提供するよう努めている。

勤務環境は次第に柔軟性を増しており、また生活の質の改善によって当社の業績を高めている。

従業員からのフィードバックは、職場における生活の質の改善に向けた重要な点を特定する際の重要な要素の1つである。ルノー・グループは2022年、従業員からのフィードバックをより迅速かつ包括的に収集するため、新たなデジタルツールを採用した。このプラットフォームはシンプルなインターフェースにより、応答の秘密を保持しつつ、従業員の調査への参加を容易にしている。量的・質的調査結果の分析に関する高度

な機能により、マネジャーと人事チームは、注意を要する問題に迅速に焦点を当て、調査結果を追跡し、同一のシステムを通じて様々な調査結果を相互に参照することができる。

2022年12月にはフランスの全従業員を対象とした心理的健康調査を、また2023年1月にはルノー・グループ全体を対象としたグローバルな従業員調査を開始した。この2つの調査により、従業員の福祉向上のための行動計画を作成することが可能となった。これらの行動計画は、各拠点に設置した福祉及びメンタルヘルス推進委員会の一部として策定された。

ルノー・グループは、心理社会的リスクの予防と心理的健康の推進を引き続き重視している。変革の中で、従業員に可能な限り最善の支援を提供するための支援制度が設けられている。フランスでは、労働衛生サービス、ファシリテーター、心理学者の支援を受けて、従業員やマネジャーの生活と勤務体制の構築をサポートしている。

B. 地域における社会的対話の継続 (EFPD4b EFPD4c)

11月1日のアンペアの創設につながったRe-groupの展開と、金属産業に関する新協定の継続的实施は、社会的対話の面で、今年度の主なテーマとなった。

このように労働組合との議論が活発化した結果、多くの交渉が行われ、ルノー・グループのフランスの全事業体を対象とする共同社会財団を設立することが可能となった。

Re-groupの社会的実施

ルノー・グループの変革は2023年も続いた。2023年7月1日にフランスの拠点には直接関係のないホースが創設された後、今年アンペアの創設が大きな課題となった。組織再編プロジェクトの進展について、特にエンジニアリングや製造等の主要な事業部門内で常に調整を行いつつ、組織に情報を提供し、協議を行うプロセスは、年間を通じて継続された。そのため、選挙で選ばれた代表者にこれらの進展について知らせるために、CECCとCSEの会議が年度の前半に数回行われた。その後、経営陣とそのチームにこれらの進展について伝えるため、いくつかのコミュニケーションイベントが開催された。

このプロジェクトは11月1日に実現した。11月15日、ルカ・デメオ氏は、キャピタル・マーケット・デーにおいて、この新しい事業体に関する野心を、その数週間前に新設された新たな従業員代表団体であるフランス社会調整評議会では選ばれた代表との間で共有した。

新たな金属産業団体協約の導入

6年間の交渉を経て、ルノー・グループのほぼすべてのフランスの事業体を含む金属セクターは、当社に適用される社会的基準に大きく影響する協定を結んだ。

この新たな全国金属産業団体協約 (CCN) は2022年2月7日にCFDT、CFE-CGC、FO、UIMMによって署名された。

この協約は、2023年1月1日に発効した社会的保護に関するテーマを除き、2024年1月1日に発効する。

当社組織にとって最も構造的な変化は、職務の分類に関連するものである。

各社は経過期間中に新たな分類システムを導入しなければならない。

2022年4月に行われた数回の協議会では、労働組合との間で、職務評点に用いられる方法論を共有することができた。この方法論は、各事業部門、人事部門及び労働組合のすべての当事者に関わるものであり、すべての当事者に歓迎された。

この新たな協定の実施により、いくつかの交渉が行われ、多数の合同委員会が生まれ、新たな職務分類の仕組みが迅速に導入された。

そこで、ルノー・グループは、フランスの代表的労働組合が全会一致で署名した社会的保護に関する2つの協定、すなわち、補完的医療保険に関する協定と、個人の保護に関する協定について交渉した。

ルノー・グループはまた、透明性のある姿勢を採用し、特に職務分類に関して、大転換を伴う新たな規定について従業員と積極的に意思疎通を図ることを決定した。

フランス共同社会財団

ルノー・グループの組織の変化は、新たな団体協約の実施と相まって、2022年7月27日に、将来の共同社会財団のテーマと範囲の構成について規定する方式協定の署名につながった。

交渉手続は方式協定の合意に沿って進行中であり、共同社会財団にはすでに6つの協定が含まれている。そのうち3つの協定は、ルノー・グループの代表的労働組合によって全会一致で署名された。すなわち、補完的医療保険、個人の保護、年功・給与体系・職業上の平等と社会的対話である。

2023年9月11日に署名された社会的対話に関する協定は、ルノー・グループの変革の一環として、社会的対話を構築し、組織を調整するための主要な一要素である。ルノー・グループのフランスの全事業体を対象として、フランス社会調整協議会(Conseil de Coordination Sociale France)が新たに設立された。

最後に、2023年末と2024年1月に共同社会財団の2つの追加交渉が終了した。1つは障害に関するものであり、1つは個人的関係と勤務体制に関するものである。

このように、共同社会財団は、ルノー・グループの社会生活を構成する8つの協定から成り立っている。

国際的には、特にホース及びアンペアの各プロジェクトや、労働時間の柔軟化のための施策に関連して、地域の社会的パートナーとの間で多くの有益な意見交換があった。いくつかの国々(スペイン、スロベニア、モロッコ等)は、この分野で特別な措置を講じている。

(vii) フランスにおける国家-陸軍連携の推進及び予備役従事の支援 (EFPD6e)

2020年、ルノー・グループは、オペレーショナルリザーブ政策を支援するため、フランスにおける協定を更新した。このように当社は、防衛精神の支持という市民としての姿勢を明示し、予備役への従事を認めることによって国家に対する誓約を果たした。

2023年には、ルノー・グループのディフェンスレファレントを推進力として、予備兵をルノー・グループの実績に好影響をもたらすものとして強調することを目的として、予備兵の社内ネットワーク(ルノー予備兵ネットワークのための3R)が構築された。

ルノー・グループは、このような交流を継続的に改善するため、また国民軍の提案に従い、2024年には、国家警察へのオペレーショナルリザーブを拡大する新たな協定に署名する予定である。

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】

ルノーリノベーション

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り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年から実施されている。

「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。

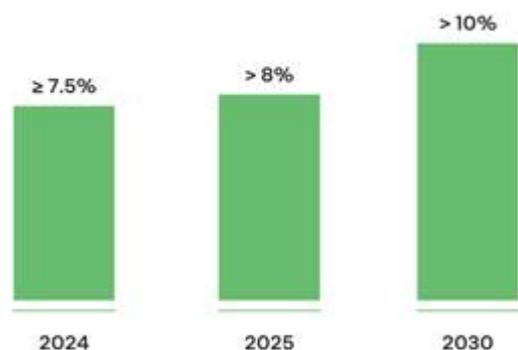
「レボリューション」2022年度時点

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年の売上高の最大8%
- ・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

* 2023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（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。

2022年、ルノー・グループは、当初2025年に予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2.1十億ユーロのフリー・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。ルノー・グループは2023年に30億ユーロのフリー・キャッシュ・フローを生み出した。

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年前倒して完了



リノベーション

新製品ラインナップの導入につながる「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

2022年末、ルノー・グループは、当初の目標より大幅に早く、ルノー・レボリューション計画の第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・グループは独自の専門的ガバナンスと損益計算書を兼ね備えた、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に取り組むべく第一級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360°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VUL（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・レボリューション計画は、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

戦略計画の進捗

2022年11月にルノーリユージョン計画の第3章の開始で発表したように、2023年に、ルノー・グループは新たに2つの事業体、**ホース**と**アンペア**をカーブアウトした。



2023年7月1日、次世代の低排出量のハイブリッド及び内燃機関のパワートレインの開発、生産及び供給のリーディングカンパニーである**ホース**が登場した。

ホースは、ハイブリッド及び低排出量のパワートレインの分野で、ルノー・グループの工業ノウハウと資産を結集している。**ホース**は創設時より、エンジン及び機械トランスミッションの製造工場を8カ所、研究開発センターを3カ所所有している。**ホース**はマドリッド（スペイン）に本社を置き、7カ国（アルゼンチン、ブラジル、チリ、ポルトガル、ルーマニア、スペイン及びトルコ）で事業を展開している。

2023年7月11日、ルノー・グループとジーリーは、クラス最高峰のハイブリッド及び内燃機関のパワートレインを開発、生産及び供給する世界的リーダーとなるための、新しいエンジン及びパワートレインの企業を創設する、拘束力のある50/50の合弁契約の締結を発表した。

この取引の完了により、**ホース**は非連結化を認められることになる。**ホース**の持分の取得への興味を明らかにしているアラムコとの協議が進められている。



2023年11月15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、欧州市場向けにルノー・ブランドの電気乗用車の開発、製造及び販売を行う、電気自動車及びソフトウェアの専門の部門である**アンペア**を紹介した。

2023年11月1日にカーブアウトが成功した後、アンペアは独立企業となり、電気自動車及びソフトウェアにおけるヨーロッパの主導的な専門の部門となった。

アンペアの簡単な紹介

以下を実現するため規模を備え確立された、機動的なマインドセット						
力強い成長		限定的なリスク			独自性	
1. 欧州電気自動車市場における力強い成長（～25% CAGR 2023-30）	2. 7つの車両からなる魅力的な商品ラインナップ	3. 電気自動車及びソフトウェアのパリチェーンに対する独自の水平的アプローチ	4. 競争力のある産業エコシステム 40%のコスト削減に向けた明確なロードマップ	5. 第1日目から機動的で大規模な投資を行っている	6. #1 自動車業界ESG世界評価 ^(*) 全業界の上位6% (Sustainalyticsによる) ^(*) 包括的なモデルの一部として評価される自動車サブセクターの会社をいう。	7. 電気自動車専門の部門 ヨーロッパ向けにはヨーロッパ
強固な財務体質、限定的なリスク、高いリターンの目標						
30%を超える売上高増加 (CAGR 2023-2031)	2031年 ～100万台車両	営業総利益 2025年損益分岐 2030年以降10%+	投資の80%が当初4モデルで実施済み	フリー・キャッシュ・フロー 2025年損益分岐 2031年80%を超える転換率 ^(*) ^(*) 営業総利益に対する割合としてのフリー・キャッシュ・フロー	約700,000台の電気自動車が既にルノー・グループにより販売されている	小型エコシステムの開発

2026年に発売される革命的な電動のソフトウェア定義商用車ファミリー、フレキシスプロジェクトに関連し、ルノー・グループは2023年10月にボルボ・グループとの新しい合弁会社の創設を発表した。それぞれが当初50%の持分を保有し、今後3年間で300百万ユーロを投資することになる。

この合弁会社は特に、電動化及びソフトウェアにおけるルノーのノウハウ、ボルボの商用車向けサービスにおけるノウハウや米国市場に関する知見から、恩恵を受けることになる。両グループとも、事業及び投資のパートナーの探索に乗り出している。

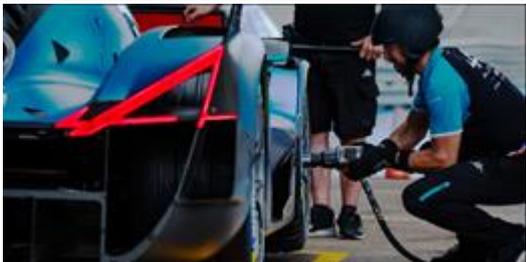
サプライチェーンのすべての分野でグローバル・ロジスティクスをリードしているCMA CGMは、既に興味を示しており、このプロジェクトに参加するための拘束力のないレター・オブ・インテントに署名している。同社は120百万ユーロを投資する予定である。このパートナーシップにより、開発コストが共有化され、大幅なコスト削減が可能となり、顧客範囲が最大化される。

この合弁会社は、すべての規制当局の承認手続の完了次第で、2024年初頭に営業を開始する予定である。これに続くCMA CGMの同社への参入も、規制当局の承認手続の完了を条件とする。

ルノー・グループ

攻勢に出ている4ブランド

ルノー 新しい波		ダチア 本質：素朴でシンプル	
販売台数1,548,748台 (うち99,975台が電気自動車)		販売台数658,321台 (うち61,900台が電気自動車)	
			
モビリティに関して長く続くブランドであり、ヨーロッパにおける電気自動車のパイオニア的存在である。ルノーは常に革新的な車両を開発してきた。「ルノー・リユージョン」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。したがって、ルノーはより一層競争力を備え、バランスの取れた電気自動車のラインナップへと向かっている。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。		1968年に創設され、ルノー・グループにより2004年にヨーロッパ・地中海各国で再発売されたダチアは、絶えず本質を再定義することで、常に金額に見合う最高の価値がある車を提供してきた。このブランドの核となる4つのモデル、サンデロ、ダスター、スプリング及びジョガーは市場における指標にもなっている。2004年以来、44カ国において、ダチアは8百万台超を販売している。	
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		モビライズ 自動車を超えて	
販売台数4,328台		モビライズ・チャージ/ビジネス・パスによる欧州内の充電ステーション600,000箇所	

	
<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確立してきた。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、プロダクションカー及びレーシングカー（フォーミュラ1、エンデュランス、ラリー、E-スポーツ等）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（Dream Garageの最初のモデルである、2024年のA290を含む）を発売する予定である。</p>	<p>新しい形態のモビリティに特化したルノー・グループ・ブランドであるモビライズは、金融、保険、支払い、フリート管理、エネルギー、保守及び修繕など、統合的な技術プラットフォームを通じて、車両に関する幅広いラインナップのサービスを提供している。モビライズは、オープンエコシステムを中心に据え、2040年には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・グループの目標と、循環型経済の価値を開発するという野心に沿った、持続可能なエネルギーの移行を奨励している。</p>

戦略及び目標

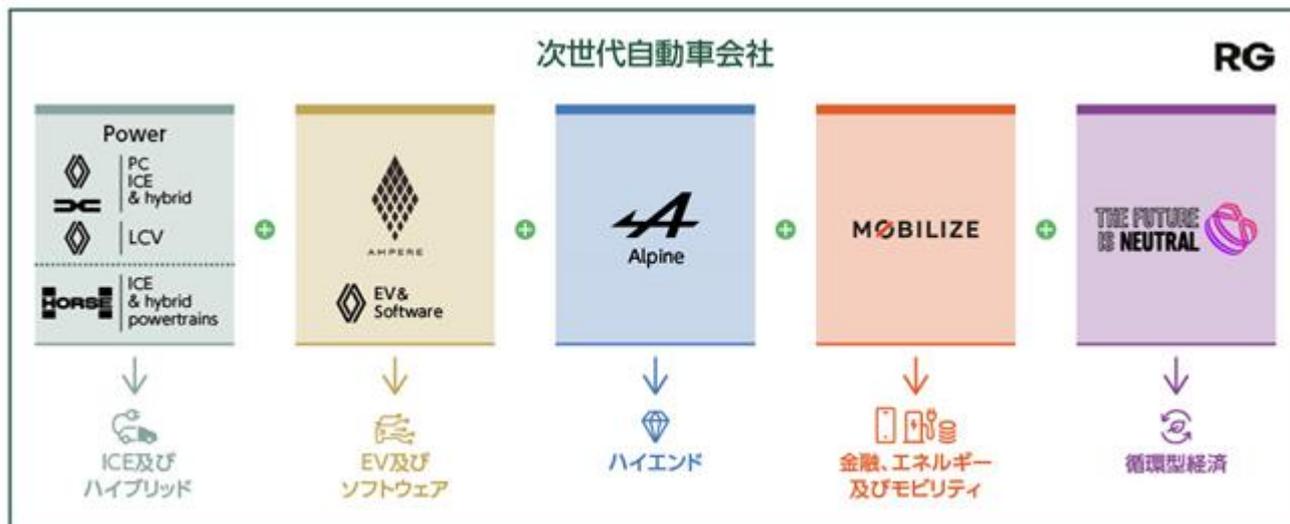
2022年11月、ルノー・グループの最高経営責任者であるルカ・デメオ氏と最高財務責任者であるティエリー・ピエトン氏は、ルノーリユーション戦略の第3フェーズを発表した。

2021年1月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、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進行中の変化は、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。

このような新しい環境からの恩恵を得るべく、新たな組織が2023年から順次実施され、これにより、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110十億ユーロに対し、2030年には220十億ユーロに達する。）を獲得することができるようになる。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っている。ルノー・グループは、横断的かつエコシステムミック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。

2023年7月1日、ルノー・グループのパワートレイン事業のスピンオフによりホースが登場した。ホースは、エンジン及び機械トランスミッションの製造工場を8カ所、研究開発センターを3カ所所有している。ホースはマドリード（スペイン）に本社を置き、7カ国（アルゼンチン、ブラジル、チリ、ポルトガル、ルーマニア、スペイン及びトルコ）で事業を展開している。

この事業体により、エンジン、ギアボックス、ハイブリッドシステム（xHEV）、バッテリーなど、あらゆる構成部品で最高水準の完全な範囲の技術を提供できることとなる。

ルノー・ICE及びハイブリッド：製品ライン拡大の世界的な動き

電気自動車の急激な供給増加にもかかわらず、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ており、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を重視したエンジニアリングにより、既に強固な2桁のコスト優位を確保
- ・ 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水準のコストを確保したアセットライト型流通モデル
- ・ 85%の小売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年までに15%に達することを目標としている。

この野望を達成するために、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。2022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エンジンを開発し、内燃機関のバリューチェーンの革新に貢献している。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つのゲームチェンジとなる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年まで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、ダイナミックで進化する市場に対応するため、以下2つのゲームチェンジとなるプロジェクトを展開している。

- ・ 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、燃料電池車から電気分解による水素充填まで、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1十億ユーロとすることを目標としている。
- ・ FlexEVan：2026年に市場で発売される多目的車、電気自動車及びソフトウェア定義自動車の革命的なラインナップ。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準拠型のフリート管理が可能である。FlexEVanは、ライフサイクル全体を通じた、顧客の所有における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。モビリティ及び物流分野のゲームチェンジャーであるこの事業を実現するため、2023年10月、ルノー・グループはボルボ・グループとの新しい合併会社の創設を発表した。それぞれが当初50対50の持分を保有し、今後3年間で300百万ユーロを投資することになる。

2. アンペア：欧州のチャレンジャー：電気自動車をメインストリームに導く助けとなるべき技術的優秀さと運営の集中

アンペアはルノー・グループの変革の核心である。

アンペアは、欧州市場向けにルノー・ブランドの電気乗用車の開発、製造及び販売を行う、電気自動車及びソフトウェアの専門の部門である。2023年11月1日にアンペアは成功裏に創立された。アンペアは現在、独立した会社となり、欧州で最初の電気自動車及びソフトウェア専門の部門となった。

アンペアは、自動車業界の変革の主要な課題、すなわち、二酸化炭素排出量ゼロとソフトウェア開発に対応すべく準備を整えている。アンペアは、既に出資の大部分が充てられた、以下の堅実な資産を有している。

- 電気自動車専門のプラットフォーム
- 産業エコシステム（電気及びソフトウェアのバリューチェーン、並びに生産拠点）
- 魅力的な車両のラインナップ

アンペアの成長概要はコストベネフィット、包括的な製品ラインナップ及びオーダーメイドの顧客体験に基づいている。

アンペアの目的は、2027/2028年までのCセグメントの電気自動車の第一世代及び第二世代間の40%の明確なコスト低減の恩恵によって、競争以前のICE及び電気自動車の販売価格の平等を達成することである。

2031年には、アンペアは、欧州市場の中心でメガーヌE-TECH、セニックE-TECH、ルノー5E-TECH、ルノー4、トゥインゴと、さらに2種の車両からなる7車種のラインナップを提供する。アンペアはまた、アルピーヌ、日産及び三菱自動車など他のブランドや提携先との追加の事業（車両及びソフトウェア）も展開する。

アンペアには、オーダーメイドの顧客体験を提供するにあたって、以下の通り、商品を超えた競争上の優位性がある。

- ルノー・ブランドの評判
- 流通ネットワーク

- アフターサービスのネットワーク
- 電気自動車の充電エコシステム
- 金融ソリューション

アンペアとは、以下の点に基づいた、革新とパートナーシップからなる、技術の卓越性の物語である。

- 11,000名の従業員。その35%がエンジニアであり、そのうち1,800名が、技術革新を提供するソフトウェア及びシステムを専任している。
- 既にメガエE-TECH及びセニックE-TECHに統合された、OpenR Linkによる最新のソリューション。
- グーグルやクアルコム・テクノロジーズとのパートナーシップを通じた、市場へのソリューションを加速し、執行コスト及びリスクを低減し、市場で最高のソリューションを顧客に提供する、独自の水平的アプローチ。
- 初めてのソフトウェア定義自動車（SDV）の2026年の発売予定。

アンペアは、堅実な資産とルノー・グループの支援によって、第1日目から稼働している

- エレクトリシティは、生産性の最先端に位置し、低炭素排出量を備えた、地理的に集中した産業エコシステムである。アンペアの産業クラスターは4つの工場から構成されている。最先端のテクノロジーを備えたエレクトリシティ（ドゥエーリュイツモーブージュ）及びクレオンは、第1日目から稼働しており、総生産能力は年間400,000台で、2028年までに年間620,000台にまで拡大することが可能である。サプライヤーの75%が半径300km以内に所在し、潜在的顧客の75%が半径1,000km以内に所在する。
- バッテリー及び電気モーターの開発におけるトップ・プレイヤーとのパートナーシップの恩恵に基づいた、電気自動車のバリューチェーン全体を網羅する独自のエコシステムによるアプローチであり、投資を制限し、また技術的選択肢に対する適応力を保持している。
- ルノー・グループとアンペア間の明確に構築された相互に利益のある関係性。

アンペアは本質的にESGである

アンペアのESGの目的は3つの柱に基づいている。

- 2035年までに「ネットゼロ」の企業を目指す、電動化を超えた脱炭素化。
- ザ・フューチャー・イズ・ニュートラルとモビライズを基盤とした、資源保全を目指す循環型経済。
- 人権とサプライチェーンの透明性に対する強い野心を抱きつつ、エシカルかつインクルーシブな職場であることを目指した公正な移行。

アンペアは、Sustainalyticsによって自動車部門の1位にランクされており^(*)、12.8のスコアを獲得し世界規模の全分野で企業の上位6%に位置している。

(*) 包括的なモデルの一部として評価される自動車サブセクターの会社をいう。

アンペアのガバナンスは、最高水準の独立性を満たし、事業モデルに必要な意思決定のスピードと機動性を確保するため無駄のない引き締まったものとなる。

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、チャンピオンシップ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、また自身がメーカーであり、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、商業的な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・サルーンと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。したがって、アルピーヌの成長の半分は、北米やアジアを含む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に取り組むべく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、既存の活動を拡大している。

モビライズは、特別に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、費用効率に優れた主要なVehicle-as-a-Service (VaaS)専用プロバイダーとなるべく順調に進んでいる。これらのサービスは、1つのソリューションに集約され、経常的な収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動車ブランドから際立たせている点は、それがサービスから製品に向かうものであり、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倍の収益を生み出すだろう。

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360°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、新会社「ザ・フューチャー・イズ・ニュートラル」を設立した。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標としている。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・グループ及び分野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標として、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・グループの業績促進力

ルノー・グループの「レポリューション」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採用している。ルノー・グループは、自ら中間的なカーボン・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。

各事業には以下のとおり独自の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
-----	------	-------	-------	--------------------

<p>入手しやすいモビリティ 2030年までに1台あたりのCO₂排出量を最大70%減らすこと</p>	<p>二酸化炭素削減 ・100%電気自動車ラインナップ ・事業においては2035年、エレクトリシティにおいては2025年までにネットゼロを達成（「気候変動」の段落を参照のこと） 循環型経済 公正な移行</p>	<p>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ネットゼロを達成</p>	<p>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</p>	<p>部品及び材料についてクローズド・ループにすること バッテリー再資源化 2030年までに循環型経済バリューチェーンの90%超をカバーすること</p>
---	--	---	---	--

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、数千人の人々のアップグレード及びトレーニングを通じた自動車革新の新しいバリューチェーンへの移行を支援する。例えば、ルノー大学は、全セクターに開かれており、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、ソフトウェア並びにサイバーセキュリティ及びデータの面で、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「5つの事業」を中心とする新組織は、セグメント報告を通じて財務報告に反映され、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た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、それぞれ、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、デジタル化により、さらに加速される。さらに、独自のエコシステム・パートナーシップ・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バイアス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、業界における前例がない変革の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強力なフリー・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

事業別財務概要：利益及び現金に注力

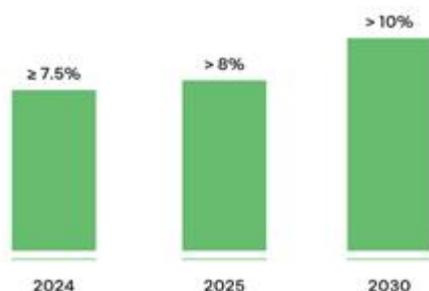
	パワー	アンペア	アルピーヌ	モビライズ	ザ・フューチャー・イズ・ニュートラル
価値提案	現金創出	実行リスクが低く収益性の高い成長及び革新	国際的に成長する独自ブランド	高い営業総利益率の経常的なサービスから生じる売上高	持続可能で収益性の高い成長
売上高	<ul style="list-style-type: none"> ・ 2022-2027年 +4% CAGR ⁽¹⁾ ・ 2027-2030年 -4% CAGR ⁽¹⁾ 	<ul style="list-style-type: none"> ・ 2023-2031年 30%超のCAGR ⁽¹⁾ ・ 2031年に1百万台まで ・ 2025年までに10十億ユーロ超 ・ 2031年に25十億ユーロ超 	<ul style="list-style-type: none"> ・ 2022-2030年 40% CAGR ⁽¹⁾ ・ 2026年に20十億ユーロの売上高 ・ 2030年に80十億ユーロ超の売上高 	<ul style="list-style-type: none"> ・ 2022-2025年 +8% CAGR ⁽¹⁾ ・ 2026-2030年 +14% CAGR ⁽¹⁾ 	<ul style="list-style-type: none"> ・ 2022年の売上高 0.8十億ユーロから2030年には売上高 ⁽²⁾ 2.3十億ユーロ超

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年にブレイクイーブン ・ 2030年から+10% (3)	・ 2026年にブレイクイーブン ・ 2030年に10%超	・ MBA (4) : 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FS (4) : 2桁台の高い営業総利益率	・ 2030年に10%超の営業総利益率 (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、部品合計は完全にルノー・グループの連結範囲に含まれているわけではない。
(3) アンペアは、2025年にフリー・キャッシュ・フローのブレイクイーブン達成、その後2031年に80%超の転換率達成を目指している（営業総利益の%としてのフリー・キャッシュ・フロー）。
(4) MBA：モビライズ・ビヨンド・オートモーティブ、モビライズFS：モビライズ・ファイナンシャル・サービスズ

ルノー・グループ財務見通し

営業総利益率



フリー・キャッシュ・フロー



- ・ 研究開発費 / 設備投資費：2022から2030年に売上高の8%を上限とする。
- ・ モビライズ・ファイナンシャル・サービスズ：年平均500百万ユーロを超える配当金がある。
(規制当局の承認及びモビライズFS取締役会の決議を条件とする。)

ROCE (使用総資本利益率) : 2025年までに30%超

配当金の復活

ルノー・グループは、2023年（2022会計年度に関して）から配当金の支払を復活させた。この配当金は、新たな時代を象徴するものである。この配当比率は、年次株主総会の承認を条件として、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）の最大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、エコシステム的なアプローチに基づき、金融投資をより積極的に行いたいと考えているが、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。

配当金とは別に残りの資金を配分するため、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促進し、価値観の文化を育むために、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ログラムを通じて、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.の管理下で存続する。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「4 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【サステナビリティに関する考え方及び取組】

持続可能な開発戦略

ルノー・グループの持続可能な戦略は、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、ルノーリューションが目指す、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。

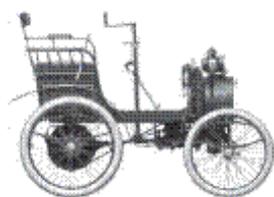
- ・ 第1の柱である「環境」には、循環型経済への取り組みの進展によるカーボン・フットプリントの低減及び資源の最適利用が含まれる。
- ・ 第2の柱である「安全」とは、当社の自動車の技術を活かして、当社の自動車ユーザーと路上でのサービスの安全性を高めることである。この柱は、職場における従業員の安全も対象としている。
- ・ 第3の柱である「インクルージョン」とは、スキル変革を支援し、ルノー・グループ内のダイバーシティを推進することで、電動化、データ及び循環型経済に係る新規事業への移行を達成することである。

「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、当社が自動車の生産を行う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。戦略及び持続可能開発委員会並びにリーダーシップ・チームのメンバーは、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現れるずっと前から、社会福祉、社会及び環境に関して社内主導的な活動を行っていた。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

ミューチュアル・エマージェンシー・ファンド（1904年）

メディカル・サービス（1914年）

ルノー工場実習校（1919年）

会社として初めてエスタブリッシュメント・コミッティを設置（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

ルノーの産業衛生研究所が使用される化学物資を監視。（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）
ルノー / PSA事故・生物力学研究所 - LAB（1969年）
工場に初の浄化施設（1970年）

1971～1999年

1995年、産業拠点とサービス部門拠点のエネルギー消費及び廃棄物を管理する環境部門の創設。
産業拠点とサービス部門拠点のエネルギー消費及び廃棄物を管理する環境部門の創設。
ルノー・ベスタ2コンセプトカーが2L/100 kmの記録的燃料効率を達成（1987年）。
ルノーの成長を確保し、従業員の職業的・個人的・文化的進歩に貢献することを目的とした「生きた協定」の締結（1989年）
法定監査人から初めての環境データ認証を受ける（1998年）。
初めてのISO 14001認証工場（1999年）

2000年～2002年

子供たちのための国際的交通安全プログラム、Safety For All（すべての人々のための安全）を立ち上げる（2000年）。
高等教育のためのルノー財団（2001年）
リサイクル素材を使用し、リサイクルを容易にする質素なデザインという前衛的なビジョンを提示するコンセプトカー「エリプス」を発表。

2004年～2007年

基本的社会権宣言及びダイバーシティ憲章に署名（2004年）。
セニックIIの初めてのライフサイクル評価（LCA）（2004年）
ダチアの買収後、ミオヴェニ工場（ルーマニア）の環境上のアップグレード（1999年～2004年）
3つの環境基準（製造、排出、リサイクル）に基づくルノーEC02シグニチャーを開始（2007年）。

2008年～2009年

ルノー・エンパイロメントの創設及びインドラ（自動車リサイクル）の持分取得（2008年）。
持続可能なモビリティ研究所、ルノー - パリ・テック（2009年）
「社会危機に関する協定」により、金融危機の結果パートタイム勤務となった従業員の雇用と報酬を維持するための企業の社会的支援制度を確立（2009年）。

2010年

ルノーは、循環型経済の発展を目指すエレン・マッカーサー財団の設立パートナーである。

2011年～2012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（2011年）。

産業廃水ゼロとカーボンニュートラルを目指して、タンジェ工場を設計（2012年）。

モビライズ・インベスト（ソーシャル・アントレプレナーシップ投資会社）の創設（2012）

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。

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・モビライズ支援基金の設立

2016年

記録的な走行距離400 km^(**)のゾエ・ゼロ・エミッション40

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のパートナーとなる。

ルノーは、職場の交通安全を求めるフランス国家の企業要請に署名。

教育のためのルノー財団が15周年を迎える。

2017年

ルノー・グループの新たなドライバー憲章

フランス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

ルノー・モロッコ財団、ルノー・ポルトガル財団及びルノー・ルーマニア財団を創設。

ルノー・グループ内においてジェンダー平等を推進するために、国際連合（UN）が開始したムーブメント、ヒーフォーシー（HeForShe）を開始。

ルノー・グループによるアクトフォーネイチャー（act4nature）イニシアティブにおける生物多様性へのコミットメント。

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

交通安全を推進するルノーとPSAとの提携であるLABの50周年

IMD（Institute for Sustainable Mobility - 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）によって二酸化炭素削減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エンゲージメント・プロジェクトにルノー財団から2.3百万ユーロを分配。

ルノー・グループ財団の新たなロードマップ：雇用を通じた統合
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、包摂）を中心とする持続可能な開発戦略の発表

第1回気候報告書の公表

「ソフトウェア・レピュブリック」の立上げ

フランのRenew Factory（Factory V0）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。

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成長の支援に重点を置いたAUTO ADE-RE協会を創設。

ルノウ大学を開始。2022年の受講者は7,800名。

環境、安全及び包摂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現するルノー・セニック・ビジョンH2-Techを発表。

自動車業界の資源中立化を目指し、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。

2023年

キャピタル・マーケット・デーにおいて、アンペアは、2035年までにカーボン・ニュートラルを達成することを目標とする明確なESG戦略で、SustainalyticsによるESG評価において、自動車業界で第1位となった。

アンペアが開発し、同社のESGの理念を体現した車両「トゥインゴEV」を発表。

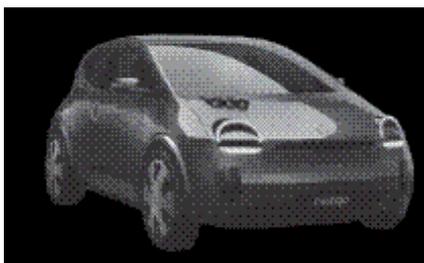
ルノー・グループがCAC 40 ESG指標に加入。

あらゆる道路利用者の日常の安全を向上させるという目的のために研究者、専門家、消防士と共同で取り組む「ヒューマン・ファースト」プログラムを発表。

走行状況を分析し、ドライバーに合わせたアドバイスを行う安全スコアを活用した「セニックEVプレステストドライブ」。

ルノー・グループが「ChangeNow Summit」で循環型経済に特化したブースを出展。

2023年にトルコとモロッコで立て続けに起こった地震に対するルノー・グループ及びその財団からの1.5百万ユーロを超える人道的支援の実施。

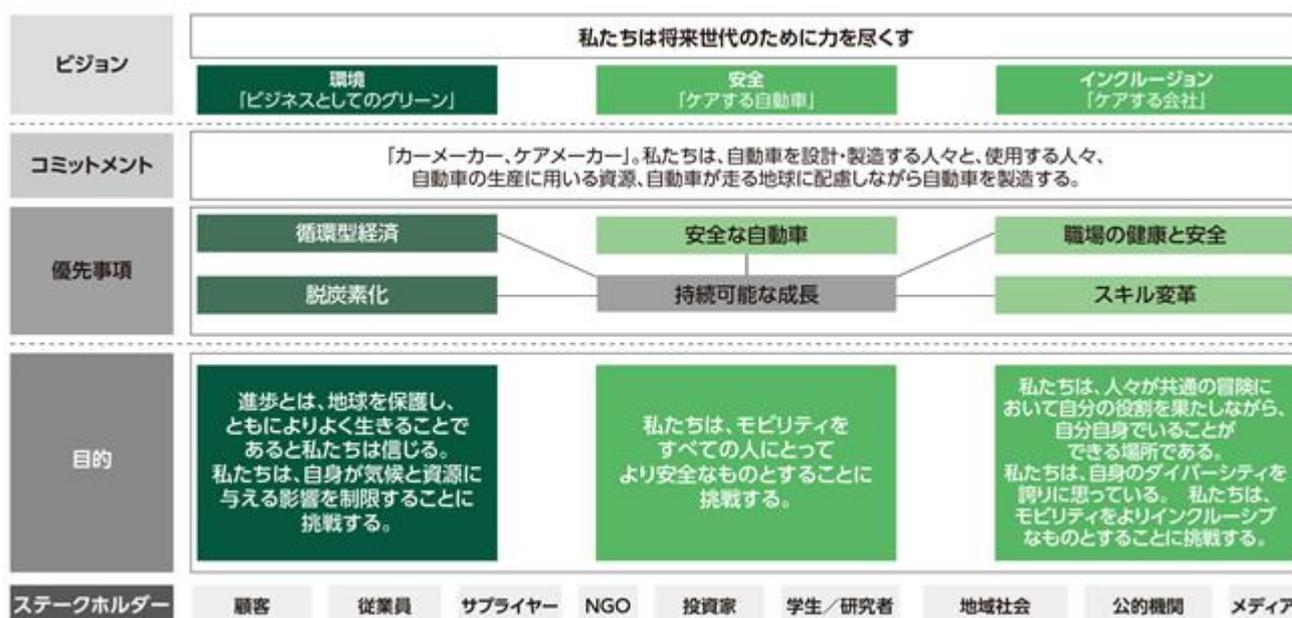


(*) 世界中で販売された車両1台当たりの(車両のライフサイクルを通じた)カーボン・フットプリント。

(**) NEDC標準型式認証サイクル(300 kmの実走行及び郊外走行)。

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、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 (EU: 2040年、世界: 2050年)	販売車両1台当たりtCO ₂ e
		ライフサイクルの拡張	E2	ヨーロッパ・タクソミーで定義される循環型経済活動の成長	売上高
		廃棄物管理	E3	非リサイクル廃棄物を2022年から2025年までの間に4%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%を循環型経済材料とする	販売車両1台当たりリサイクル材料の割合(%)
		大気質	E5	2022年から2025年までの間に組立工場の溶剤排出量を10%削減	車両の塗装面1㎡当たりVOC排出量(g)
		水質	E6	2022年から2025年までの間に外部給水量を30%近く削減	生産車両1台当たり水量(m ³)
		生物多様性及び排水	E7	アクトフォーネイチャー(act4nature)のコミットメントを達成し、工場排水への亜鉛とニッケルの排出を2022年から2025年までの間に40%近く削減	排水中の有害金属(%), 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年までにシニアマネジメントにおける女性比率を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30,000名がルノー大学のトレーニングを受ける	能力開発又は再トレーニングコース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20,000人の就職を支援 [2023年までに目標を達成し、新たな目標を設定]	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	従業員の対話を促進	時間通りに実施された相談の割合(%)
	倫理	G2	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	2024年末までに利益代表活動に関する新しい更新された行動規範を公表	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」の評価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

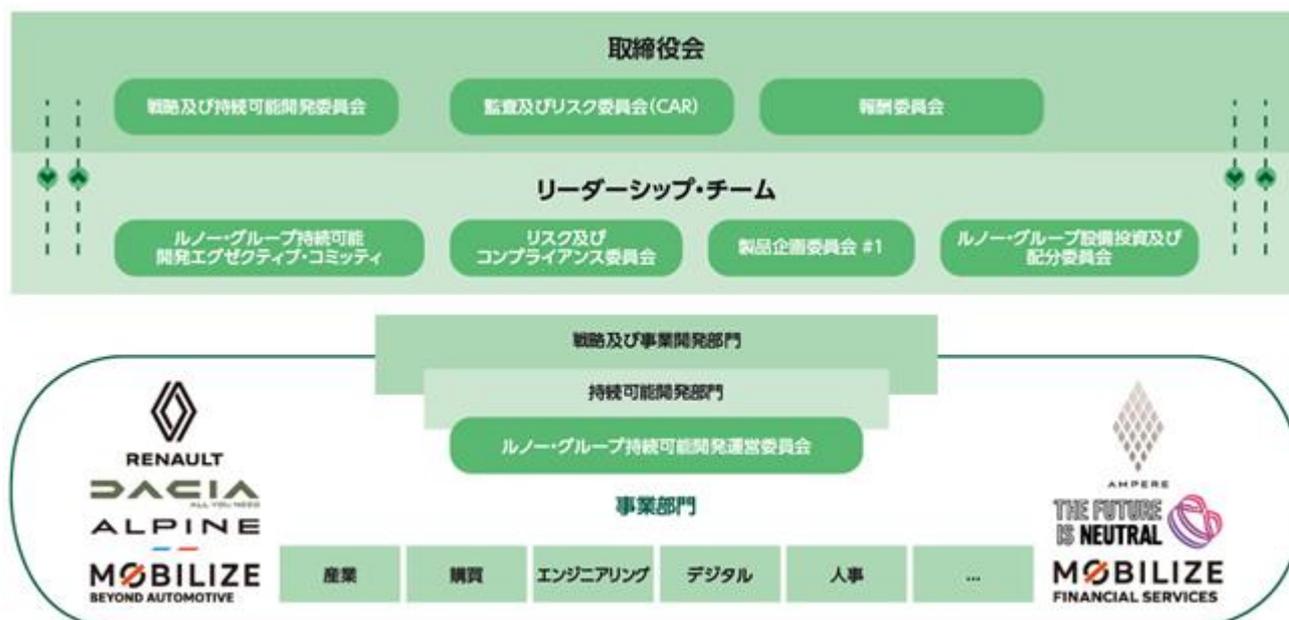
持続可能な開発戦略の展開は、主要な国際非財務格付機関によって認識されている。

機構							
2023年の非財務評価と格付	気候： A- (最新格付、2023年2月公表)	73/100 (最高格付自動車メーカーの上位1%)	CAC 40 ESG インデックスに加入	72 (セクター平均は45)	C+プライム	22.3中程度のリスク	BBB

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、倫理及びルノー・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産業部門
- ・ 最後に、各ブランド（ルノー、ダチア、アルピーヌ、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で展開する。

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の分析に貢献する。

取締役会の戦略及び持続可能開発委員会（「戦略及び持続可能開発委員会」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・環境的責任の観点から、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。

戦略及び持続可能開発委員会は、2023年は四半期ごとに会議を行った。

重要課題及びESGリスクの特定

ステークホルダーとの継続的な対話（EFPD-B、EFPD14c）

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、株主、サプライヤー、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（「ルノー・グループのマテリアリティ・マトリックス」）。

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	2023年のハイライト
----------	-------------------------------	--------------	------------------	-------------

<p>顧客</p>	<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 ・都市モビリティの変革に貢献する ・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マイクロクレジットを基盤とした購入及びLT0（Lease-to-Own）プログラム ・モビライズ - ネットワーク・コンベンション（スイス、オランダ、イタリア、オーストリア）におけるデュオ&ベントのサービスと車両のプレゼンテーション、ビジネス・デイズ - モビライズは、2023年11月、SOLUTRANS展示会に初めて出展し、都市部や郊外における企業顧客用チャージボックスを搭載した超小型100%電気のマイクロ多目的車であるベントをプレゼンテーションした - デュオ&ベントのサービスや車両についての顧客への専用のプレゼンテーション（イタリア、フランス） - ヨーロッパでの多くのB2Bイベントでのブランドプレゼンテーション： <ul style="list-style-type: none"> ・Flot ' Auto and Connect Fleet / フランス、EICMA / イタリア、EV Expérience / オランダ、 ・EV Summit / 英国、 ・Emokon - E-Mobility / オーストリア、VEM / スペイン ・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
-----------	---	---	---	--

				<ul style="list-style-type: none">・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ンクシジョン・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・消防士は、当社車両のフロントガラスとリアウィンドウにある、車両やシステムについて救出作業に便利な情報を提供するQRコード「QRRescue」を利用することで、事故時に影響を受けた車両のモデルを即座に把握することができる。QRコードからレスキューシートにアクセスし、消防士の活動に役立つ構造やシステムに関する情報を得ることができる。・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
--	--	--	--	--

	<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 ・職員代表組織 	<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"> ・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社会的対話 ・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リーダーシップ・チームのメンバーとの間で、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 ・ルノウ大学によるトレーニング提供 ・マネジメント・カルチャーアカデミーの創設 ・Learning@RenaultGroupと連携している全従業員へ倫理観についてのオンライン・トレーニングの展開 ・ルノウ大学（RKU）による新たなトレーニングコースの提供、2023年においては、10,368名の従業員がトレーニングを受けており、2021年のルノウ大学の創設からは延べ20,000名を超えた ・サイバーセキュリティ：CNAM Bretagneと提携したEPIC（Cybersecurity First Response Team）トレーニングの創設
--	---	---	---	---

従業員

- ・人工知能のマスタークラスの創設とルノー大学による認定
- ・E-Mobility Industry Academyの拡大
- ・Refactoryのための3つの再トレーニングルート
- ・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
- ・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、ルノー・グループが事業を営む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
- ・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
- ・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

- ・モビライズ
 - 5月、パリでラグビーフランス代表と対談
 - 6月、モビライズ・ファクトブック。これによりチームにターゲットや市場に関する主要な顧客情報がもたらされる。モビライズ・ファクトブックは、全モビライザーが事業やスト

				<p>ラクチャー行動計画の 枠組みを設計する上で 念頭に置くべき重要な 要素を含んでいる。モ ビライズ・ファクト ブックにより、共有さ れた事実に基づく普遍 的なモビライズ言語を 構築することも目指し ている</p> <ul style="list-style-type: none">- 9月にパリでMcKinsey & Companyとルノー・ゲ ループの共催による 「Automotive Women's Leadership Summit」を 開催- 11月にリサーチ部門と モビライズが、Ville Mobilité Transport laboratory (École des Ponts ParisTech) の研究員であり、 Sustainable Mobility Instituteの副所長であ るVirginie Boutueil氏 とともに、「移行期に あるモビリティの問 題、トレンド、テン ション」というテーマ でRendez-Vous de la Technologieを共催・従業員8,082人が Renault CareMakers Solid'Air従業員投資 ファンド (FCPE) 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及び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： ・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・グループ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・グループ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 	<ul style="list-style-type: none"> ・「重要な素材/産出国」という18の鉱石に関するクロスマッピング調査のリリース ・サプライヤーのための企業の社会的責任ガイドラインのアップデート ・ルノー・グループのグリーン調達ガイドラインのアップデート
---------------	--	--	--	--

<p>投資家 / 株主</p>	<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"> ・金融機関、個人株主、従業員株主 ・財務・ESGアナリスト ・財務及び非財務格付機関 	<ul style="list-style-type: none"> ・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 ・Invest ' Rに特化したアプリ ・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） 	<ul style="list-style-type: none"> ・5を超える非財務格付機関との対談 <p>行事：</p> <ul style="list-style-type: none"> - 4月、ソフトウェア・テック・デー - 6月、アルピーヌへのフューチャー・ツアー（視察） - 11月15日、アンペア・キャピタル・マーケットデー ・年間を通じた自動車、ESG、社債に関する会議 ・投資家/アナリスト訪問 - 5月、チェンジナウ出展 - 6月、テクノセンターで今後のラインナップのプレゼンテーション - 9月、エレクトリシティの訪問 - 11月、フランへのESG訪問 ・年間を通じた投資家向けロードショー並びに自動車、ESG及び社債に関する会議 ・2023年の個人株主や株主クラブとの懇談 - 4月5日、ルカ・デメオ及びジャンドミニク・スナールと株主の懇談 - 11月にストラスブールで株主との会議を開催 - 株主クラブの訪問、懇談 - 12月に個人株主向けの電子会議を開催
-----------------	---	--	--	--

<p>地域 コミュ</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 ・都市モビリティの革新に貢献する ・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低減する（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"> ・バティイー工場では、グラン・テストの知事や、ムルト・エ・モゼルの首長、地元の選挙で選ばれた代表者が歓迎された ・モーブージュ工場では、地元の選挙で選ばれた代表者が歓迎された ・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ガイドラインの作成を支援している ・これらのモビライズサービスは、モビライズが地域に対してより持続可能で、利用しやすく、手頃なモビリティを提供するための策の一部である ・2023年末、フランス全土に350のダチア又はルノーの「ガラージュ・ソリデール」がある ・内務省が任命したパリ防衛地区のゾナル・セコース・ルーティヤーズ・グループの消防隊と提携して、当社ラインナップの新車両向けに22の言語で作成された救助シートを作成し、体系的な検証を行った。この独自の提携は、消防士が選んで試用することを目的とした試作品を提供することで実現し、救助シートの内容が緊急時
-------------------	--	--	--	---

ニティ

のサービスの要求を完全に満たすことを確認するためのものである。2023年においては、ルノーのラインナップからは4台の車両がこの過程に関与した。

- ・イヴリーヌの消防士との提携によるルノーの電気自動車とハイブリッド自動車の適切な動作の体系的な確認
- ・救助団体と代替可能エネルギー車に関する知見を共有するための無料トレーニングセッションの実施
- ・2026年/2028年に向けた今後の救助プロトコルを作成するために、事故後の消防士の介入に関するユーロNCAPの検討への積極的な参加
- ・電気自動車の操作に関するフランス語、英語、スペイン語で作成されたWorld Rescue Organisationの加盟国の国内メンバーへの配布に向けたチュートリアルの提供
- ・2023年には、400台を超える最新世代の車両をフランスや諸外国の消防署に道路救助トレーニングの改善のために寄贈
- ・新世代自動車に関する知見を深めさせるために競合チームに新世代自動車を提供することによる、2023ナショナル・ロード・レスキュー・チャレンジ及び2023ワールド・レスキュー・チャレンジの結成への寄与

<p>公的機関</p>	<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"> ・フランス国会・上院の要請による多数の公聴会への出席 ・上院経済委員会のフランス工場視察 ・フランス国民議会経済委員会委員長及びエソンヌからの国会議員のラーディ工場への招待 ・セーヌ・マルティームの国会議員によるサンドゥヴィル工場の訪問 ・ノルマンディー地域圏知事とディエップ市の副市長をアルピーヌ・ディエップ・ジャン・レデル工場に招いた ・イヴリーヌから選出された地方代表の臨席の下、テクノセンターで新たなロードシュミレーターが落成 ・ヴィリー・シャティヨンでのアルピーヌ・メカニカル・エクセレンス・コンペティションの表彰式に労働大臣が出席 ・ブローニュ・ビヤンクール<small>ルノー・グループ本社にオー・ド・セーヌ</small>県知事を招待 ・ベトゥーヌ副知事によるリュイッツ工場の見学 ・パ・ド・カレー10番地区の議員によるリュイッツ工場の見学 ・バティイー工場にEUフランス副代表を招待
<p>非財務格付機関</p>	<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"> ・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（「持続可能な開発戦略」参照）

<p>機関及び 組合</p>	<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"> ・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"> ・加盟団体（PFA、CCFA、ACEA、AVERE等）のワーキンググループへの参加 ・ルノー・グループ工場周辺の地域エコシステムとの連携の維持（現地MEDEF、CCI、地域UIMMs、Fondation du Nord等） ・2023年10月24日に開催されたオートモーティブ・インダストリー・デーへの参加 ・2023 ACEA マニフェストへの署名 ・Electromobility Platformへの参加 ・Industry Stakeholder Dialogueへの参加 ・社会貢献活動として3つの優先分野を設定：産業的プレゼンスの高い10ヶ国による雇用を通じた包摂、道路利用者の安全の確保、教育・支援（工場訪問、協会との連携、学生への奨学金） ・自然災害に対する人道支援（スロベニア、モロッコ）
--------------------	---	--	---	--

<p>学生、学生代表、学者、研究者、将来の従業員</p>	<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"> ・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"> ・任期の更新 ・高等教育研究大臣主催のANRTプロジェクト「博士課程の学生のための国家プラン」へのルノーの参加 ・Ecole des PontsやSustainable Mobility Instituteの関連5校とのパートナーシップの継続 ・2023年に24本のCIFRE博士論文を発表 ・19件の欧州産学連携パートナーシップ事業 ・IRTs (Technological Research Institutes) の活動への参加 System X及びVeDeComの責任者 ・ESTACAでの公開会議「自動車産業のエネルギー転換の課題」の開催 ・学界の諸科学審議会 (CentraleSupélec、ECE等) への参加 ・フランス2030計画の一環として「Skills and professions of the future」の入賞者につき関心表明をするための、オー・ド・フランス地域のElectro' mob トレーニングコンソーシアムへの参加 ・バティイー工場が加盟する専門職のためのキャンパス運営委員会である「Excellence CaMéX-IA Grand-Est qualifications campus」への参加 ・メッツのthe Arts et Métiers campus (ENSAM) 中央評議会への参加
------------------------------	---	--	--	--

				<ul style="list-style-type: none">・ノルマンディー地域圏の教育行政機関チームが知事とともにサンドゥヴィル工場で歓迎された
--	--	--	--	---

	<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 	<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"> ・ルノー・グループ財務コミュニケーション（四半期ごとの業績及び売上高の公表） ・アライアンスのコミュニケーション：ロンドンにおける記者会見/アナリスト：アライアンスがパートナーシップにおける新章の幕開けを告げる（2023年2月6日）、プロ・ニュー・ビヤンクールでの記者会見：ルノー・グループ、日産、三菱は7月に合意をまとめた上で、共同プロジェクトを継続すると発表（2023年12月6日） ・ブランド・コミュニケーション - ルノー：新型CMF B EVプラットフォームに焦点を当てたウェビナーである「Genesis R5」、MIN (Marché d'Intérêt National)ランギスのPro+ショーでのLCVの移行のプレスを行ったワークショップ、ボルドーでのトラフィックE-Techのプレス試乗、2024 COTY (Car of the Year) のファイナリストとしてセニックE-Techエレクトリックがノミネートされる、SOLUTRANSショーで新型マスターを発表 - ダチア：ジョガー・ハイブリッド140のプレス試運転、スプリングでのエレクトリック65エンジンの発表、合成燃料技術を活用したダカルへのコミットメントに関する報告、新
--	---	--	---	--

メディア

型ダスター・ハイブリッドの発表

- モビライズ：
Rencontres

Flotauto 2023でのモビライズのサービスのプレゼンテーション（充電、カーシェアリング、事業用自動車の運営）、SOLUTRANSショーでの運送及びサービスにおけるプロ向けのソリューション（ベント、モビライズ・パワー・ソリューション、モビライズ・フリート・モニタリング）のプレゼンテーション

- アルピーヌ：Rac(H)era プログラムの一部として、ドライバーのパフォーマンスを基にしたオーダーメイドのトレーニングプログラムを発展させること及び女性に対する差別や偏見を打破することを目的としたHuman High-Performance Centreの創設の発表、労働・雇用・包摂省及び国民教育・青年省との共催による新たな才能を発掘し、機械部門の発展を促すことを目的としたアルピーヌ 2023 メカニカル・エクセレンス・コンペティションの開催、ブランドアンバサダーのジネディーヌ・ジダンとともに、マドリードで2023年期の取り組みと成果の報告、BWT アルピーヌ F1 チームのカーボンニュートラル化への取り組みを支援するために、BPの最先端技術をエンストンのBWT アル

ピーヌ F1チームの拠点
に展開することをBPと
合意

- ・子会社のコミュニケーション
- 2023年11月15日、アン
ペア：キャピタル・
マーケットデーの記者
会見
- Hyvia：Hyvolutionト
レードフェアでの
Hysetcoとの連携の発
表、フランのHyvia工場
へのエレクトロライ
ザーの導入、World
Hydrogen Summitトレ
ードフェアでのオランダ
初の試乗、Solutransト
レードフェアでのル
ノー・マスター・パン
H2-Techの新たな設計の
発表
- ソフトウェア・リパブ
リック：モビライズ・
デュオとベントのデー
タに基づく2023 CES で
の“AI for Urban
Mobility” チャレンジ
の始動、Viva Tech
Showでのモビライズの
ルノーR5 Vehicle to
Gridコンセプト及び
Human First Renaultコ
ンセプトの発表
- ・技術革新についての発
表：Renault Frères
Innovation Awardsイベ
ントでの従業員の表
彰、シャトールーの中
心街を走行する完全自
動運転マイクロバスを
開発する共同事業体の
創設、CEAとの超高効率
双方向車載充電器の開
発
- ・産業分野についての発
表：産業的移行の促進
を目的としたクリティ
バとブルサへのプレス

				<p>訪問、業界における職人やそこで働く者の姿を発信する“Le Media Positif”（ソーシャルネットワークへの発信の場）や“Les meufs de l’industrie”への創造的なポートレート発信</p> <p>・アライアンスについての発表：2023年7月26日、ルノーと日産は最終提携契約に調印</p>
--	--	--	--	--

ルノー・グループのマテリアリティ・マトリックス

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た。持続可能開発部による指揮の下、ルノー・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・コミッ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、社内での主要な部門/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。

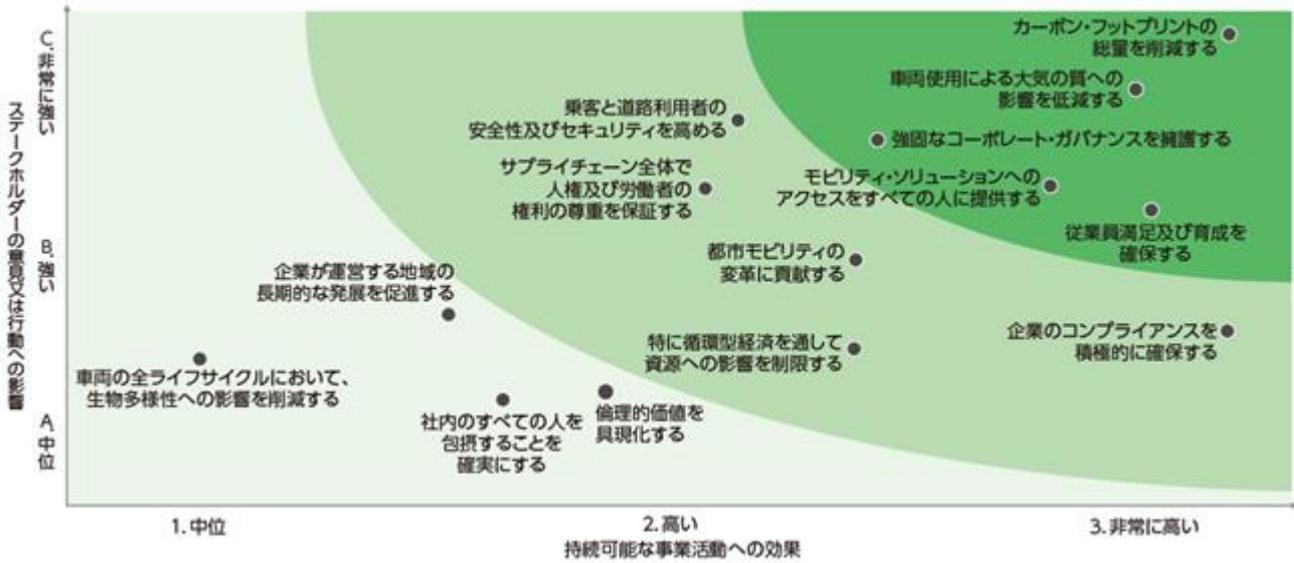
集積されたすべての問題は、14の一貫性のあるマクロ問題にグループ分けされた。次に、マトリックスの各軸に沿った各問題の重要性が評価された。

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・グループのシニア・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。

2023年、ルノー・グループは、「CSRD（企業サステナビリティ報告指令）」として知られる指令（EU）2022/2464で定義された目標値を踏まえた、ダブルマテリアリティに対応するバージョンを2025年初めに発行するため、新たなマテリアリティ分析を実施した。この解析の結果は、以下のマトリックスを疑問視するものではない。



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、調達及び運営におけるカーボン・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 車内の空気の質を改善する
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:適合の自由)
都市モビリティの変革に貢献する	都市渋滞を緩和する 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	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実にする
倫理的価値を具現化する	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

非財務業績声明

ルノー・グループは、その全体の業績を維持するための能力に疑問を投げかけるような非財務リスクを含め、当社がさらされる可能性のあるリスクについて、詳細な分析を作成している。リスク全般についての完全なアプローチ及び包括的な情報については、「統制及びリスク管理システム」、「ルノー・グループのリスクファクター」及び「訴訟」に示されている。

非財務業績の報告方法

規制の背景

2017年7月19日の命令第2017-1180号及び2017年8月9日の政令第2017-1265号に基づき、ルノー・グループは非財務業績声明（EFPD）を制定した。

ルノー・グループの主な社会・社会福祉・環境リスクの特定は、INERIS（フランス国立産業環境・リスク研究所）やGRI（グローバル・レポーティング・イニシアチブ）等の国際的な基準及び規範、並びに内部マッピング（ルノー・グループの主要なリスク、汚職リスク、フランスの「サパンII」法の規定に基づくリスク、警戒計画に関連するリスク及びマテリアリティ・マトリックスにより特定された問題（「ルノー・グループのマテリアリティ・マトリックス」を参照のこと））に基づいている。

主な非財務リスクの特定プロセス

EFPDの想定に関する主要リスクの特定及び要約は、持続可能開発部及びリスク管理部門の監督の下、共同で実施され、非財務業績声明の範囲内の、特に以下の課題について担当する様々な部署の代表者やマネージャーが参加した。

環境

人的資源

国際的な社会関係

サプライヤー・委託先との購買・取引関係

健康・安全・人間工学・環境（HSEE）

IS / IT

道路利用者の安全

新製品・新サービスの開発

税

法務

倫理・コンプライアンス

また、ルノー・グループは国連の持続可能な開発目標（SDGs）及びそのセクターで特定された市場慣行を考慮に入れている。

当社は、フランス商法第L. 225-102-1条（ ）に列挙された情報も考慮に入れている。特に、食糧（食品廃棄物、食糧不安との闘い、動物福祉の尊重、及び信頼性のある公正で持続可能な食糧）に関連するもの等の特定のトピックは、ルノー・グループの活動及び株主からの既知の期待に関して該当する主要なリスクとしては特定されていない。

これらのリスクのリストは、取締役会の戦略及び持続可能開発委員会によってレビューされた。

報告原則

このような作業により、以下の5つの分野に分類される31の主要な非財務リスクのリストを特定することができた。

社会

社会福祉

環境

人権

汚職及び脱税との闘い

パフォーマンス指標を含めた方針、手続及びそれらの手続の結果が、これらのリスクごとに定められている。

31の主要リスクは、主要な環境リスクはE、社会・社会福祉はS、ガバナンスはGに分類され、また、マテリアリティ・マトリックス記載の問題（下記「リスク・マッピング」の表を参照のこと）に関連付けられた。

データ収集処理

各指標はコーディネーター（一般的にはビジネスラインの専門家）と関連付けられており、コーディネーターは関連する報告範囲内でデータの収集、チェック及び統合を行っている。

その後、指標は、まず関連する活動の中で指標を作成する責任を負うマネジャーによって検証された後、関係する法人の取締役によって再度検証される。

持続可能開発部が、すべてのデータを統合する。

報告範囲

EFPDの対象範囲は、ルノー・グループの連結財務報告（連結財務諸表の注31を参照のこと）、すなわちルノーS.A.とその子会社及び被支配会社（フランス商法第L. 233-16条の趣旨の範囲内の会社）の対象範囲と同一である。ある指標がその範囲全体を対象としない場合には、当該指標を明確化する。

ルノー・グループの子会社であるホース、アンペア及びザ・フューチャー・イズ・ニュートラルは、2023年にルノー・グループ内に連結されたため、EFPDの報告範囲に含まれている。

真正かつ公正で検証可能なデータ

ルノー・グループでは、1999年から、法定監査人のうち1名に対し、主要産業、オフィス、物流拠点による環境負荷の選定に関する証明を自発的に依頼している。この検証は、財務データと同等のレベルの保証（非財務的検証に関するIFACのISAE3000の意義の範囲内での合理的な保証）をもって実施される。

一定の大会社及びグループ会社による非財務情報の公表に関して、2017年7月19日の命令第2017-1180号（その後の2018年9月5日の法律第2018-771号、2018年10月23日の法律第2018-898号、及び2018年10月30日の法律第2018-938号により修正）、2017年8月9日の政令第2017-1265号（2017年7月19日の命令第2017-1180号の発効に関する政令）、並びに2018年9月14日の決定（2013年5月13日の決定を修正する決定）に基づき、ルノー・グループは、EFPD（非財務業績声明）の遵守及びそれに含まれる情報の正確性を検証するため、独立した第三者を任命した。この情報はルノーS.A.の経営報告書に記載されている。

リスク・マッピング（EFPD-B）

環境に関するデータ

テーマと主なリスク	マテリアリティ・マトリックス・ステークスの対象範囲	方針	パフォーマンス指標
-----------	---------------------------	----	-----------

<p>気候変動 1.車両及びノ又は事業プロセスの環境性能に関連する規制要件及び規準要件の進展の影響、並びに、より広範には、COP21協定の文脈で定義され自動車部門に適用される温室効果ガス削減目標の影響</p>	<p>カーボン・フットプリント総量を削減する都市モビリティの革新に貢献する</p>	<p>気候変動対策に関する行動計画 (2021~2030年) ラインナップ電動化計画 ルノー・グリーン 購買ガイドライン HSEEの10の強行規定 8の環境関連の強行規定</p>	<p>スコープ1及び2: 生産台数1台あたりのルノー・グループ拠点の炭素強度(目標:2019年から2030年までに80%削減) グループ拠点で消費される電力に占める再生可能エネルギーの割合(目標:2030年に80%) 拠点の中立性(2025年はエレクトリシティ、2030年は欧州拠点)</p>
<p>2.低炭素経済への移行に関するリスク(製品・サービスの提供と市場の期待とのミスマッチ、製品競争力の喪失、製造コストの上昇、ノウハウの開発)</p>			<p>スコープ3: 世界での1台あたりCO₂^e排出量 (目標:2019年から2025年までに20%削減、2019年から2030年までに35%削減) 資材1kgあたりのCO₂^e排出量 (目標:2019年から2030年までに30%削減) バッテリー製造時CO₂^e排出量 (目標:2019年から2030年までに新型車につき35%削減) 物流関連のCO₂^e排出量「Well to Wheel」:2019年から2030年までに1台あたり30%削減</p>
<p>3.物理的リスク:事業活動・物流活動、供給及び保険料に悪影響を及ぼす可能性のある極端な気象現象に拠点が晒されるおそれ</p>			
<p>健康への影響 4.化学物質、排出物又は放出物による健康への影響</p>	<p>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</p>		<p>2030年にルノー・ブランド100%BEV化 グループ拠点の有害化学物質数(目標:2010年から2030年までに50%削減)</p>
<p>5.健康への影響を軽減するために利用可能な科学的・技術的な開発とルノー・グループの活動との間の不十分なマッチング</p>	<p>の質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</p>		<p>塗装組立ボディのVOC排出量(g/m²)(目標:2013年から2023年までに32%削減)</p>
<p>6.ルノー・グループの製品・サービスの提供と顧客・利用者又は地域からの新たな期待との間の不十分なマッチング</p>			

<p>資源不足 7.供給と需要の不均衡（市場論理：価格の上昇又は不安定性）、調達問題又は地政学的問題に繋がる資源へのアクセスの制限あるいは混乱（例：原材料・水）</p>	<p>特に循環型経済を通して資源への影響を制限する</p>	<p>フラン工場・セビリア工場のReFactory 気候変動対策に関する行動計画 （2021～2030年） ラインナップ電動化計画 ルノー・グリーン 購買ガイドライン HSEEの8の強行規定 - 環境 警戒計画 Act4Natureに対するコミットメント （2021年）</p>	<p>販売車両1台あたりのリサイクル資源の割合（目標：すべての資源に関して2030年に質量で33%） 新バッテリーにおけるリサイクル業界からの戦略的材料（Co、Ni、Li）の再利用率（目標：2030年に80%） リサイクルされない廃棄物（車両1台あたりkg）（目標：2013年から2023年までに30%削減） 車両1台あたりの外部給水量（目標：2013年から2023年までに15%削減）</p>
<p>8.回収不能又はリサイクル不能な廃棄物（製造拠点の廃棄物、使用済み自動車）の管理</p>			
<p>生態系の保護 9.生産拠点の操業に伴う環境負荷（大気、水質、土壌、廃棄物）</p>	<p>特に循環型経済を通して資源への影響を制限する 生物多様性への影響を低減する（車両の全ライフサイクルにおいて）</p>	<p>持続可能な天然ゴムに関する方針 （2022年） 深海鉱業モラトリウム（2022年） 生物由来原料に関する方針（2022年）</p>	<p>2025年までにルノー・グループの生産拠点の100%につき生物多様性評価を実施 製造拠点のISO14001認証取得率（目標：100%） 車両1台あたりの廃液中の有毒金属（ニッケル、亜鉛）（目標：2013年から2023年までに35%削減） リサイクルされない廃棄物（車両1台あたりkg）（目標：2013年から2023年までに30%削減）</p>
<p>10.偶発的汚染（大気、水質、土壌、廃棄物）や極端な自然現象による環境破壊</p>			<p>有害廃棄物（車両1台あたりkg）（目標：2013年から2023年までに19%削減） 非有害廃棄物の混合量（車両1台あたりkg）（目標：2013年から2023年までに26%削減） 廃棄物回収率（目標：2023年に87%）</p>
<p>11.生物多様性への悪影響</p>			<p>車両1台あたりの総廃棄物量 車両1台あたりの外部給水量（目標：2013年から2023年までに15%削減） 全新型車のライフサイクル・アセスメントの公表</p>

企業の社会的責任に関するデータ

テーマと主なリスク	マテリアリティ・マトリックス・ステークスの対象範囲	方針	パフォーマンス指標
-----------	---------------------------	----	-----------

従業員の健康と安全 12.業務上の災害（度数率・重篤度）	サブ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 従業員満足と育成を確保する	「我々の活動により影響を受けるすべての人が安全かつ健康に帰宅する」ことを目標とした健康・安全方針の実施の適用	応急処置（FR1）より重大な医療介入を要したルノー・グループ及び派遣社員の業務上の災害の度数率 ルノー・グループの従業員及び派遣社員の休業災害度数率（FR2） ルノーの従業員及び派遣社員の強度率（G1） 業務上の疾病の報告率 公道事故の件数と関連休業日数
13.業務上の疾病	乗客と道路利用者の安全・安心性を高める		
14.健康危機／作業に影響を及ぼす非業務上のリスク			
スキル 15.女性の人材を中心とした人材確保の難しさ	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	雇用主としてのブランドと価値の提案 従業員の経験	男女別・年齢別従業員数 女性の基幹職比率 総従業員に占める障害者の割合 採用人数（ルノー・グループ全体） 実施した措置について取得したラベル又は認定
16.人件費、製品・サービス及びイノベーションの品質、製品・サービス及びソリューションの生産・流通能力に悪影響を及ぼす可能性のある、ルノー・グループの目標を達成するために必要なスキルの不足		スキル管理に関する方針	トレーニングへのアクセス率 従業員1人あたりの平均トレーニング時間数 デジタル面を含むトレーニング時間数（ルノー・グループ全体） ルノー大学でトレーニングを受けた人数
職場環境 17.社会的対話機関の不尊重	従業員満足と育成を確保する サブ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	2013年グローバル枠組み合意書 2019年グローバル枠組み合意書 2019年グローバル枠組み合意書の2021年追加文書	ルノー・グループ作業協議会との会議回数（情報・協議を含む。）（欧州機関） 労働協約に至る交渉の割合
18.職業関係、包摂、ワーク・ライフ・バランス、職場環境等、職場生活の側面に関連した不満	社内のすべての人を包摂することを確実にする		グローバル枠組み合意書に関するグローバル・レベルでの会議回数

<p>人権 19.雇用及び職業についての差別待遇（ILO第111号）</p>	<p>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 社内のすべての人を包摂することを確実にする</p>	<p>2013年グローバル枠組み合意書 2019年グローバル枠組み合意書 権利に関するトレーニング開始に向けたILOとの協議 ルノー・グループが事業を行う国における実証済みリスクのILOとの共同研究 紛争地域又は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・グループの方針</p>	<p>2018年メモランダムに規定された対策を実施した結果、グローバル枠組み合意書に署名した当事者が行った報告件数 給与のジェンダーギャップ 女性の基幹職比率</p>
<p>20.同一報酬（ILO第100号）</p>			

社会福祉に関する情報

テーマと主なリスク	マテリアリティ・マトリックス・ステークスの対象範囲	方針	パフォーマンス指標
<p>地域開発 21.「持続可能な領域」の課題への製品・サービスの不十分な適応</p>	<p>乗客と道路利用者の安全・安心性を高める 都市モビリティの革新に貢献する</p>	<p>ソリューション・ポートフォリオのロードマップ： - EV・エコシステム（エネルギー貯蔵等） - EVのカーシェアリングと短期レンタル：モビライズ・シェア、Zity</p>	<p>全世界で販売されているEV（Twizyを含む）総数（2010年以降） 欧州におけるEV市場シェア カーシェアリングにおけるEV台数</p>
<p>22.事業を行う地域の発展に対するルノー・グループの不十分な貢献</p>	<p>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 企業が運営する地域の発展を促進する</p>	<p>仕事へのアクセス支援 全世界の教育へのアクセス支援 ルノー・グループが生産拠点を置く地域の統合戦略</p>	<p>社会貢献活動件数 ルノー財団が支援した弱者数 連帯LOAの恩恵を受ける人数 国別労働力 各国のルノウ大学キャンパス数</p>
<p>道路利用者の安全 23.顧客による車両又は機器の不適切な使用</p>	<p>乗客と道路利用者の安全・安心性を高める</p>	<p>ルノー・グループ交通安全方針：4つの重点項目 - 予防する - 守る - 救助する - 正す</p>	<p>新型安全コーチのフィッティング数</p>
<p>24.新技術による新事故類型の発生</p>			

<p>個人情報保護及びサイバーセキュリティ 25.ルノー・グループ、その従業員、顧客又は利害関係者のデータ保護の不履行並びにサイバー攻撃及び情報システム障害のリスク</p>	<p>企業のコンプライアンスを積極的に確保する 乗客と道路利用者の安全・安心性を高める</p>	<p>情報管理方針 情報システムのセキュリティ・ポリシー 車両のサイバーセキュリティ管理システム システム設計段階からの個人情報保護実装支援のためのガイドライン IT憲章 IT行動規範</p>	<p>インシデント（メジャー及びクリティカル）の平均解決時間のモニタリング Bitsight社が発行した評価の監視</p>
---	---	--	---

ガバナンスに関する情報

テーマと主なリスク	マテリアリティ・マトリックス・ステークスの対象範囲	方針	パフォーマンス指標
<p>汚職防止 26.ルノー・グループの国際的なエクスポージャーに関するリスク</p>	<p>倫理的価値を具体化する 強固なコーポレート・ガバナンスを保証する</p>	<p>管理機関の関与方法：あらゆる形態の汚職を防止するための措置の適応 汚職防止プログラムを強化し、フランス「サパンII」法の8つの柱を以下の対策により実施： 1. 汚職防止行動規範 2. 内部通報システム 3. 汚職及び地位濫用のリスクのマッピング 4. 第三者の健全性評価 5. 会計管理 6. 汚職及び地位濫用のリスクに関する研修 7. 懲戒制度 8. 統制システムと対策の実施</p>	<p>倫理委員会を設置した国・法人の割合 検証済みの汚職リスク・マップの割合 対応済みの内部通報の割合 汚職防止研修を修了した従業員の割合 TIM分析を受けたリスクのあるサードパーティ数</p>
<p>27. 第三者（サプライヤー、仲介先及び顧客）との取引に関するリスク</p>			
<p>28. 政府機関との取引に関するリスク</p>			

<p>サプライヤーとの関係及び調達</p> <p>29.ルノー・グループの責任ある購買方針のサプライヤーによる不遵守</p> <p>30.（社会、社会福祉及び/又は環境上の理由で）センシティブなサプライチェーンの利用</p>	<p>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證する</p> <p>倫理的価値を具体化する</p> <p>企業が運営する地域の発展を促進する</p>	<p>ルノー・グループの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</p> <p>ルノー・グループのグローバル枠組み合意書</p> <p>ルノー・グループのサプライヤーのためのグリーン購買ガイドライン</p> <p>紛争地域又は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</p>	<p>上位500品目のうち、CSR評価の対象となった直接購買需要の割合</p> <p>上位500品目のうち、上位又は最高位のCSR評価（1年間）の対象となった合計購買需要の割合</p> <p>上位500品目のうち、CSR評価の対象となった直接サプライヤー・グループ数</p> <p>上位500品目のうち、上位又は最高位のCSRサプライヤー・グループ数（1年未満）（サプライヤーのグループの数値）</p> <p>サプライヤー拠点の現地監査件数</p>
<p>脱税との闘い</p> <p>31.会社の納税義務の規則の解釈や遵守に関する不確実性</p>	<p>倫理的価値を具体化する</p> <p>強固なコーポレート・ガバナンスを保證する</p>	<p>ルノー・グループの税務ガバナンス</p>	

ルノーの環境に関するコミットメント

環境問題の管理とガバナンス（EFPD7、EFPD7a）

方針と戦略（EFPD7）

ルノー・グループの環境方針

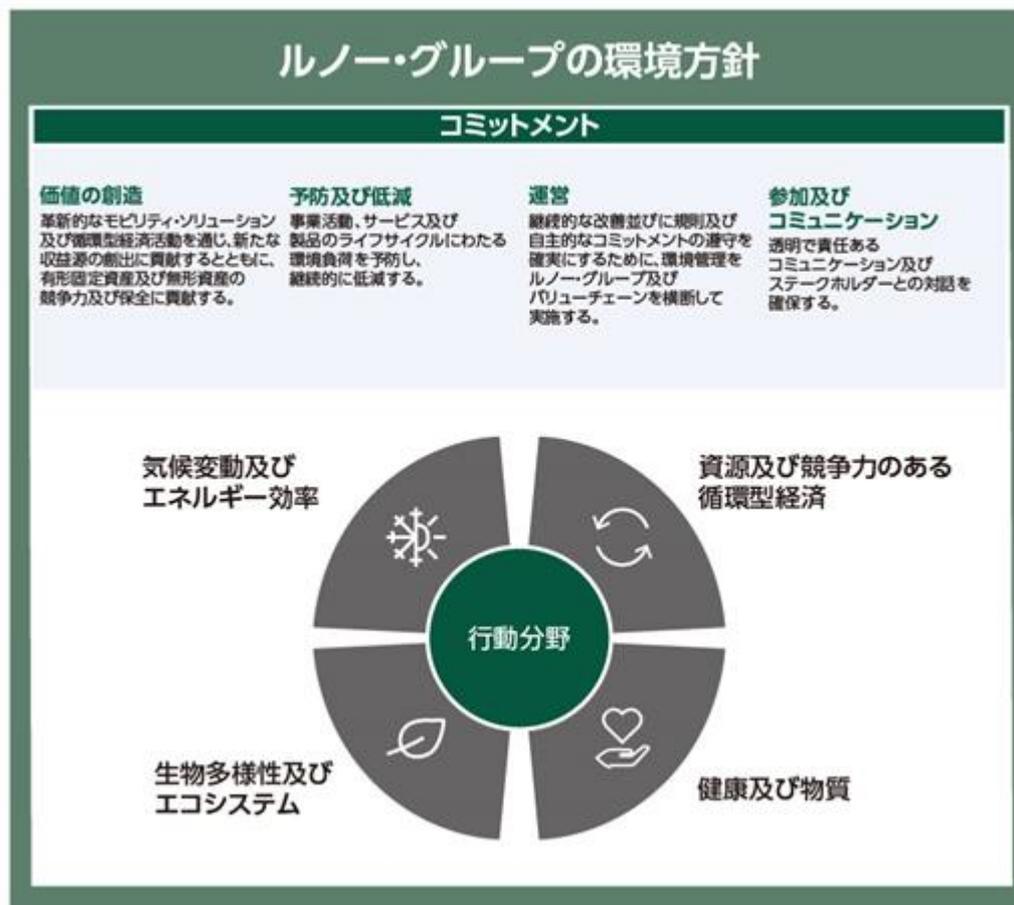
今や、規模の大きな環境に関する課題への対応が急務となっている。これらの課題は、すべての経済活動及び特にモビリティに深刻な影響を及ぼす。輸送セクターに関するステークホルダーの期待を超える革新をルノー・グループが目指すことは、競争力や経済的機会の源となる。

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。
- ・ 特に都市における保健衛生上の関心事である、汚染物質排出。
- ・ エコシステムの破壊と生物多様性の喪失。

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。）。

さらに、ルノー・グループの環境への取り組みは、CDP気候スコアA-で確認できる。



戦略：「事業としてのグリーン化」

このように、2021年1月に立ち上げられた「ルノーリユーション」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な開発戦略を発表したが、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、「優先分野：戦略と指標」に詳述されている。

ルノー・グループは2023年に再編され、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が創設された。

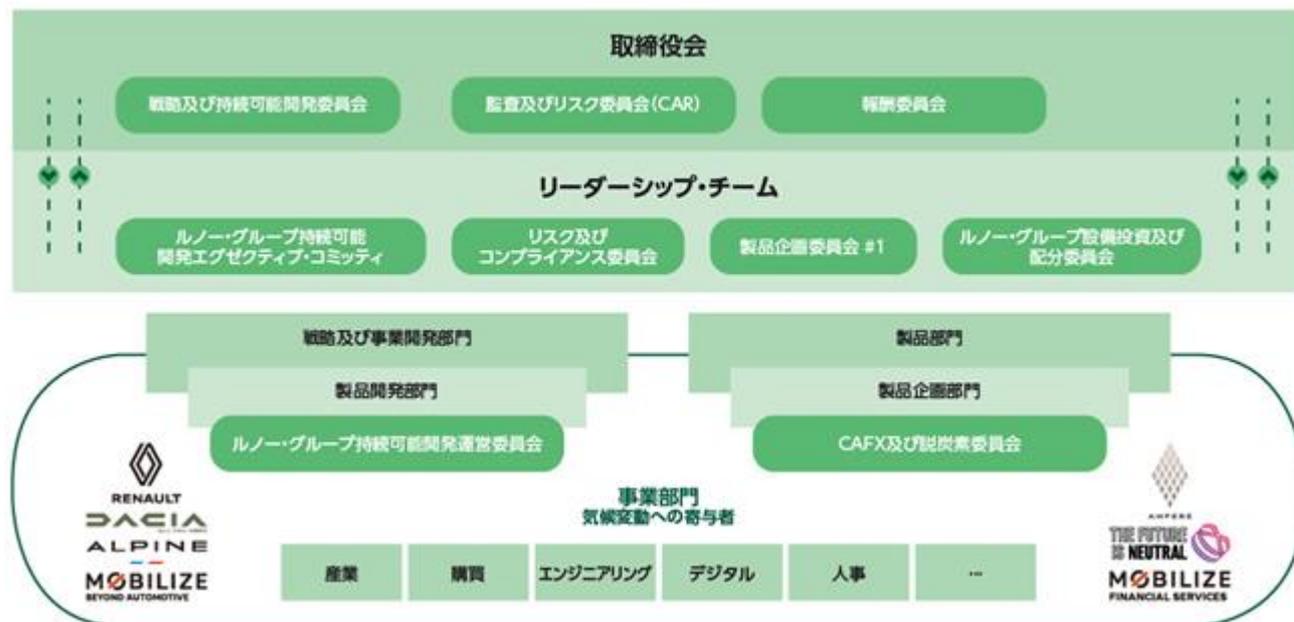
フラン工場を、ReFactoryという欧州初のモビリティ専用循環型経済工場に転換することは、ルノー・グループのビジョンを象徴している。それは、最も戦略的な又は危急の物資について環境に関する課題への対応と収益・利益を生み出す経済資産の両方を構成するリサイクル及び再製品化のための完全な産業エコシステムに依拠することである。

最後に、モビライズ・ブランドはモビリティ、データ及びエネルギーサービスを開発し、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CEOのルカ・デメオ)。

環境問題についてのガバナンス (EFPD7a)



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。

この役割において、取締役会は戦略及び持続可能開発委員会に依っている。委員会の役割には、企業の環境的、社会福祉的、社会的責任の観点から実行すべき戦略と行動のレビューが含まれている。

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160%の独立取締役で構成されている。委員会は2023年には4回開催され、出席率は100%であった。

2023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。

- ・ ESGの全領域を網羅するダッシュボードによるルノー・グループの社会福祉・社会・環境責任戦略の実行状況のモニタリング
- ・ ラインナップを電気化するために必要な金属・レアアースの調達に向けたルノー・グループの戦略
- ・ パートナーシッププロジェクトの監視による新合弁会社「フレクシス」（物流・脱炭素・コネクティッド）の構築
- ・ 道路交通からの汚染物質排出を減らすための規則と電気自動車バッテリーの耐久性に関する最低性能要件を定義する「Euro7」基準の到来に向けた準備
- ・ ルノー・グループESG戦略の「社会福祉」の柱にフォーカス
- ・ 「ルノー・ソリューション」計画の実施における人事戦略と優先事項、及び人的資本管理の観点からルノー・グループを業界のベンチマークとすること
- ・ ESG報告義務に対するCSRDの影響、及びこの新規制の将来の実施に向けたルノー・グループの準備のモニタリング
- ・ TFINロードマップの実施を中心とした循環型経済活動の方策及び開発

- ・ 電気自動車市場の変化や競争激化のモニタリング、新たなアンペア事業体の創出を中心とするそれに対応するルノー・グループの方策
- ・ ルノー・グループの脱炭素化戦略及び別途取り上げるアンペア事業体の脱炭素化戦略
- ・ 新たなグリーンモビリティへの移行を加速し、新たな用途ベースの自動車モビリティ需要（Vehicle-as-a-Service）を満たすために、より革新的でデジタルなサービスを完全開発するルノー・グループの金融部門であるモビライズ・ファイナンシャル・サービシーズ（MFS）の戦略的ロードマップ
- ・ ジェンダーの平等に関する報告書とルノー・グループの多様性目標の展開

戦略及び持続可能開発委員会の活動の詳細については、「戦略及び持続可能開発委員会」を参照のこと。

リーダーシップ・チームと戦略及び事業開発部門(DSBD)による気候目標の管理

リーダーシップ・チームとDSBDがルノー・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、リーダーシップ・チーム内で戦略及び事業開発担当役員の提案を取りまとめている。リーダーシップ・チーム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。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」といった分野でこれらの各専門分野が構築された。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。2020年からは、気候変動対策に関する行動計画（Climate Plan）の管理に専念する専任の役職が設置されている（「気候変動」を参照のこと。）。

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。

環境目標の達成に連動した報酬

ルノー・グループにおける気候問題の重要性に鑑みて、シニア・エグゼクティブの報酬は、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」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商用車のカーボン・フットプリントの削減。
- ・ ヨーロッパ生産車1台当たりのCO₂排出量（kg）の削減
- ・ フランの「ReFactory」の中古車再生台数
- ・ ルノー・グループ全体の自動車販売台数に占めるヨーロッパの電動化乗用車割合の達成

2024年の最高経営責任者に関する報酬方針は、以下の環境に関する基準を含むように変更された。

- ・ ザ・フューチャー・イズ・ニュートラル（TFIN）のための戦略的パートナーシップの実施を通じた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）。
- ・ スコープ 1（産業活動）とスコープ 2（自動車利用からの排出量）の組み合わせによる温室効果ガスの削減量と連動する、（業績行動計画に関する）3年間の累計で評価される基準。
- ・ TFIN を循環型経済と持続可能な成長に向けたエネルギーの移行の足掛かりとするという目標と連動した、（「ルノーリユーション」長期計画（2024-2027年）の）4年間の累計で評価される基準

（最高経営責任者に関する報酬の構成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（2023年）」及び「最高経営責任者の報酬方針（2024会計年度）」を参照のこと。）

優先分野：戦略と指標（EFPD7a、EFPD8、EFPD9、EFPD10、EFPD11、EFPD12、EFPD13、EFPD16a）

気候変動（EFPD11c、EFPD12a、EFPD12b、EFPD12c）

気候問題についてのガバナンス

「環境問題についてのガバナンス」を参照のこと。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。

行動計画 (EFPD11c、EFPD12b、EFPD12c)

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^(*)を達成するというルノー・グループの目標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。

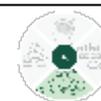
(*) カーボン・ニュートラル: スコープ1、2、3 (「行動計画」参照) におけるルノー・グループのGHG排出量削減計画後の残存排出量と、炭素吸収源を創出するプロジェクトへの投資のバランス (「オフセット」参照)

車両の使用段階における行動 スコープ3下流

2023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85%超を占めていた^(*)。

(*) 使用並びに使用に必要な燃料及び電力。「気候関連の指標及び目標」のカーボン・フットプリントの項を参照のこと。

行動1：2030年までにヨーロッパのルノーの新型モデルの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CO₂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、遅くとも2035年までの完了を目指して、ICE車両の販売台数を段階的に減らしている。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。

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。

- ・ **4つのプラットフォームでのプーリング生産**：ICE自動車向けのCMF-BとCMF-CD、電気自動車向けのAmpR Small とAmpR Medium (2つの新しいリファレンスプラットフォーム)
- ・ フランス北部の、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である「**エレクトリシティ**」の発展
- ・ 2025年までに、ルノー・ブランドの下で、**5つの電気自動車モデルを発売**。2022年に発売した2つの電気自動車モデル (メガーヌE-TechエレクトリックとカンゲーEV) に続くものとして、2023年に明らかにされたルノーの電気自動車の新時代を象徴する「ルノー・セニック」
- ・ 新型車の開発期間を25%短縮し、**電動化を加速**

これを加速させるため、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である「モビライズ」は、電気自動車の普及を促進するための施策を検討している。例えば、モビライズは以下のようなサービスを提供している。

- ・ **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600,000ヶ所近くの充電ポイントで1枚のカードで充電ができる。

さらに、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

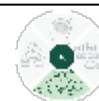
への移行を容易にしている。今日では、モビライズ・パワー・ソリューションズは、スペイン、ポルトガル、フランス、ドイツ、英国、スイス、オーストリア、ベルギー、オランダ、イタリア、ルクセンブルクの11ヶ国のヨーロッパの主要電気モビリティ市場に存在している。

モビライズ・パワー・ソリューションズは、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アドバイスすることで職場、自宅、移動中の充電ニーズに対して顧客をサポートする。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、ルノー・ネットワークのディーラーとのパートナーシップにより、高速道路や主要道路の付近に開設する予定である。最初のステーションは2024年に開設予定である。

「アンペア」創設

ルノー・グループは、自律的な事業体であるアンペアを創設することにより、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っている。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。アンペアは、ルノー・グループの内燃エンジン自動車と電気自動車との間の競争前の販売価格の平準化を目的として創設された（「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



ヨーロッパの小型商用車において先導的な立場にいる存在の一つであるルノーは、自社のすべてのモデルの電動版を提供している。

現在では、ヘビー・デューティー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、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
- ・ 燃料電池自動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

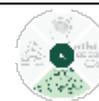
HYVIAは、2030年までにヨーロッパの水素LCV市場で30%のシェアを達成するという目標を設定している。

HYVIAの最初の生産車両の顧客：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）。

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ことを例として、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ことを計画している。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。

2023年、Hyviaは水素充填ステーションの先導者であるAtawayと、新商品「HYWELL™」の提供に向けたパートナーシップを発表した。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に関する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ルノー・ブランドとダチア・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。

ルノー・ブランドにより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。

- ・ 2025年のルノーのハイブリッド車販売台数の35%を目指す^(*)。
(*) 自家用車・小型商用車(範囲:ヨーロッパ)
- ・ 2022年のルノー・オーストラルの発売(E-Techハイブリッド)を経て、2023年に新ルノー・エスパスを発売。200馬力の超高効率フル・ハイブリッドE-Tech(4.6リットル/100km)のモーター駆動装置を備えている。

同時に、2023年には、ダチアはダチア・ジョガー・ハイブリッド140を発売し、同じパワートレインである新型ダチア・ダスターを発表した。

最後に、ルノー・グループは、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している。

追加のアクション：エコドライブ支援の導入



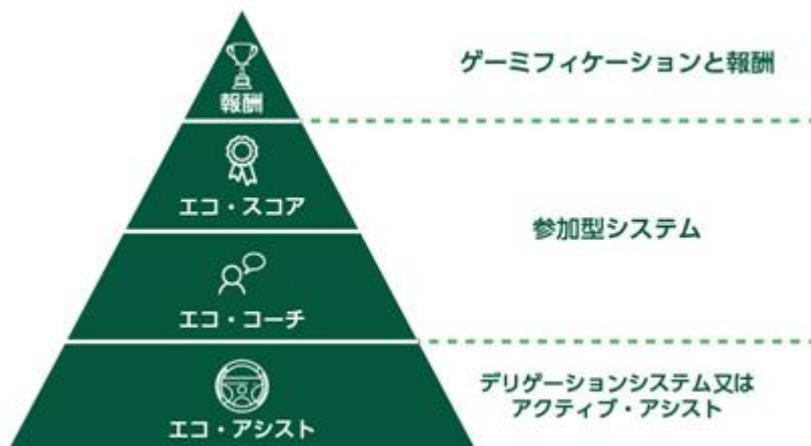
好ましい運転・気温条件下で、経済的な運転スタイルをとるドライバー(「エコ」ドライバー)は、WLTPサイクルと同等の燃料消費を達成することができ、この燃料消費は「平均的」ドライバーよりも最大25%低い。「ダイナミックな」顧客の燃料消費は、「平均的」ドライバーを最大40%、「エコ」ドライバーを最大70%上回る可能性がある^(*)。

(*) 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、車両利用中の温室効果ガス排出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。

ルノー・グループでは、エコ運転支援と同様に、より安全な運転のための補助を行っている。



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Easy Link	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」
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。

<p>行動4：カーシェアリングを通じて車両使用率を上昇させる</p>	
---	--

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、自動車の使用の最適化や移動距離に応じた支払を可能にするカーシェアリングである。カーシェアリングは、公道上の車両の台数、さらにはその環境への影響も低減する。

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。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。

このブランドは、資金調達、保険、支払い、車両管理、自動車や関連サービスのパッケージのサブスクリプションにより利用可能な車両、モビリティ・ソリューション、エネルギー・ソリューション、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。

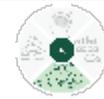
モビライズオファーは以下のようなサービスを提供している。

- ・ モビライズ・シェア：ステーションや販売店でのカーレンタル
- ・ Zity by Mobilize：電気自動車シェアのセルフサービス
- ・ モビライズによる、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2人乗り電動四輪バイクであるデュオの提供
- ・ ベント及びその関連製品：都市部や郊外に商品やサービスを届ける箱を備え、プロフェッショナル（修理、メンテナンス、個人サービス、オンデマンド納品など）のために設計された、一人乗りの電動マイクロ多目的車である。

デュオとベントはネイティブに接続されるため、フリートや家庭内で簡単に共有できる

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、ニッケル、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2025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し報告することをバッテリー・メーカーに義務付ける。2026年までに行動分類が発表され、2028年にカーボン・フットプリントの上限が設定される計画である。

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、フランスで生産される新型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。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との契約である。これに加えて、2025年から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（2023年末現在で約100ヶ所が稼動しており、これにはフランのRefractory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サービス。
- ・ **再利用**：モバイル・ソリューションの開発と再生可能エネルギーの定置貯蔵。このようなバッテリーの再利用により、新型バッテリーの生産に伴う温室効果ガス排出の削減が可能となる。
- ・ **Betteries**：ルノー・グループと、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製造され、フランのReFactoryでGAIAによって組み立てられるモジュール型ストレージシステム。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。
- ・ **アドバンスド・バッテリー・ストレージ**：将来の自動車に利用される予定の、再利用バッテリーと新しいバッテリーで構成される電力貯蔵装置。断続的に発電される低炭素電力を貯蔵し、ピークロード時に送電網に放電する。
- ・ **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。戦略的パートナーシップを開発するザ・フューチャー・イズ・ニュートラルという事業体により、ルノー・グループは、これらのバッテリー材料をクローズド・ループでリサイクルすることを可能としている。ルノー・グループは、2030年には、新たなバッテリーの生産のために使用済みバッテリーに含まれるこれら3つの材料から80%をリサイクルする計画である（クローズド・ループ）。

フランス、フランのRefractoryでは、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。現在もお進捗中のリチャージによる作業は、パリ協定とFit for 55%に沿った欧州の関係者との新たなバッテリー規制の開発につながっている。

行動6：サプライチェーン全体を巻き込む



原材料の抽出と部品の製造は、二番目に大きな排出源であり、2023年におけるルノー・グループ車両のカーボン・フットプリントの12%を占める。

この分野でのCO₂e / kg排出量を、30%削減するという目標を達成するために、ルノー・グループはサプライヤーの約束に関し、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**：カーボン・フットプリント評価。直接購買のマッピングは、認定された外部機関のCDPサプライチェーンを通じて行われており、サプライヤーの関与を拡大するための基礎となる。2023年、ルノー・グループはCDPコミットメントリーダーボード基準に関する「A」の評価を受けた。
- ・ **分野2**：「グリーン調達」と「CSRガイドライン」を改訂し、サプライヤーがCSRコミットメント基準及び外部機関による業績評価に対する責任を負うようにした。
- ・ **分野3**：バッテリーに加えて、炭素排出量が最も高い6つの商品（鋼鉄、アルミニウム、ポリマー、タイヤ、電子構成部品及びグレージング）が特定されている。サプライヤーに排出量の報告書を求め、新規事業、特に鋼鉄とアルミニウムに関する関連削減案を作成する具体的な手続が実施された。
- ・ **分野4**：Co-innovationパートナーシップは、将来の規制や消費者の期待に適合する技術の脱炭素化の効率を実証するための様々な共同プロジェクトによって支持されている。ウルトラグリーンプロジェクト（通常車両と比較してCO₂eを90%削減することを目指す）は、その具体的な例である。
- ・ **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。

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



循環型経済は、原材料の採取・加工に伴う温室効果ガスの排出を避ける点において、気候変動との闘いにおいて不可欠な方策である。

特に、この作業には、車両の製造におけるリサイクル材料や循環型経済からの材料の使用の増大が含まれる。目標は、2030年までにルノー・グループにおける新型車を33%のリサイクル材料で製造することである。

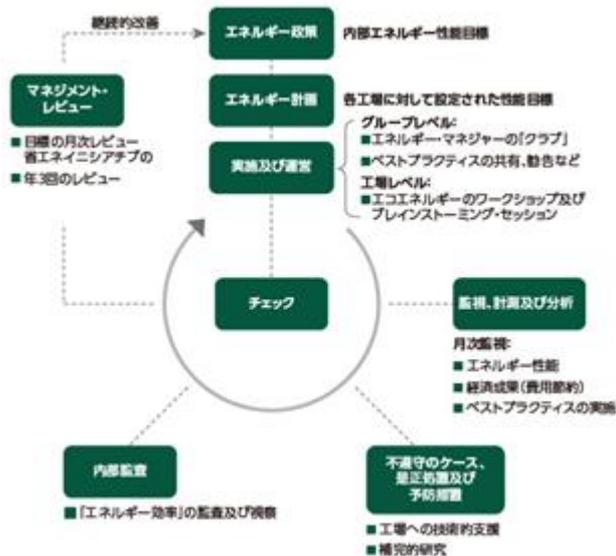
行動8：2019年から2030年の当社の工場からの排出量を80%削減する（スコープ1及び2）



化石燃料の高騰による課題に加え、低炭素エネルギーの使用と消費の削減は、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。

下記の図で概説されるISO 50001に基づく組織に従い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ルノー・グループのエネルギー・マネジメントを監督している。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2024年にフランスの全施設を対象とする。2023年末時点で認証を受けているのは、プルサ、クレオン、ル・マン、サンドゥヴィル、ノヴォ・メスト、ドゥエー、モーブージュ及びリュイッツである。

ルノー・グループにおけるエネルギー・マネジメント



2023年度は、ルノー・グループの全工場エネルギー消費低減活動により、年間エネルギー費約23百万ユーロを節約した^(*)。

(*) スcope: 報告範囲

省エネ及び性能制御のアプローチは、産業、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の排出を防いでいる。エネルギー効率化機器(LEDへの切替、存在検知器、夕方・週末の暖房切替)は、複数の支店に設置されている。実例を挙げると、フランスの支店^(**)では、2022年から2023年のエネルギー増加率は合計28%であった。

(*) リテール・ルノー・グループ、エキュブラン

(**) RRG Lyon North支店

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。2023年に特に注目すべきものとして、ドゥエー事業所で63,000m²、タンジェ事業所で13,000m²、レヴォズ事業所で7,500m²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、ガス、圧縮空気の消費量のリアルタイム監視が可能になった。

このインフラにより、エネルギー危機タスクフォースの支援を受け、2021年から2022年の間にはエネルギー消費量を15%削減、また2022年及び2021年には6%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、再生可能エネルギーの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「気候関連の指標及び目標」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)。

<p>ルノー・グループは、工場の脱炭素化計画を加速させ、パートナーとともにイノベーションを進めている。</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ ブラジル 2023年、ルノー・グループはサプライヤーのCormec Ennegiaと、太陽光発電パネルによって生み出されるクリティバ工場の電力需要の85%をカバーする契約を結んだ。 ・ スペイン 2021年、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： <ul style="list-style-type: none"> - 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%を太陽光発電エネファーム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、2026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30%を代替するためにモーブージュ工場と地域暖房ネットワークをつなげることを目的としたパートナーシップを締結

<p>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</p>	
---	---

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。

2018年～2021年の実績：ルノー・グループは運送・物流CO₂e排出量を5.5%削減することが目標であったところ6.69%削減。

物流チェーン全体にわたる4つの柱で構成される2019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**、2023年も継続、2026年からは電気及び水素トラックの配備を開始する。
 - **バイオガス**：フランスでは、3社の運送会社による8,302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897メートルトンのCO₂eを削減している。
 - **バイオ燃料**：2023年7月以降の、7,078台のB100及びHV0100トラックの導入（CO₂e排出量の552メートルトンの削減）により、モーブージュ/ドゥエーの物流ラインは非炭素化が進んでいる。車両流通側では、運送会社ドロトランスから3,492台のB30トラックで19,819台の新車を輸送し、フランス-ルーマニア間のフローで、輸出入で1,620メートルトンのCO₂eを減らした。
- ・ 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。
 - **アップストリーム物流**：ルーマニア、セルビア、スペイン、ドイツからフランスまで新列車が導入され、2,093メートルトンのCO₂eの排出が抑制された。
 - **車両輸送**：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19,674台、及びスペイン/オーストリア間の輸送台数5,135台で、4,445メートルトンのCO₂eを削減することができた。2023年には、パティイー、コパー、ドゥエー発の4つの新しい鉄道の流れが整備され、列車の数が2倍になり、一部車両では収容量が増えた。これにより、当社の排出量は2,093メートルトン削減される見込みである。
- ・ 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）、新たな自動車プロジェクトにおけるCO₂e輸送基準の統合及び積載の最適化等の「デジタル」ツールにより、**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8,093台分、4,136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270,000メートルトンを超えるCO₂e排出の回避が可能となった（2019年～2023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。2025年には試験運行が計画されており、他のフローも検討中である。

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CO₂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、2023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：

- ・ **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が、**欧州連合域内排出量取引制度（EU-ETS）**の対象である。
- ・ **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につなが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ETS及びCBAM（Carbon Border Adjustment Mechanism）のような規制が含まれる。

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。

オフセット

ルノー・グループは、残留排出量に対するカーボン・オフセットに投資し、排出量の削減に重点を置いている。

カーボン・オフセット：国際基準（ゴールド・スタンダード、Verra（VCS）、あるいはフランスの低炭素ラベル）で認証された炭素市場での自主的なクレジット購入。

このプロジェクトは、再生可能エネルギーの生産容量の創出、森林の維持管理、森林・マングローブの創出、農業生態学プロジェクトなど、いくつかの種類がある。ルノー・グループは、複数の持続可能な開発目標（例：気候、生物多様性、貧困、人権等）に好影響を与える事業を支援することを目指している。

ルノー・グループの最初のオフセットは、エレクトリシティのカーボン・ニュートラルプログラムの一環として、2025年に予定されている。

気候関連の指標及び目標（EFPD12a、EFPD12c）

目標（EFPD12c）

ヒストリー：2010年から2022年の間、ルノー・グループは総カーボン・フットプリントを25%削減した。

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。

カーボン・フットプリントの計算方法の変化

2023年、ルノー・グループはカーボン・フットプリントの計算方法の一部のポイントを変更した。全体の結果に最大の影響を与える変更は、使用フェーズに関連する。仮定走行距離を150,000kmから200,000kmに延長した。また、型式認証と運転実態の違いを反映させるため、補正係数を導入し、新算法では、車両のCO₂排出量・電力消費の認定値を20%引き上げている。2025年と2030年の炭素削減目標は2019年を基準としているため、ルノー・グループの2019年の総カーボン・フットプリントも新方法論を用いて再計算されている。

スコープ1及び2：温室効果ガスのプロトコル

指標及び目標	開始点	2025年の中間目標	2030年の目標	2023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% ⁽²⁾	- 32% ()
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）		-21%（世界）() -22%（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%	53%
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%
工場のカーボン・ニュートラルの達成 ⁽³⁾	-	エレクトリシティの工場	ヨーロッパの全工場	2025年目標

(1) 工場の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、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

(3) 残存排出量はオフセットされる。「オフセット」参照。

() 独立した第三者が2023会計年度の合理的な保証水準で監査した指標。

カーボン・フットプリント（スコープ3）

指標及び目標	開始点	2025年の中間目標	2030年の目標	2023年末の状況	
ウェル・トゥ・ホイール排出量	世界の台数当たりCO ₂ e排出量の低減	2019年	- 20%	- 35%	- 15%
部品及び材料	材料のkg当たりのCO ₂ eの低減	2019年	-	- 30%	N/R, 進行中
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	2025年目標

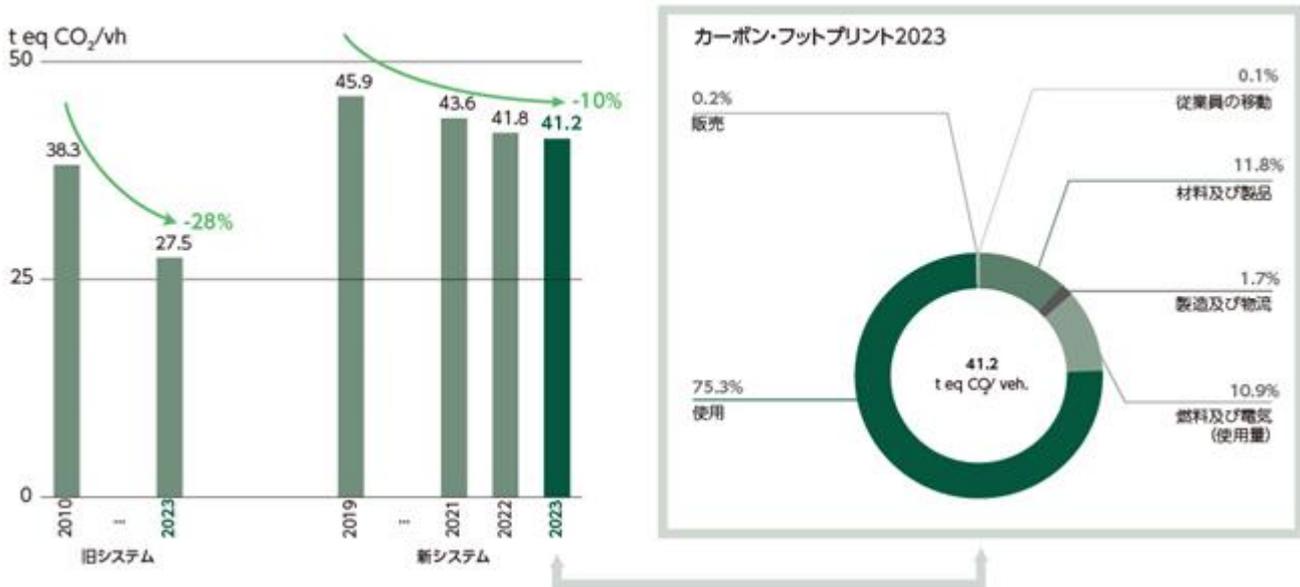
物流	物流活動に伴うウェル・トゥ・ホイールCO ₂ e排出量の低減	2019年	-	1台あたり - 30%	+27% ⁽¹⁾
----	---	-------	---	----------------	---------------------

(1) 電子構成部品の危機に関連する航空会社の運休と新しいアジア・ヨーロッパのフロー。ルノー・グループは2030年に-30%という目標を維持している。「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9の物流行動計画を参照。

指標 (EFPD12a)

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



2023年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)	
		旧計算法 ⁽¹⁾	新計算法 ⁽¹⁾
スコープ1	直接排出量	412,439 ^()	412,439 ^()
スコープ2	購入したエネルギーの間接排出量	173,707 ^()	173,707 ^()
スコープ3	合計スコープ3	59,683,085	91,701,039
スコープ3-カテゴリー1	材料及び物品 (メンテナンス及び使用済み処理を含む。)	10,383,025	10,636,700
スコープ3-カテゴリー5	廃棄物	該当なし ⁽²⁾	46,054
スコープ3-カテゴリー6	出張	28,623	28,623
スコープ3-カテゴリー7	通勤	15,698	71,639
スコープ3-カテゴリー4/9	物流 (上流及び下流)	702,035	982,856
スコープ3-カテゴリー14	販売及びアフターサービス (流通)	195,169	195,169
スコープ3-カテゴリー11	販売した製品の使用 (燃料及び電気の生産を含む。) ⁽³⁾	48,358,535	77,646,636
スコープ3-カテゴリー13	リース資産 (下流)	該当なし ⁽²⁾	2,093,362
合計	スコープ1+2+3	60,269,231	92,287,184

- (1) 「目標」の項の冒頭の「カーボン・フットプリントの計算方法の変化」を参照。
 (2) 前回の計算方法では測定していないため該当なし。
 (3) 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。
 () 独立した第三者が2023会計年度の合理的な保証水準で監査した指標。

スコープ1及び2^(*)

エネルギー消費量^(√)



(√) 独立した第三者が2023年度会計年度の合理的な保証水準で監査した指標。

(*) 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。

2023年、ルノー・グループはパフォーマンスを9%改善し、1.75MWh/台に達した^(*)。この新たな大幅な改善の理由として、工場の運用管理（チームリーダーシップ、燃費/燃料消費管理、厳密な運用など）の完成度の上昇のみならず、非常に向上心のある技術行動計画（メータリングプラン、技術構成要素、デジタルソリューションなど）の実施が挙げられる。詳細は「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8を参照のこと。

(*) うち8%は製造スコープのものである。

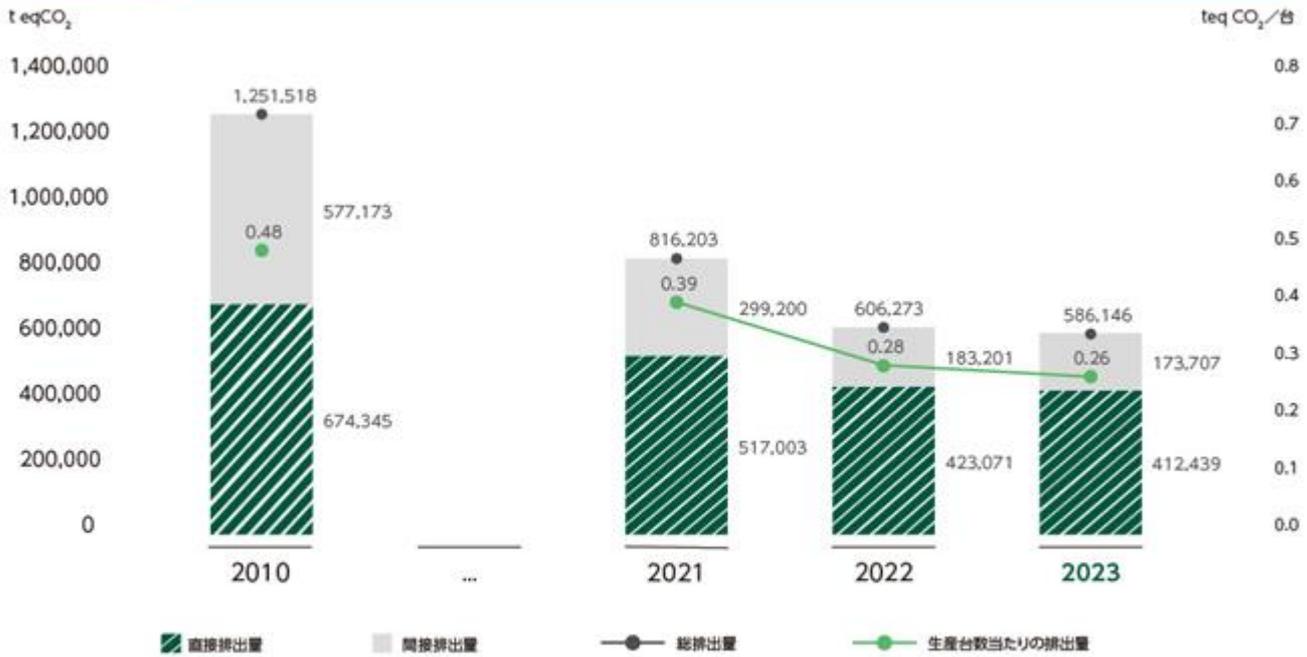
エネルギーの種類別エネルギー消費量の内訳

	総消費量	
	%	MWh
電力	54.1%	2,102,726
うち、再生可能エネルギー由来	28.7%	1,113,372
熱エネルギー	45.9%	1,781,515
天然ガス	41.5%	1,612,667
LPG	1.2%	45,819
重油及び国内燃料油	0.1%	4,573

バイオマス	0.1%	3,237
その他(蒸気、温水、太陽熱)	3.0%	115,220
うち、再生可能エネルギーによる熱エネルギー	1.9%	73,174
合計	100%	3,884,241 ^()
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	30.5% ^()	1,186,547 ^()

() 独立した第三者が2023会計年度の合理的な保証水準で監査した指標

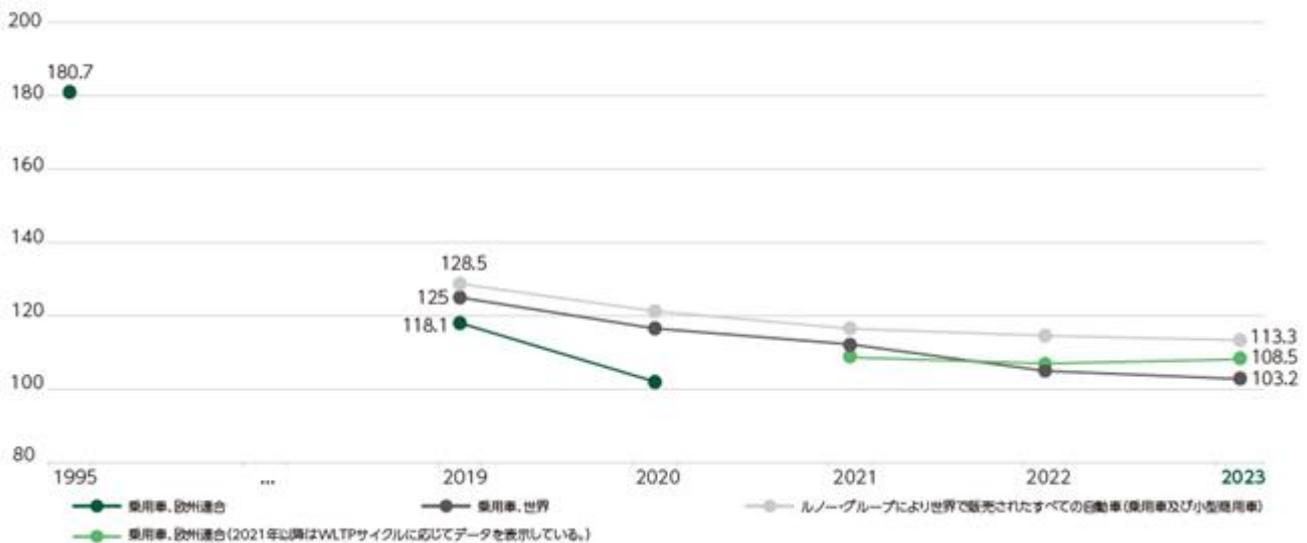
温室効果ガス排出量^(√)



(√)独立した第三者が2023会計年度の合理的な保証水準で監査した指標。

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)



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。

2022年及び2023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。

2023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108.5 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。

リスクと機会の管理（EFPD12b）

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 (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
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質への影響）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	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)	
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・ニュートラルへの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。
工場で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。
気候変動対策のリーダーとしての評判の強化	⊗	⊗	⊗	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、自動車メーカー30社中、上位2社に入っている（*）。 （*）このランキングは2024年10月に更新される予定である。 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。ルノー・グループ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。

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、ルノーソリューション戦略プランとヨーロッパ唯一の電気自動車とソフトウェアの専門部隊である「アンペア」の創設の裏付けとなっている。

また、2050年までのルノー・グループのリスク管理を周知するため、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。それにもかかわらず、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年から、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、深化させている。

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、各リスクがルノー・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、ルノー・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。

	1.5 シナリオ				3 シナリオ				4 シナリオ			
リスクと機会	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	⊖		⊖	⊖	⊖		⊖	⊖	⊖		⊖	⊖
⊖ = 影響大 / ⊖ = 影響中												

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、「行動計画」で詳述されている。さらに、気候シナリオに対するルノーの製造拠点の脆弱性に関する包括的な調査が2022年に実施され、2024年から2025年の間に展開するために2023年に策定された行動計画の実施につながる（詳細は「戦略に関連したリスク」の項を参照）。

ルノー・グループの気候リスクの特定方法

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ルノー・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、持続可能開発部、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ルノー・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（「ルノー・グループのマテリアリティ・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。

ルノー・グループの気候リスクの管理方法

環境及び気候変動に関するリスクの特定及び管理は、「統制及びリスク管理システム」に詳述されているルノー・グループのリスク管理体制の一部である。

地球温暖化に関するリスクは、ルノー・グループの主要なリスクのマッピングに含まれている。「戦略に関連したリスク」では、移行リスクと物理的リスクを要約し、それらに対処するマネジメント体制について記載している。

タクソノミー（EFPD7b）

現在、持続可能な開発に係るルノー・グループの取り組みの重要な部分は、欧州連合内の持続可能な投資を促進するための枠組み（「タクソノミー」として知られる。）の設置に関する、2023年6月27日付の規則第2023/2486号によって補足された、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。

2023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ノ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（タクソノミー規約3.3）

- ・ 運搬、定置式貯蔵、各種産業用途のバッテリーの販売及び再生利用を含むバッテリーの製造（タクソノミー規約3.4）
 - ・ 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、小型商用車による輸送（タクソノミー規約6.5）
 - ・ エネルギー効率の高い機器の導入、整備、修理（タクソノミー規約7.3）
 - ・ 気候変動の緩和と適応という目的に向けた寄与の一環としての電気自動車の充電ステーションの導入、整備、修理（タクソノミー規約7.4）
 - ・ 循環型経済への移行という目的に向けた寄与の一環としての中古品の販売（タクソノミー規約5.4）
- 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タクソノミー規則第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、**問題の目的に向けた実質的寄与が行われ、他の環境目標に対して著しい害を与えず（DNSH）、最低限のセーフガードを遵守している場合に、タクソノミーに適合する活動とみなされる。**

適合活動（タクソノミー規約 3.3 と 6.5）は、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。）に関するものだけを対象としている。この低排出量車両には、ルノー・グループの全ブランド電気自動車（EV）とプラグイン・ハイブリッド車（PHEV）が含まれる。DNSH基準の詳細な検証として行われたデュー・デリジェンスと最低限のセーフガードについては、方法論に関する注記に記載されている。

循環型経済への移行という目的に寄与する活動に適合する活動の範囲は、上記の規則に従って、2024年度の会計年度において公表される。

タクソノミーに適合する活動の主要な業績指標（KPI）

以下は、DNSH基準を用いて、2023年と2022年の会計年度のKPI指標をまとめたものである。規則に対応した詳細な表は、次ページ以降に掲載している。

売上高KPI概要

環境目標	活動	適格性			適合性		
		2023年 適格売上高	2023年 総売上高 (%)	2022年 総売上高 (%)	2023年 適合売上高	2023年 総売上高 (%)	2022年 総売上高 (%)
気候変動緩和	3.3 輸送用低炭素製造技術	47,173	90.1%	89.8%	5,124	9.8%	10.5%
	3.4 バッテリーの製造	25	0.0%	N/A	25	N/A	N/A
	6.5 バイク、乗用車、商用車による輸送	4,007	7.7%	7.0%	342	0.7%	0.7%
	7.4電気自動車の充電ステーションの導入、整備、修理	17	0.0%	N/A	17	0.0%	N/A
小計：気候変動緩和		51,222	97.8%	96.8%	5,508	10.5%	11.3%
循環型経済への移行	5.4 中古品の販売	1,126	2.1 %	N/A	N/A	N/A	N/A
小計：循環型経済への移行		1,126	2.1 %	N/A	N/A	N/A	N/A
総売上高		52,348	99.9%	96.8%	5,508	10.5%	11.3%
N/A :該当なし		(百万ユーロ)			(百万ユーロ)		

投資KPI概要 (CapEx)

環境目標	活動	適格性			適合性		
		2023年 適格capex	2023年 総capex (%)	2022年 総capex (%)	2023年 適合capex	2023年 総capex (%)	2022年 総capex (%)
気候変動緩和	3.3 輸送用低炭素製造技術	4,159	89.3%	100%	1,006	21.6%	18.8%
	6.5 バイク、乗用車、商用車による輸送	494	10.6%	0%	39	0.8%	0%
	7.3エネルギー効率の高い機器の導入、整備、修理	5	0.1%		5	0.1%	
総CapEx		4,658	100%	100%	1,050	22.5%	18.8%
		(百万 ユーロ)			(百万 ユーロ)		

営業支出KPI概要 (OpEx)

環境目標	活動	適格性			適合性		
		2023年 適格opex	2023年 総opex (%)	2022年 総opex (%)	2023年 適合opex	2023年 総opex (%)	2022年 総opex (%)
気候変動緩和	3.3 輸送用低炭素製造技術	1,409	100%	100%	229	16.3%	22.8%
総OpEx		1,409	100%	100%	229	16.3%	22.8%
		(百万 ユーロ)			(百万 ユーロ)		

2023年6月27日の委任規則 (EU) 2023/2486の付属書2のひな型による(KPI)のプレゼンテーション

売上高

会計 年度	2023			実質的寄与基準						DNSH基準(「著しい害を与えない」)									
	規約	売上高	N年の 売上 高の 割合	気候 変動 の緩 和	気候 変動 への 適応	水	汚染	循環 型経 済	生物 多様 性	気候 変動 の緩 和	気候 変動 への 適応	水	汚染	循環 型経 済	生物 多様 性	最低 限の セーフ ガード	N-1年の 売上高に おけるタク ソノミー適 合(A.1.) 又はタク ソノミ適 格(A.2.) の割合	実 現 活 動	移 行 活 動
		(百万 ユー ロ)	(%)														(%)	H	T
A. タクソノミー適格活動																			
A.1. 環境上持続可能な活動(タクソノミー適合)																			

輸送用低炭素技術の製造	CCM3.3	5,124	9.8%	YES	NO	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL	YES	10.5%	H							
バッテリーの製造	CCM3.4	25	0.0%	YES	NO	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL	YES	0.0%	H							
バイク、乗用車、小型商用車による輸送	CCM6.5	342	0.7%	YES	NO	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL	YES	0.7%		T						
電気自動車の充電ステーションの導入、整備、修理	CCM7.4	17	0.0%	YES	NO	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL	YES	0.0%	H							
環境上持続可能な活動(タクソノミー適合)の売上高(A.1)		5,508	10.5%	10.5%	0%	0%	0%	0%	0%	YES	11.3%								
内実現活動		5,166	9.9%	9.9%	0%	0%	0%	0%	0%	YES	10.5%	H							
内移行活動		342	0.7%	0.7%	0%	0%	0%	0%	0%	YES	0.7%		T						
A.2. タクソノミー適格だが環境上持続不可能な活動(タクソノミー不適合活動)																			
輸送用低炭素技術の製造	CCM3.3	42,049	80.3%	EL	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL								79.3%	H	
バッテリーの製造	CCM3.4	-	0.0%	EL	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL								0.0%	H	

バイク、乗用車、小型商用車による輸送	CCM 6.5	3,665	7.0%	EL	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL								6.3%	T
電気自動車の充電ステーションの導入、整備、修理	CCM 7.4	-	0.0%	EL	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL								0.0%	H
中古品の販売	CE 5.4	1,126	2.1%	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL	EL	N/EL								NA	
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)		46,840	89.4%	88.6%	0%	0%	0%	2.1%	0%								85.5%	
A.タクソミー適格活動の売上高(A.1+A.2)		52,348	99.9%	97.8%	97.8%	0%	0%	2.1%	0%								96.8%	
B. タクソミー不適合活動																		
タクソミー不適合活動の売上高		28	0.1%														3.23%	
合計		52,376	100%														100%	
出典： https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/PDF/?uri=OJ:L_202302486																		

売上高比率/総売上高

コード	目標に対するタクソミー適合の割合	目標に対するタクソミー適格の割合
CCM：気候変動の緩和	10.5%	99.9%
CCA：気候変動への適応	0%	0%
WTR：水・海洋資源の保護	0%	0%
CE：循環型経済	該当なし	2.1%
PPC：汚染の防止と抑制	0%	0%
BIO：生物多様性と生態系	0%	0%

CapEx

会計年度	2023			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	N-1年の売上高におけるタクソミー適合(A.1.)又はタクソノミ適格(A.2.)の割合	実現活動	移行活動
	規約	CapEx	N年のCapExの割合	気候変動の緩和	気候変動への適応	水	汚染	循環型経済	生物多様性	気候変動の緩和	気候変動への適応	水	汚染	循環型経済	生物多様性				
		(百万ユーロ)	(%)														(%)	H	T
A. タクソノミー適格活動																			
A.1. 環境上持続可能な活動(タクソノミー適合)																			
輸送用低炭素技術の製造	CCM3.3	1,006	21.6%	YES	NO	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL	YES	YES	YES	YES	YES	YES	YES	18.8%	H	
バイク、乗用車、小型商用車による輸送	CCM6.5	39	0.8%	YES	NO	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL	YES	YES	YES	YES	YES	YES	YES	0.0%		T
エネルギー効率の高い機器の導入、整備、修理	CCM7.3	5	0.1%	YES	NO	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL	YES	YES	YES	YES	YES	YES	YES	0.0%	H	
環境上持続可能な活動(タクソノミー適合)のCapEx(A.1)		1,050	22.5%	22.5%	0%	0%	0%	0%	0%	YES	YES	YES	YES	YES	YES	YES	18.8%		
内実現活動		1,011	21.7%	21.7%	0%	0%	0%	0%	0%	YES	YES	YES	YES	YES	YES	YES	18.8%	H	
内移行活動		39	0.8%	0.8%	0%	0%	0%	0%	0%	YES	YES	YES	YES	YES	YES	YES	0%		T
A.2. タクソノミー適格だが環境上持続不可能な活動(タクソノミー不適合活動)																			
輸送用低炭素技術の製造	CCM3.3	3,153	67.7%	EL	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL								81.2%		
バイク、乗用車、小型商用車による輸送	CCM6.5	455	9.8%	EL	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL								0%		

エネルギー効率の高い機器の導入、整備、修理	CCM7.3	-	0%	EL	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL								0%		
タクソノミー適格だが環境上持続不可能な活動(タクソノミー不適合活動)のCapEx (A.2)		3,608	77.5%	77.5%	0%	0%	0%	0%	0%								81.2%		
A.タクソノミー適格活動のCapEx (A.1+A.2)		4,658	100%	100%	0%	0%	0%	0%	0%								100%		
B. タクソノミー不適合活動																			
タクソノミー不適合活動のCapEx		-	0.0%														0%		
合計		4,658	100%														100%		

出典 : https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/PDF/?uri=OJ:L_202302486

CapEx比率/総CapEx

	目標に対するタクソノミー適合の割合	目標に対するタクソノミー適格の割合
CCM	22.5%	100%
CCA	0%	0%
WTR	0%	0%
CE	0%	0%
PPC	0%	0%
BIO	0%	0%

OpEx

会計年度	2023			実質的寄与基準						DNSH基準(「著しい害を与えない」)						N-1年の売上高におけるタクソノミー適合(A.1.)又はタクソノミー適格(A.2.)の割合	実現活動	移行活動	
	規約	OpEx	N年のOpExの割合	気候変動の緩和	気候変動への適応	水	汚染	循環型経済	生物多様性	気候変動の緩和	気候変動への適応	水	汚染	循環型経済	生物多様性				最低限のセーフガード
経済活動																			

		(百万 ユー ロ)	(%)														(%)	H	T
A. タクソノミー適格活動																			
A.1. 環境上持続可能な活動(タクソノミー適合)																			
輸送用低炭素技術の製造	CCM3.3	229	16.3%	YES	NO	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL	YES	22.8%	H							
環境上持続可能な活動(タクソノミー適合)のOpEx(A.1)		229	16.3%	16.3%	0%	0%	0%	0%	0%	YES	22.8%								
内実現活動		229	16.3%	16.3%	0%	0%	0%	0%	0%	YES	22.8%	H							
内移行活動		0	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	YES	22.8%		T						
A.2. タクソノミー適格だが環境上持続不可能な活動(タクソノミー不適合活動)																			
輸送用低炭素技術の製造	CCM3.3	1,180	83.7%	EL	NO	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL								77.2%		
タクソノミー適格だが環境上持続不可能な活動(タクソノミー不適合活動)のOpEx(A.2)		1,180	83.7%	83.7%	0%	0%	0%	0%	0%								77.2%		
A.タクソノミー適格活動のOpEx(A.1+A.2)		1,409	100%	100%	0%	0%	0%	0%	0%								100%		
B. タクソノミー不適合活動																			
タクソノミー不適合活動のOpEx		-	0%														0%		
合計		1,409	100%														100%		
出典 : https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/PDF/?uri=OJ:L_202302486																			

OpEx比率/総OpEx

	目標に対するタクソノミー適合の割合	目標に対するタクソノミー適格の割合
CCM	16.3%	100%
CCA	0%	0%
WTR	0%	0%
CE	0%	0%
PPC	0%	0%
BIO	0%	0%

TCFD対応表

気候関連財務情報開示タスクフォース（TCFD）の枠組みに沿った本有価証券報告書における開示の対応表は以下のとおりである。以下の4項目について、右列に記載の本有価証券報告書における各項目を参照のこと。

項目	ルノー・グループ有価証券報告書
ガバナンス	「統制及びリスク管理システム」、「リスク・マッピング」、「環境問題についてのガバナンス」
戦略	「特定された気候関連リスク及びその事業活動への影響」、「特定された気候関連の機会」
	「様々な気候シナリオの下での回復力」
リスク管理	「戦略に関連したリスク」、「非財務業績声明」、「ルノー・グループの気候リスクの特定方法」
	「ルノー・グループの気候リスクの管理方法」
指標及び目標	「指標」
	「目標」

人的資本（人材の多様性を含む。）に関する戦略並びに指標及び目標については、「従業員の状況」を参照のこと。

3【事業等のリスク】

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・グループにより特定されたものであり、そのイメージ、資産、活動の実施、業績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悪影響を及ぼす可能性があり、その重要度がより高いレベルにあると評価されたものである。

「非財務業績声明」に記載されている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。

主要なリスクファクターはリスクカテゴリー別に下表に要約され、重要度レベルの高いものから順に記載されている。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、発生可能性を縦軸とする。）に記載している。

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			
	パートナーシップが有効とならないリスク			
	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			
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			
	自然災害、健康被害又は産業災害のリスク			
	社会的リスク			
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種類に分類される。

移行リスク

これは、低炭素経済への移行と、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、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あるい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。ルノー・グループは、ルノー・リユージョン計画の中で、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、投資家にとってのルノー・グループの魅力が低下する可能性がある。

リスク管理

「ルノー・リユージョン」戦略の柱であるルノー・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ており、これについては「気候変動」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・グループの製品企画に強いインパクトを有する自動車の使用局面及び供給局面や生産局面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（「ガバナンス」参照）の一部として、ガバナンスが強化されている。これには最高位のレベルにある関係するすべての部署が含まれており、実績のあるツールの実装やCAFEコントロール・タワー等の自動車のライフサイクル全体を通じたカーボン・フットプリントの低減を舵取りするための一連のプロセスによって支えられている。結果については、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、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場面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（「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）。

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、火災）は地球温暖化と結びつき、発生頻度やその強さが増大しているが、これらはルノー・グループの産業・物流活動に影響を与え、予防・維持費用の増加や保険料の上昇を引き起こす可能性がある。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。

リスク管理

気候変動に伴う物理的リスクは、「ガバナンス」で述べた、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。これらは、既存のリスク、とりわけ当社の工場及び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対する悪化要因である。これらのリスクについての分析とモニタリングには、気候変動の潜在的要因が取り入れられつつある。また、これらのリスクは、特に投資要請やビルメンテナンスの観点から分析される。さらには、気候変動は地政学的リスクをも引き起こし得る。

2022年には、生産拠点の異常気象シナリオに対する脆弱性の総合的検討が行われた。この検討では、猛暑、水不足、洪水リスクといった3つの項目に沿って、ルノー・グループ工場におけるリスクの重み付けが強調された。既に実施されている洪水・猛暑対策に加え、2024年からの展開を見据え、生産拠点における水の消費を抑えることを目的とした行動計画を策定中である。

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

リスク管理

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な目的の下で変革している。すなわち、「フィジカル」な顧客体験の提供及びEコマースの発展、車のライフサイクル全体の管理による収益性の最大化及び顧客のロイヤルティの強化、並びに中古車市場の拡大による財務成績の向上が挙げられる。

ルノー・グループは、2024年初頭の新しい欧州流通契約の締結により、流通モデルへのコミットメントを、ディーラー・ネットワークを通じて確認し、収益性の面で魅力的な見通しを示し、流通価格を最適化することを可能にしている。このネットワークは、自動車産業の変革を支援するために人的・技術的資源に投資する用意のある、ダイナミックで財政的に強固なパートナーで構成されている。

顧客の期待に応え、ネットワークの生産性を最適化するために、ルノー・グループは、ディーラーでの人的交流を好む人向けに対面販売とアフターサービス体験を提供し、一方で完全なオンラインジャーニーも可能なデジタル販売も提供している。

ルノー・グループは、顧客のロイヤルティを強化し、車の最終的な再資源化までの販売台数・サービス活動における売上高を最大化するために、車のライフサイクルをネットワークにより管理している。

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。
- ・ ドライバーアシスタントシステム（ADAS）は、事故を減少させ、ひいては修理店への来店者数を減少させる。
- ・ 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。

- ・ より多くの価値を生み出すために、一般化した現代資産（コネクティビティ情報の利用、リモートでのソフトウェアのアップデート、顧客体験のデジタル化、物流ツール）を活用しつつ、ブランドごとの約束に沿った最高レベルの顧客体験を提供する。
- ・ 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、関連性のある良質な独立アフターマーケット

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



社会情勢の変化や環境・気候問題に伴い、モビリティ需給の大幅かつ持続的な転換が続く中で、ルノー・グループは、革新的なパートナー会社と一体となって、新規事業の拡大をその戦略に取り込んできた。

- ・ モビライズ・ビヨンド・オートモーティブのビジネスユニットとのエネルギー、データ、新しいモビリティ事業（製品、サービス）
- ・ 自動車循環型経済のバリューチェーン全体での事業展開を目指す、ルノーの子会社たるザ・フューチャー・イズ・ニュートラルとのクローズド・ループリサイクル
- ・ ソフトウェア・リパブリックとのインテリジェントモビリティシステムの構築及びマーケティング

このような複雑なエコシステムに不適切なガバナンス、イノベーション不足及び顧客の期待に応えられない提案は、予想を下回る売上高を招き、あるいはルノー・グループのイメージに悪影響を与える可能性がある。

リスク管理

ルノー・グループは、グループ全体のバリューチェーンと次世代自動車グループへの変革に貢献することで、このエコシステムが商品とサービスを確実に発展させるために、毎月のルノー・グループ戦略委員会と年2回の戦略日を設定し、強固なガバナンスに頼っている。これら3つの事業体は、これらの委員会においてロードマップを提示・検証し、それによりルノー・グループは効果的な貢献を確保している。

パートナーシップが有効とならないリスク



ルノー・グループは、その開発分野、特に電気自動車バリューチェーン（バッテリー、半導体及び電気モーターのサプライヤー）、ソフトウェア定義自動車の発展、新たな形のモビリティ、及び商業車の発展をサポートするために、また、最良のテクノロジーや技術からの恩恵を得るために、パートナーシップ、合併会社又は商業協定に基づいて多数のエコシステムを設立してきた。

決定プロセスや対人的困難に対するコントロールが欠如している場合、当初の予想を下回る、又はルノー・グループの戦略と歩調が合わない結果を生み出す可能性があり、特に投資家に関しては、財務上及び評判上の影響を与える可能性がある。これはまた、パートナーシップの終了につながり、開発期間の長期化、生産費用の増加、生産能力の減少、あるいは資本的支出の増加をもたらす可能性がある。

リスク管理

ルノー・グループは、ファイナンス部門、パートナーシップ部門、法務部門及び戦略部門という4つの恒久的な主要機能が共同管理する、パートナーシップのための中央集権的なガバナンス体制を整備した。このガバナンスにより、事業主である事業部門やビジネスユニットを支援しながら、ルノー・グループの戦略目標に沿ったパートナーシップ管理を確実に行うことができるようになった。

追加のアクションとして、責任の明確化、ダイナミックな業績監視、及び知的財産コントロールが2023年の最後の四半期に実施された。

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（その特徴と強化については下記に記載されている。）にもかかわらず、これらの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悪影響を及ぼすかもしれない。それら

はサプライヤー及び不安定な経済学的・地政学的文脈にまで広がるルノー・グループの産業ネットワークの相互依存関係の一部であり、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
- ・ 原材料供給の中断
- ・ 供給又は輸送システムの途絶

サプライヤーの破綻

ルノー・グループは、500を超えるサプライヤー・グループ（ホースとの分割後）を含む購入部品のサプライヤーのネットワークに依存しており、そのうちの約40グループが購買需要の約50%を占めている。ホースの事業体はギアボックスやエンジン部品のためのティア1のサプライヤーとなり、したがって、その性質上、ルノー・グループの主要なサプライヤーを代表することになる。

ルノー・グループはまた、これらの分野で働く数千の小規模サプライヤーに加え、約200の戦略的サービス・プロバイダー・グループに依存している。

ルノー・グループのサプライヤーは、商取引関係における望まない中断をもたらしたり、部品の設計及び生産、納期の遵守、必要な生産能力の提供等のコンプライアンスの分野において中断リスクをもたらしたりする可能性がある。

サプライヤーに影響を与えるリスクの性質は、財務、戦略、顧客又はサプライヤーへの依存、サプライチェーンに関連する産業など、多岐にわたる場合がある。また、ルノーでは、安全性、人権の尊重、環境の尊重、カーボンインパクト、コンプライアンス（特に汚職防止）などに関連してサプライヤーに適用されるESG（環境、社会、ガバナンス）リスクにも特に注意を払っている。

2023年には、半導体危機が、予想以上に、サプライヤーがルノー・グループに納期通りに提供できるかどうかという点、さらにはその生産能力に影響を与えた。しかも、ほとんどの国でエネルギーコストが高止まりしており、公的機関からの援助にもかかわらず、サプライヤーネットワークの財務体制とキャッシュ・フローの悪化が引き起こされた。サプライヤーも賃上げの影響を受けた。

これらの要因が、危機にさらされているサプライヤーが高い割合を維持していることにつながっている。この割合は、通常、購入需要の5%から10%の間であるが、2023年には約23%であった。こうした中、ルノーでは、2035年の欧州連合における内燃機関車の販売終了（鋳造、鍛造、フリーカットなど）の影響を大きく受ける業界を中心に、2024年のリストラクチャリングやM&Aの増加を見込んでいる。

リスク管理

ルノー・グループは、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、コンプライアンス、自らのサプライチェーンの頑健性、及び財政的・戦略的経営について責任を負わせることを目的として策定されたサプライヤーリスク防止策。
- ・ 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キャパシティ・ガイドライン。
- ・ 納入された部品の不適合（品質、トレーサビリティ）を発見するためのプロセス。
- ・ 特に、過去とこれからの財務リスク、戦略的リスク（依存、ルノーエクスポージャー）、産業・供給リスク、技術的ブレイクスルー、社会的リスク、ESGに関する複数の基準による格付けを取り入れたサプライヤーリスク管理システム。

このサプライヤーリスク防止・管理システムを毎年強化し、より長い継続期間かつより深いサプライヤー関係の提供を行おうとしている。ESGリスク管理システムは、ルノー・グループの警戒計画に含まれる。

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（供給と需要の不均衡、部品調達の問題、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。

2023年は、高いインフレ期間が終わり、市場価格は概ね2021年末に近い水準に戻り（ニッケルやリチウムなど特定の材料を除く）、ボラティリティは依然として高いままである。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、引き続き既存の需給バランスを混乱させている。鋼鉄産業のサプライチェーンは、いくつかのメンテナンス作業の遅れによって、深刻な混乱を招いた。ガリウム、ゲ

ルマニウム、レアアースなどの重要物質は、中国の輸出管理下に置かれているが、その潜在的な影響については、現在、関係サプライヤーとの間で適切な対応策を決定するための評価が行われている。

リスク管理

変動の大きい原材料価格及び車のエネルギー構成の変化を背景に、ルノー・グループの購買、技術、監視及びヘッジ方針は、供給リスク及びコスト超過リスクを特定し、かつ制限するためのシステムを有している。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。また資材やサプライヤーのパネルの検証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（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。また使用済み車両からのリサイクル材料の使用についても開発を続けている。循環型経済に特化した事業体である「ザ・フューチャー・イズ・ニュートラル」は、これらの資材の回収・再利用を最適化するための大切な方策である。製造中止の短いループが実施され、あるいは実施中である（鋼鉄、アルミ）。
- ・ 今後の見通しについては、主要資材について隔月で見直しを行っている。同時に、重要な資材市場とサプライヤーの継続的な監視を保证する。
- ・ ルノー・グループは、バッテリーに含まれる責任ある戦略材料の供給を確保し、適格性と使用を共有するために、バリューチェーンのプレイヤー（バッテリー生産者、カソード活物質のサプライヤーなど）と提携している。これを念頭に置き、2021年、2022年、2023年には、リチウム、低炭素ニッケル及びコバルトの提供に関する協定が調印された。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。
- ・ 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、体系的な金融ヘッジ方針が整備されている。

供給又は輸送システムの途絶

物流面では、部品の企画・製造・運搬・納品、製造工場のアップストリーム、車両の販売体制への障害が発生し、ルノー・グループの販売台数・売上高・利益、さらには顧客満足度に影響を及ぼす可能性がある。

これらのリスクには、ドライバー不足による輸送キャパシティリスク（ウクライナでの戦争の影響）、輸送手段（トラック、船舶、コンテナ）又は港の混雑、特にエネルギー価格の上昇や欧州の道路輸送に関連するもの（例えば運転者/ドライバーのためのモビリティパッケージ）を含む新たな規制による物流コストの増加のリスク、物流サプライヤーのサイバーセキュリティリスク、地政学的文脈に関連するリスク（例えば国境閉鎖、特定の地理的地域での不安定性）が含まれる。

リスク管理

一連の様々な危機（新型コロナウイルス感染症（COVID-19）、気象災害、電子構成部品危機、モロッコとトルコの地震、ウクライナの戦争）は、包括的で堅調さを増す防止及び保護システムのおかげで、サプライチェーンが短期的に環境の変化に対し敏感に反応することができることを示している。

- ・ 企画販売台数と業務活動の統合された過程における新しいデジタルツールの有効性による、商業的需要と産業的対応のより良い均衡。
- ・ サプライチェーンの中心的な危機管理体制であり、長年にわたって試行・試験を行い、関連する事業部門のすべてを関与させることにより、一時的な危機や不測の事態への可能な限り最善の対応を確保する。
- ・ 中長期的な輸送量の可視性に関して物流サプライヤーとの提携を強化し、輸送キャパシティ（陸上及び海上）のリスクを制限。
- ・ 2023年後半から段階的に実施されるサプライチェーン管制塔により、プロセスのデジタル化とエンド・ツー・エンドビジョンを通じて、ルノー・グループ内で首尾一貫した協調的な方法で危機を予測し、管理することが可能になる。例えば、部品の輸送の場合、管制塔はトラックの遅延のリスクに関するリアルタイム情報を提供し、工場在庫への影響を測定し、工場停止を避けるための代替解決策（緊急輸送、ルート変更又は代替トラック）を提案する。

- ・ 調達システムのサイバーセキュリティリスク削減を目的とした行動計画の展開と、物流サプライヤーパネルへの参加に際してのTISAX認証取得請求。

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。これらの国の中には、マクロ経済の悪条件、政治的又は規制上の不安定さ、武力紛争又は社会不安に関連する特定のリスクを呈する国もある。これらの事態は、ルノー・グループ従業員の安全、供給不足、輸出入規制及び経済制裁、事業の中断又は資産の喪失、親会社への送金規制、ルノー・グループ資産の接収等のリスクをもたらし、最終的にはルノー・グループの売上高、損益計算書又は貸借対照表に影響を及ぼす可能性がある。

2023年の経済情勢は、ウクライナ戦争、大半の国での高インフレ、金利・為替のボラティリティの高まりに伴い、引き続きエネルギー・商品危機が顕著となった。2023年10月7日のイスラエルに対するハマス攻撃と、それに続くイスラエル・パレスチナ紛争へのイスラエルの対応は、国際的な懸念の中心に立ち戻った。紛争の地域的な拡大は、世界的な波及をもたらす可能性がある。

これらの混乱は、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。

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、モロッコ、トルコ、中南米の国々である。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%、16%）、トルコ（それぞれ8%、14%）、「アメリカ」（それぞれ12%、12%）である（「事業」参照）。自動車販売台数・生産においては、そのウエ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。

多くの中南米諸国、とりわけブラジル、コロンビア、アルゼンチン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。この地域はまた、アルゼンチンにおける非常に高いインフレを含む、特に困難な経済環境を経験している。アジアでは、近年、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。両国の地政学的緊張が台湾を中心に存在している。特に、その地域で衝突が起こった場合には、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、不安定性のリスクを考慮に入れて行われる。期待する投資収益率の算出には、各国固有のリスクプレミアムを含む。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。販売台数面では、2023年には欧州市場がルノー・グループの販売台数の3分の2超（70%）を占めたため、エクスポージャーのリスクは限られている（「自動車」の世界におけるルノー・グループの販売台数及び国別の販売台数の詳細を参照）。

ルノー・グループが開発した「スター」という請求スキーム（輸出された製品の製造子会社がルノーs.a.s.に販売し、それを販売子会社及び独立輸入業者に転売する仕組み）により、非支払リスクの管理を一元化し、これらのリスクを競争条件でカバーすることができる。アンペアs.a.s.も、2023年11月から、販売子会社への転売（及び独立輸入業者へのルノーs.a.s.への請求書による間接販売）について、同様の仕組みを採用している。

また、ルノー・グループは、損益分岐点を引き下げるために、固定費の削減や生産能力の再構築を続け、事業に重大な影響を及ぼすリスクが生じた場合の回復力を高めてきた。世界的なインフレ環境は、ルノー・グループの予算仮定や市場予測に統合され、シナリオ感応度分析が行われる。

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、継続的に監視され続けている。とりわけ、ルノー・グループは、サンクション・ウォッチを設定した。制裁は分析され、行動計画に翻訳され、関連する部門のすべてを動員して、ルノー・グループの活動が適用される規則を必ず遵守するようにしている。ルノー・グループは、イスラエルとハマスの戦争による地域的な影響について引き続き警戒している。

社会的リスク



経済的、環境的、地政学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、ルノーリユーション戦略プランは変革を伴い、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。

リスク管理

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、労使間での活発な対話を行っている。ルノー・グループは、定期的かつ質の高い労使間の対話を通じて、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、組織を発展させ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。また一定の施設は、地震（特にチリ、トルコ、ルーマニア及びモロッコ）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いる。これらのリスクは地球温暖化に関連した極端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。

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一部又はすべての国々において、重大かつ変化を伴う健康危機をもたらす可能性がある。このような事態は、職員や事業への直接の影響のみならず、世界中の物流網や供給網における組織を混乱させ、ルノー・グループの業績にも影響を及ぼす可能性がある。

リスク管理

ルノー・グループは、30年以上にわたり、人々の安全と財産の安全（警戒計画で詳述されるリスクマネジメントシステム参照）及び事業の継続を網羅する、意欲的かつ綿密な防止策の実施と開発に尽力してきた。例えば、「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（ホースのスコープを含む、製造、エンジニアリング及び物流）の96%超は、2023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、ルーマニア、トルコ、チリでは地震リスクマネジメントが継続されており、場所にもよるが、建物や施設の補強、職員のトレーニング、具体的な通信資源、危機管理体制、事業継続性、適切な保険プログラムをカバーする複数年にわたる計画が盛り込まれている。2023年にトルコ及びモロッコで大地震が発生した後、当社の生産拠点に影響は生じなかったが、ルノー・グループは地震発生時におけるこれらの国々での新たな要件からの乖離が生じていないかを分析する予定である。

健康危機が発生した場合、ルノー・グループは、新型コロナウイルス感染症（COVID-19）危機時に試験されたシステムを迅速に再稼働し、公的機関と協力することで、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ことができるようになる。

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



法規制、顧客の期待、トレンド及び技術の面で競争が激しく、変化の激しい自動車市場では、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いる。そのような場合、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、電気・ソフトウェア並びに電動自動車、より長期的には自動運転車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。
- ・ 規制強化による車両費の継続的な上昇（ユーロ7のような開発リードタイムと相容れない不確実な時期を持つものもある）と、販売価格への正確な転嫁が困難となりかねないインフレ環境及びその結果引き起こされる経済的な均衡と特定の商品の将来の弱体化。
- ・ テクノロジー（燃焼、ハイブリッドエンジン、電動エンジン）及びその組み合わせに関するエンジン商品提供の継続的な移行:このテクノロジーの範囲は、顧客の予算、その用途、各国/市場のCO₂排出量基準、及びルノー・グループのCAFE規制に完全には適していない可能性がある。
- ・ ルノー・グループの投資の収益性を維持するため、ルノー・グループは2025年までの間に、売上高の約8%に維持することで、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。

以上で言及したリスクに加えて、電気自動車事業については特に下記の影響を受ける。

- ・ 既存の市場プレイヤーやより最近のプレイヤーとの激しい競争、特に2023年には、電気自動車の販売に特化しているかどうかにかかわらず、特に、いくつかのプレイヤー、自動車メーカー、あるいはバッテリーサプライヤー、とりわけアジアのプレイヤーは、規模の利益、原材料への直接的及び地理的なアクセス、より低いエネルギーと労働費用、そして潜在的には助成金のために、ヨーロッパのメーカーよりも著しく低い生産費用の恩恵を受けている（EU研究は進行中）。
- ・ 特に、品質、安全、航続距離、価格に対する認識、時期や国によっては原油、ガソリン、電力の価格の変動性などにより、消費者の電気自動車需要が予想より弱くなるリスク。
- ・ 購入奨励金、CAFEへの変更、再充電インフラの発展など、電気自動車に関連する公共方針の変化や削減の危険性。

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。これらのチームは、最も革新的な地理的地域、例えば中国、イスラエル、米国に拠点を置くか、又は直接つながっている。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。

パートナーシップの支援を受けて、ルノー・グループをブランドとビジネスユニットに組織化することで、市場の期待を最もよく満たすことができる。

- ・ ブランド別の組織化は、消費者の期待にできる限り近づけることを可能にする。すなわち、ブランドは、アイデンティティを強化するために最も適切な選択や意思決定を行うことができ、また、ルノー・グループや提携業者が開発した中心的な機能や組織やテクノロジーのノウハウに依存することができる。
- ・ 新アンペア子会社では、電気・ソフトウェアノウハウの開発や、工場や脱炭素エネルギー源にできるだけ近いバッテリー調達先の探索を進めている。各車種について2バージョンの選択肢、例えばエンピジョンAESCとのパートナーシップによる価格競争力のあるバッテリーとの組み合わせ、及び例えばスタートアップであるベルコールによる高性能バッテリーとの組み合わせと、標準化されたセルアーキテクチャの設計により、製造コストを下げバッテリーのエネルギー効率を高めることができる。
- ・ ルノー・グループが構築した数多くのパートナーシップ（「パートナーシップ及び提携」参照）によって、市場の革新に追いつくために最善を尽くすことができる。

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つで起こり得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、費用を最適化する。
- 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（「自動車」参照）を提供する。電気自動車市場において、ルノー・グループは、アジアの競合他社と競争できる手ごろな価格で、特にダチア・スプリング、ルノー・トゥインゴ及びまもなくルノー5を自社の車両ラインナップに組み込む。
- 異なる市場で顧客の期待に沿い、エンジン構成の潜在的变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。
- アライアンス内外のOEM提携先と自動車プロジェクトを構築し、開発費を分担する。
- 新製品の発売スケジュールを確保するために、主要プロジェクトの開発マイルストーンを管理して開発リードタイムを短縮する。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始まる）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。

ルノー・グループがその戦略計画の一環として関わっている自動車技術の急速な発展の中では、このようなリスクが発生する。

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得る問題）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、コネクティビティと自動車ソフトウェアへの依存の増大、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。

ルノー・グループの活動に悪影響を及ぼすおそれがある主なリスクは、「サイバー犯罪」に関するものである。すなわち、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益に関わる攻撃である。増大しつつあるこれらの攻撃は、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・グループの車両に存在し、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得る出来事。

- ・ 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、ルノー・グループの事業活動（売上高、純利益）が一時停止すること、車両及びインフラの修理費用、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、以下によって管理されている。

- ・ ルノー・グループのすべての資産・商品を守るための全社的なサイバーセキュリティ組織
 - ・ 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の展開、運用手順への転換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
 - ・ ガバナンス委員会による監視、情報セキュリティ対策の有効性評価
 - ・ 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。

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
- ・ 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、OICA等）への参加

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



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る。

様々な機能の情報システム間の無数のインターフェースに関連して増大する複雑さ、内外の技術の欠如、及び全般的に非効率なガバナンスは、商品又はプラットフォームの品質不良、デジタル・トランスフォーメーションの遅れ、業務ラインにおける不十分な生産性、そして最終的には品質の低い顧客体験及びルノー・グループの競争力の喪失を招き得る危険である。

リスク管理

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。

機敏な方法論とアーキテクチャやデータをめぐる統治機関は、ルノー・グループが多数のインターフェースに関連して増大する複雑さを管理できるようにする。

技術リスクを管理するために、内部/外部の調達方針が定期的に更新されている。

デジタルプロジェクトポートフォリオのガバナンスは、バリューチェーンの実施委員会の形態で実施されている。それぞれのデジタルイニシアチブについて、必要な技術やデータ・デジタルソリューションの適切

なアーキテクチャに特に注意を払いつつ、期待される業績を達成できるようなデジタル課題の確保を目指して、業務ライン/IT共同運営チームが整備されている。

リソース及び人材が不足するリスク



デジタルレポリキュション、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、もはや自動車セグメント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。

リスク管理

常に変化する自動車セグメントの役割に適応し、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
- ・ 自動車産業で女性に選ばれる雇用主となり、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
- ・ ルノー・グループの価値観の定着と、すべての開発プロセスやプログラムにおけるベンチマークとしての専門的行為の一体化

腐敗行為を含む法令不遵守のリスク



ルノー・グループは、国際的活動のため、自動車事業に特有であるか否かにかかわらず、無数の複雑でダイナミックな法規制（自動車技術上の規制、一般的な製品安全、競争法、輸出管理及び国際的な制裁、労働法、サイバーセキュリティ、個人情報保護等）を受けている。

このため、ルノー・グループは、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。

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の減退、売上高及び利益への影響又はイメージの低下につながるおそれがある。

リスク管理

ルノー・グループでは、ルノー・グループ内における規制遵守体制の構築・運営の業務をアドバイザー部門（当該分野の専門家）に委託している。特に、それぞれの分野において、規制監視の組織化、ルノー・グループ内で適用される方針と手続の定義、フランス内外のネットワークの調整、関係住民へのトレーニングの提供、他の機能（特に、品質部門と内部統制部門）の支援を受けた統制の実施に責任を負う。加えて、ルノー・グループは、その子会社に対し、変化を予測するため、自動車産業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対話に参加するよう求めている。

例えば、競争法の遵守は法務部の責務であり、この制度をルノー・グループ内に展開し、必要に応じて現地の規則のもとで具体的な要求事項を考慮に入れるため、弁護士ネットワークに依存している。個人情報保護コンプライアンス体制（特にGDPRコンプライアンス）は、デジタル及びIT部門の一員であり法務部と密接に連携しているデータ保護責任者（DPO）の責務である。DPOはすべての国のファンクションをカバーするプライベートアンバサダーネットワークに依存している。子会社ではDPOを任命し、現地でシステムを運用している。倫理及びコンプライアンス部門（DEC）は、腐敗行為防止計画を担当している。

法務部の支援と倫理及びコンプライアンス委員会（CEC）の監督のもと、DECはそれぞれの分野における規制遵守体制が堅固であることを確保する。当社のコンプライアンス体制の完成度は、四半期ごとに、様々な側面（監視、方針・手続、リスクランク、トレーニングなど）を対象とした指標を用いて測定され、倫理及びコンプライアンス委員会（CEC）に提示されている。



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、進行中の訴訟に関連して支出される可能性のある金額の評価及び網羅性に関してリスクにさらされている。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変化、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。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（「研究開発」参照）。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。

故意による侵害は、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すであろう。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。

ルノー・グループが主要自動車市場において登録した特許、商標、意匠及びモデルは、偽造品との闘いにおいて効果的な武器を提供する。加えて、商標権に関しては、各国における関税監視の確立により、輸出入ともに疑わしい商品についての報告書が作成されている。

財務リスク

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。**

この事業は、主に営業総利益のレベル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得る。2023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9百万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。）。

財務成績、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、その変動は資産の有価証券の価値及びルノー・グループの負債の換算準備金に影響を及ぼす。2023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150百万ユーロ減少し、関連会社からのルノー・グループの利益は8百万ユーロ減少する（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、日本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。したがって、ユーロが円に対して1%上昇すると、ネット・キャッシュ・ポジションは13百万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（DFT）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、これらの部署の事前分析を経て、財務部又はシニア・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なければならない。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いつでも、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。

2023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キャッシュマネジメント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、DFT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会計上の通貨で行われるか又は外貨建てで行われる場合はDFT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より生じるものを含む。）は減損の対象となり、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、ルノー・グループ資本として認識された換算調整が生じることがある。但し、日産に対する投資に鑑みて、日産の資本に対するルノーのシェアは特別な為替ヘッジによって部分的にカバーされている（連結財務諸表の注12-Gを参照のこと。）。ルノー・グループは、円建ての日産株式と円貨の流動性リスクの評価という制限の中、保有する日産の株式持分に対する為替リスク・エクスポージャーをヘッジすることが求められる場合がある。

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モビライズ・ファイナンシャル・サービーズにとってわずかな水準で保たれている。2023年12月31日現在、モビライズ・ファイナンシャル・サービーズの連結取引外国為替ポジション（子会社へのエクイティ投資を除く）は17.9百万ユーロにのぼった。また、モビライズ・ファイナンシャル・サービーズはユーロ圏外の多くの国で長期的な投資を行っている。これらの投資は、モビライズ・ファイナンシャル・サービーズ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融合されている。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・ポジションを取ることは資産の損失(株式評価損)を招く可能性がある。モビライズ・ファイナンシャル・サービーズは、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・グループの資金調達需要が増加した場合又は新たな資金調達源を利用できない場合、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/又はそのコストを増加させるおそれがある。

ルノーSAの信用格付(2023年12月31日現在)は以下の表の通りである。

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	Ba1 [*] / NP / 見通し: 安定的 [*]	2023年8月
S&P	BB+ / B / 見通し: 安定的 [*]	2023年2月
R&I	A- / 見通し: 安定的 ^{**}	2023年3月
JCR	A- / 見通し: 安定的	2022年11月
[*] 格付けの変更。 ^{**} 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に関連した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。

流動性リスクのさら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。

リスク管理

自動車セクターの流動性リスクは、DFTによって管理される。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。

2023年、ルノーSAは、NEU CPプログラムの利用を通じて短期資金調達へのアクセスを維持した。

また、2023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40億ユーロを期限前に完済した。

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・グループの信用格付の変更や財務比率の遵守状況の変動を理由に与信枠に悪影響を及ぼす条項は含まれていない。

2023年12月31日現在、自動車部門は、社内目標を大幅に上回る17.8十億ユーロの流動性準備金を有しており、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14.5十億ユーロ、確定済みの与信枠（2023年12月31日現在、未使用）が3.3十億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。預金の流出に関する法令は、保守的な仮定の対象となる。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。モビライズ・ファイナンシャル・サービスズは、事業と発展の長期的な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。2023年12月31日現在、モビライズ・ファイナンシャル・サービスズ・グループの流動性準備金（ヨーロッパ範囲）は14.6十億ユーロであり、内部目標値を大きく上回っている。それは未使用の確定済み与信枠4.4十億ユーロ、中央銀行金融政策オペの適格担保5.4十億ユーロ、及び高品質流動資産（HQLA）4.6十億ユーロと利用可能な現金0.2十億ユーロで構成され、これらにより、モビライズ・ファイナンシャル・サービスズは、外部からの流動性を利用せずに12ヶ月超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。

さら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



ルノー・グループは、その販売金融事業において、個人や法人顧客及びディーラー・ネットワークから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）がモビライズ・ファイナンシャル・サービスズに対する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な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、モビライズ・ファイナンシャル・サービスズの損益計算書の「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。

顧客業務（個人及び企業）及びディーラー・ネットワークの資金調達についてのリスク費用は、安定的かつ全体的に抑制されており、ヨーロッパでは非常に好ましい成果をあげている。一方、コロンビアではすべてのプレイヤーに影響を及ぼすリスクの危機に直面している。

リスク管理

モビライズ・ファイナンシャル・サービスズの受入体制は、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、モビライズ・ファイナンシャル・サービスズには、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ことを可能にするための内部的な方法論がある。

すべての受入システムは、モビライズ・ファイナンシャル・サービスズの各事業体に組み込まれたルノー・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、モビライズ・ファイナンシャル・サービスズは、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レベル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。

2023年12月31日現在のリスク費用合計は、2022年12月31日現在の0.44%に対して、平均稼働資産の0.29%であった。2023年12月31日現在の純顧客資産は42,634百万ユーロであり、純ディーラー資産は11,592百万ユーロであった。

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、つまりリース期間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。2023年は中古車市場の安定年であり、価格は下落し始めた。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。2023年12月31日現在、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2,893百万ユーロであり、モビライズ・ファイナンシャル・サービスズにおいて3,356百万ユーロであった。2022年12月31日時点では、エクスポージャーはそれぞれ、2,816百万ユーロ及び2,506百万ユーロであった。エクスポージャーの増加は、商業活動の回復（実績が向上した）と車両の残存価値の維持によって説明される。

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。モビライズ・ファイナンシャル・サービスズ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、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。モビライズ・ファイナンシャル・サービスズの営業利益は、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、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、モビライズ・ファイナンシャル・サービスズ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。その上昇の規模は各通貨の過去の金利の測定値によって決まる。2023年12月31日現在、それぞれの通貨に対して適用された金利ショックは、ユーロ、スイス・フラン、デンマーク・クローネ、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、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・レイ、コロンビア・ペソ、ポーランド・ズロチで300ベースポイント、ブラジル・リアルで350ベースポイント、アルゼンチン・ペソ、ロシア・ルーブルで500ベースポイントであった。このヘッジシステムは、モビライズ・ファイナンシャル・サービスズ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。2023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10.9百万ユーロで、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。

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、現地の税務ネットワーク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、関連するドキュメンテーションと厳格な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。

4【経営者による財政状態、経営成績及びキャッシュ・フローの状況の分析】

(1)業績等の概要

概略

主要な数値

		2023年	2022年 ⁽¹⁾	変動
ルノー・グループの世界における登録台数	百万台	2.24	2.05	+9.0%
ルノー・グループの売上高	百万ユーロ	52,376	46,328	+6,048
ルノー・グループの営業総利益	百万ユーロ	4,117	2,570	+1,547
	売上高における割合(%)	7.9%	5.5%	+2.3 pts
ルノー・グループの営業利益	百万ユーロ	2,485	2,191	+294
関連会社の寄与額	百万ユーロ	880	423	+457
内：日産	百万ユーロ	797	526	+271
当期純利益	百万ユーロ	2,315	-716	+3,031
内：継続事業	百万ユーロ	2,315	1,604	+711
内：非継続事業	百万ユーロ	-	-2,320	+2,320
当期純利益 グループ持分	百万ユーロ	2,198	-354	+2,552
内：継続事業	百万ユーロ	2,198	1,634	+564
内：非継続事業	百万ユーロ	-	-1,988	+1,988
一株当たり利益	ユーロ	8.11	-1.30	+9.41
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	+3,024	2,119	+905

自動車部門のネット・キャッシュ・ポジション	百万ユーロ	+3,724 (2023年12月31日 現在)	+549 (2022年12月31日 現在)	+3,175
販売金融事業に係る平均稼働資産	十億ユーロ	51.2	44.7	+14.4%

- (1) 2022年の数値には、2023年のIFRS第17号「保険契約」の初度適用後の修正再表示が含まれる（注2-A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

2023年の過去の業績：すべての財務面での大幅な改善

- 2023年度の財務ガイダンスを上回る（2023年6月に更新済み）

	2022年 ^(*)	2023年度当初 ガイダンス	2023年度更新済 ガイダンス	2023年	2022年度比 変動
ルノー・グループの営業総利益率	5.5%	6%	7% から 8%	7.9%	+2.4ポイント
フリー・キャッシュ・フロー	2.1十億ユーロ	2.0十億ユーロ	2.5十億ユーロ	3.0十億ユーロ	+0.9十億ユーロ

(*) 2022年の数値には、2023年のIFRS第17号「保険契約」の初度適用後の修正再表示が含まれる。

- すべての財務状況が過去最高水準で大幅に改善：
 - ルノー・グループの売上高は2022年度比+13.1%、一定の為替レートによれば+17.9%の52.4十億ユーロであった。
 - 記録的なルノー・グループの営業総利益は4.1十億ユーロで売上高の7.9%であり（2022年度比+2.4ポイント）、2022年度比1.5十億ユーロ増となった。
 - 記録的な自動車部門の営業総利益は3.1十億ユーロで売上高の6.3%であり（2022年度比+3.0ポイント）、2022年度比1.6十億ユーロ増となった。
 - 当期純利益は2.3十億ユーロで、2022年度比3.0十億ユーロ増である。
 - 記録的なフリー・キャッシュ・フローは、3.0十億ユーロで、2022年度比0.9十億ユーロ増となった。
 - 自動車部門のネット・キャッシュ・ポジションは最高水準で、2023年12月31日現在3.7十億ユーロとなった（2022年12月31日比3.2十億ユーロ増）。
 - ROCEは2倍超で、2022年度の12.6%に対して2023年度は28.5%である。
 - ヨーロッパの受注台数は2.5ヶ月分と好調
 - ルノー・グループは、ラインナップの刷新に成功し、顧客から再び注目を浴びている。2023年、ヨーロッパにおいて、最も良く売れた自動車トップ3にルノー・グループの2車種が入り、ルノー・ブランドは5位から2位に浮上した。
 - 2024年には、10車種を発売^(*)する商品攻勢とコスト削減の加速が、業績と強力なキャッシュ創出の原動力となるだろう。ルノー・グループは、2024年に以下を達成することを目指している：
 - ルノー・グループの営業総利益率が7.5%以上となること
 - フリー・キャッシュ・フローが2.5十億ユーロ以上となること
- (*) 2024年には、ルノー・ダスター（ヨーロッパ以外）とキャプチャーのフェイスリフトを除く10車種の新型車を発売。
- 2024年5月16日の年次株主総会において、2022年会計年度の1株当たり0.25ユーロに対し、1.85ユーロと配当金の大幅増額が提案される予定である（1株当たり+1.60ユーロ）。

業績

- 3つの補完的な成長ブランド：

- **全世界におけるルノー・グループの販売台数は、2022年度比9%増の2,235,000台に達した。ヨーロッパ^(*)では、販売台数は13.9%増の市場で18.6%増となった。**
 - (*) ACEAヨーロッパの範囲。
- **ルノーは世界で最も売れているフランスのブランドであり、ヨーロッパのPC+LCV^(*)市場で2位、ヨーロッパのLCV^(*)市場で首位、フランスでは乗用車及び小型商用車で首位である。クリオは、すべての販売チャンネルを合わせて、2023年にフランスで最も売れている自動車となり、ヨーロッパで第3位となっている。**
 - (*) PC+LCV：乗用車及び小型商用車。
 - (*) (*) ピックアップトラックを除く。
- **ダチアは、ヨーロッパのPC+LCV市場で11位にランクされた(+4位)。ヨーロッパの乗用車市場では、ダチアがトップ10入りし、ダチア・ブランドはダチアの中核市場であるヨーロッパのリテール自動車市場^(*)で2位を確保している。**
 - (*) 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。
- **アルピーヌの販売台数は2022年度比22.1%増となった。アルピーヌA110は、2023年にヨーロッパで販売された2シータースポーツクーペのトップの座を維持している。**
- **価値重視の営業方針は前例のない商品攻勢の開始から既に恩恵を受けている：**
 - アルカナ、オーストラル、エスパスE-TECHハイブリッド及びメガーヌE-TECHエレクトリックの成功により、ヨーロッパのC及び上位セグメントにおけるルノー・ブランドの販売台数は、2022年度比で26%改善した。C及び上位セグメントは、2023年度にヨーロッパでルノー・ブランド販売台数の構成割合の42%（2022年度比+3ポイント）を占めた。
 - ヨーロッパ^(*)のルノー・グループ主要5ヶ国においてリテールチャンネルでのルノー・グループ販売台数が65%を占める。ルノー・ブランドは、販売台数の半分超をリテールチャンネルで計上している。
 - (*) フランス、ドイツ、スペイン、イタリア、英国。
- **電動化攻勢の成功：**
 - ルノー・ブランドは、電気乗用車^(*)の販売台数において2022年度比 19.7%増でヨーロッパ第3位を獲得した。ヨーロッパにおけるルノー・ブランドの乗用車販売台数の39.7%を占めた（うち11.3%は電気自動車）。この傾向を支えたのは、ハイブリッド車（HEV）の販売台数が62%増加したことである。オーストラル、クリオ及びキャプチャーは、ヨーロッパで最も売れているハイブリッド車のトップ10に入っている。
 - (*) 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。
 - ダチアは既に、スムーズな電動化戦略を開始した：ダチア・ジョガー・ハイブリッド140は、2023年1月から販売されており、ジョガーの受注の25%超を占めている。また、ダチア・スプリング（100%電気）は、ヨーロッパ^(*)におけるリテール電気自動車の販売台数においてトップ3の座を保持している。
 - (*) 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。
 - 2023年、ルノー・グループはヨーロッパにおけるCAFE^(*)目標（乗用車及び小型商用車）の達成を確認している。
 - (*) 公式結果は、今後数ヶ月以内に欧州委員会から発表される。CAFE=Corporate Average Fuel Economy（企業平均燃費）。

財務成績

2023年12月31日現在のルノー・グループの連結財務諸表及びルノーSAの財務諸表は、2024年2月14日、ジャンドミニク・スナール会長の下、取締役会により承認された。

ルノー・グループの売上高は2022年度比13.1%増の52,376百万ユーロに達した。一定の為替レート^(*)によれば、増加率は17.9%であった。

(*) 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48,150百万ユーロで、2022年度と比較して11.7%増加した。これには、主にアルゼンチン・ペソ及びそれより程度は低いもののトルコ・リラの下落に関連する4.8ポイントの為替のマイナス影響(2,068百万ユーロ)が含まれる。一定の為替レート^(*)によれば、増加率は16.5%であった。

(*) 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、車両の商業的成功により、+4.0ポイントとなった。登録台数の9%増は、2022年末に比べディーラーシップ・ネットワーク内の再在庫が減少したことによる台数効果4ポイントに相当する。総在庫に関するこの改善は、年末時点で500,000台を下回るという我々の目標を超えるものである。
- ・ 価格効果は+7.4ポイントのプラスで、引き続き非常に堅調であり、為替効果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ルノー・グループの販売方針や車両の充実を反映している。
- ・ 地理的構成は、ヨーロッパでの好調な販売実績により+1.7ポイントのプラスの影響を受けた。
- ・ 製品構成効果は、主にオーストラル、エスパスE-TECHハイブリッド及び小型商用車の成功により、+1.0ポイントであった。クリオの成功は、その平均販売価格がルノー・グループの平均販売価格を下回っているため、この項目にマイナスの影響を与えた。
- ・ パートナーに対する売上は、三菱自動車向けASX(2023年初頭から)及びコルト(2023年10月から)の生産に加え、日産、ルノー・トラック、メルセデス・ベンツとのダイナミックな小型商用車事業に支えられて、2.1ポイントのプラスの影響をもたらした。

ルノー・グループの営業総利益率は、2022年度の5.5%に対して2.4ポイントアップし、売上高の7.9%で記録的な数値となった。2022年下半期の6.3%から2023年上半期の7.6%及び2023年下半期の8.1%へと継続して上昇を続けた。営業総利益は4,117百万ユーロとなり、2022年度比1,547百万ユーロ増であった。

ルノー・グループの営業総利益には、2022年11月初頭以降、ホースの連結除外までの間、売却目的で保有する資産の償却中止による現金支出を伴わないプラスの効果が含まれる。2023年に482百万ユーロ(2023年上半期に275百万ユーロ、2023年下半期に207百万ユーロ)が計上された。前年同期比では398百万ユーロのプラスの効果となった。

このプラスの影響を調整すると、2023年のルノー・グループの営業総利益率は6.9%となる(2023年上半期は6.6%、2023年下半期は7.3%)。

2023年には**自動車部門の営業総利益率**も自動車部門の売上高の6.3%で記録的なレベルに達し、2022年度比で3.0ポイント上昇した。2022年の1,402百万ユーロに対し、2023年は3,051百万ユーロで記録的な数値となった。

- ・ 自動車部門の営業総利益率は、主にアルゼンチン・ペソによる-595百万ユーロのマイナスの為替影響を強く受けた。
- ・ +621百万ユーロのプラスの台数効果と+2,908百万ユーロのプラスの構成/価格/強化の効果は、自動車の成功と価値を重視する販売方針の成功を示した。プラスの構成/価格/強化の効果は、費用の増加を相殺する以上のものであった。この費用の増加は-1,630百万ユーロで、主に原材料やエネルギー価格の上昇、物流費及び人件費が持ち越された影響により説明される。
- ・ 販管費は389百万ユーロ増加したが、これは主に継続的な商品攻勢によるマーケティング費用と給与増によるものである。
- ・ アルゼンチンにおける価格の再評価は、同国におけるルノー・グループのサブスクリプションプランにおいて計算されたもので、「その他」の項目の+376百万ユーロの影響の大半を説明した。

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・サービシズ**（販売金融部門）からの寄与は、2022年度^(*)の1,198百万ユーロに対し1,101百万ユーロに達しており、2022年初頭以降のヨーロッパの金利上昇に関連するスワップ評価による非経常的な影響によるものである。この一過性の要因を除き、モビライズ・ファイナンシャル・サービシズの営業総利益は、2022年度比で8%の上昇となる。この変化は主に新規融資の増加及びリスク費用の減少によってもたらされた。

(*) 2022年の数値には、2023年のIFRS第17号「保険契約」の初度適用後の修正再表示が含まれる。

その他の営業利益及び営業費用は-1,632百万ユーロのマイナスであった（2022年度は-379百万ユーロ）。これは主に、2023年12月に実施した日産株売却に伴うキャピタル・ロス-0.9十億ユーロ、車両開発及び特定生産資産の減損-0.5十億ユーロ、並びにリストラ費用によるものである。ブローニュ・ビヤンクール土地、ルノー・グループの販売子会社数社及びルノー・リテール・グループの支店の売却に関連して、資産処分のキャピタル・ゲインは+0.3十億ユーロに達した。

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、2022年度に2,191百万ユーロであったのに対し、2,485百万ユーロであった（2022年度比+294百万ユーロ）。

正味財務収益及び費用は、2022年の-486百万ユーロに対し、-527百万ユーロであった。この増加は、ネット・キャッシュ・ポジションに対する金利上昇のプラスの影響によって一部相殺されたアルゼンチンの超インフレの影響によって説明することができる。

関連会社からの寄与は2022年度の423百万ユーロに対して880百万ユーロであった。これには日産の寄与に関連する797百万ユーロが含まれている。

当期及び繰延税金は、-523百万ユーロの費用を計上し、2022年度と比較して安定していた（2022年度は-524百万ユーロ）。業績の改善による税引前利益の増加は、繰延税金の変動によって相殺された。

そのため、**当期純利益**は2022年度と比較して3,031百万ユーロ増の2,315百万ユーロであり、**当期純利益のルノー・グループ持分**は2,198百万ユーロ（1株当たり8.11ユーロ）であった。備忘として、2022年度における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。

自動車部門の事業のキャッシュ・フローは2023年に記録的な水準となり、2022年度と比較して667百万ユーロ増の5,485百万ユーロに達した。これには、モビライズ・ファイナンシャル・サービシズの配当金600百万ユーロを含む（2022年度は800百万ユーロ）。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2.9十億ユーロ（処分との純額で2.6十億ユーロ）とリストラクチャリング費用（0.5十億ユーロ）を大きく上回ってカバーした。

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2023年度は3,817百万ユーロで、売上高に対する割合は2022年度の7.4%に対して7.3%を示した。これは、資産売却を含めると6.7%となる。

フリー・キャッシュ・フロー^(*)は、記録的な水準の3,024百万ユーロに達した。モビライズ・ファイナンシャル・サービシズの配当金を除くと、2022年度の1,319百万ユーロに対して1,105百万ユーロ増の2,424百万ユーロであった。必要運転資本の変動は637百万ユーロとプラスで、これは主に在庫の減少に関連している。

(*) 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。）。

2023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、我々の目標を上回り484,000台であった。これに対し、2023年6月末時点では569,000台、2022年12月末時点では480,000台であった。

2023年12月31日現在の自動車部門のネット・キャッシュ・ポジションは、2022年12月31日現在の549百万ユーロと比較して、3,724百万ユーロであり、3,175百万ユーロの改善となっている。2023年には以下のオペレーションが含まれる。

- ・ 新提携契約に基づき実施された、フランスの信託に保有される211,000,000株の日産株売却に相当する764百万ユーロ。
- ・ オトロ・キャピタル、レッドバード・キャピタル・パートナーズ及びマキシマム・エフォート・インベストメンツによるアルピーヌ・レーシングLtd（英国）への24%出資に相当する200百万ユーロ。

フランス政府が保証する銀行プールからの貸付金（PGE）は現在全額返済されている（1年前倒し）。

流動性準備金は、2023年12月末現在17.8十億ユーロと高水準に達し、2022年12月31日現在と比較して0.1十億ユーロ増加した。

資本配分

ルノー・グループは従業員株式保有制度を通じて、また配当金を通して、ステークホルダーと価値創造を共有することを意図している。

ルノーリユーション・従業員シェアプラン

2022年以降、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行っている。

2023年、95,000名超の従業員が8株の無償株式交付の恩恵を受けた。このうち38,000名近くは1株当たり26.28ユーロの優遇価格で株式への申込みも行った。全体では、2.1百万株近くの株式が従業員によって追加で保有され、この2度目の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0.7%に相当し、従業員は2023年12月31日現在5.07%の資本を保有する。

配当金

2023会計年度の提案された配当金は1株当たり1.85ユーロで、昨年と比較して1株当たり1.60ユーロ増額した。配当性向はルノー・グループ連結当期純利益（親会社持分）^(*)の17.5%である。当該配当金は全額現金で支払われ、2024年5月16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2024年5月22日であり、支払日は2024年5月24日である。

(*) 日産株売却による880百万ユーロのキャピタル・ロスを除く。

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。

2024年度の見通し

2024年の商品攻勢とコスト削減の加速が、業績と強力な現金創出への原動力となる。

・ 製品発売：2024年は歴史的な年となり、10車種の新型車を発売^(*)

(*) 2024年には、ルノー・ダスター（ヨーロッパ以外）とキャプチャーのフェイスリフトを除く10車種の新型車を発売。

・ ルノー・ブランド：7車種の新型車発売^(*)：

(*) 2024年には、ルノー・ブランド向けにルノー・ダスター（ヨーロッパ以外）とキャプチャーのフェイスリフトを除く7車種の新型車を発売。

- WLTPの航続距離が600kmを超えるセニックE-TECHエレクトリックと、100%電気自動車のポップアイコンであるルノー5 E-TECHエレクトリックの2つの新型100%電気自動車
- ラファールE-TECHを含む、ヨーロッパにおける新型ハイブリッド車2車種
- 新型ルノー・マスター（ICE及び100%電気バージョン）
- ヨーロッパ以外の市場で2つの新型車：カーディアン、ルノー・コリア自動車の自動車
- 2024年、ルノー・ブランドは「インターナショナル・ゲーム・プラン2027」を引き続き展開する。2023年のブラジルとトルコに続き、今年はモロッコと韓国でのプラン展開が目玉となる。

・ ダチア：

- 新型ダチア・ダスターを2024年3月より発売する。
- 100%電気自動車の新型ダチア・スプリングは、外観及び内装ともにデザインを一新し、2024年夏に発売する。
- 2024年末にCセグメント車のビッグスターも発表する。
- **アルピーヌ：**
 - アルピーヌは、2024年上半期にトルコに進出し、国際展開を継続する。
 - 2024年は、アルピーヌが電気自動車にシフトする年である。このブランドは、初の100%電気自動車である電動ホットハッチ、アルピーヌA290を発表する予定である。
- **コスト削減と市場投入までの時間の短縮：**
 - インダストリアルメタパースにより、現在から2027年までの間に、1台当たりの生産コストを熱自動車で30%、電気自動車で50%削減する。
 - この生産コスト削減は、2027年以降までにCセグメント電気自動車の第1世代から第2世代までの変動コストを40%削減するというアンペアの目標にもつながる。

2024年、ヨーロッパ及び中南米の自動車市場は安定することが予測される。また、ユーラシアは11%の下降が予測される。

この状況において、ルノー・グループは、2024年に以下を達成することを目指している。

- ルノー・グループの営業総利益率が7.5%以上となること。
- フリー・キャッシュ・フローが2.5十億ユーロ以上となること。

2023年度のハイライト

- **2023年1月9日：**ルノー・グループは、全従業員を対象としたルノー・リユニオン・シェアプランを成功裏に終了した。95,000名を超える従業員が6株の無償株の恩恵を受けることになる。このうち40,000名超は、22.02ユーロの優遇価格での株式購入も行った。この取引後、従業員は資本の約4.7%を保有することになり、2030年までに従業員株主の比率を10%にするという野望の新たな一歩となる。
- **2023年1月10日：**ルノー・グループとパンチ・トリノは、低排出ディーゼル・エンジンに関する戦略的パートナーシップを締結した。パンチは、ルノー・クレオン工場生産される小型商用車用ルノー4気筒ディーゼル・エンジンを購入する。パンチは、現行及び将来のルノー4気筒ディーゼル・エンジンを使用・販売することができるようになる。小型商用車用低排出ディーゼル・エンジンに関するこのパートナーシップは、ルノー・グループによってホース・プロジェクト事業にもたらされる。
- **2023年1月16日：**電気自動車：CEAとルノー・グループは、コネクティッド・カーがバッテリーから電気ネットワークにエネルギーを注入することも可能にする、非常に高効率な双方向車載充電器を開発する。よりコンパクトで高効率なこの充電器は、エネルギー損失を30%削減し、車両バッテリーの充電を高速化する。10年後までにルノーの車両に搭載される予定である。
- **2023年2月6日：**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いた。アライアンスのすべてのステークホルダーのために価値創造を最大化するための3次元プログラムには、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、各社の新たな取り組みにパートナーが参加可能となる、戦略的な機敏性の向上、ルノー・グループと日産の間の株式相互保有のリバランスとアライアンスのガバナンスの強化が含まれる。
- **2023年2月13日：**ルノー及び日産は、インド事業へのコミットメントを刷新した。600百万米ドル/530億インドルピーを投資し、電気自動車2車種を含む6車種の新モデルのインドでの生産を支援する。追加の研究開発活動により、最大2,000人の新規雇用を創出する。
- **2023年3月2日：**アラムコは、低排出技術に特化したパワートレイン新会社について、ジーリー及びルノー・グループとのレター・オブ・インテント（基本合意書）に調印した。この投資は、合成燃料ソリューションと次世代水素技術の開発を支援する。
- **2023年4月13日：**ルノー・グループとベルコールは、フランスのダンケルクに建設予定のベルコール・ギガファクトリーで生産される電気自動車用高性能低炭素バッテリーを年間12GWh供給する長期パートナーシップを締結した。これらのバッテリーは、フランスのディエップで生産される将来のアルピーヌ100%電気自動車C-クロスオーバーGTを皮切りに、2025年からルノー・グループ・ブランドの上級セグメント車に使用される予定である。

- ・ **2023年4月14日**：ルノー・グループとプラグの合併会社であり、水素モビリティを専門とするHYVIAは、イル＝ド＝フランス地方のフラン工場に初の電解槽を設置したところである。この1MWの電解槽は、400kg/日のグリーン水素製造能力を持ち、当初は、HYVIAが販売するルノー・マスターH2-TECH車の燃料電池及び水素充填ステーションの試験のために同工場に供給される予定である。
- ・ **2023年5月23日**：ソフトウェア・レピュブリックは、20を超えるイノベーションを統合したコンセプトカー「H1stビジョン」（「Human first vision」）を通じて、未来のモビリティのビジョンを世界に初公開した。
- ・ **2023年5月23日**：ルノー・グループとヴァレオは、協業を拡大し、ソフトウェア定義自動車の開発におけるパートナーシップを締結した。
- ・ **2023年6月9日**：ルノー・グループは、CAC 40 ESGインデックスの四半期ごとの見直しに伴い、2023年6月16日金曜日付けでCAC 40 ESGインデックスの構成銘柄となる。
- ・ **2023年6月26日**：アルピーヌは、2030年に売上高8十億ユーロ以上、2026年に損益分岐点を達成するという、成長と国際的発展の目標を確認した。
アルピーヌは、将来の100%電動スポーツカーのために、独自の高性能プラットフォーム（APP）を開発し、2030年にはネット・ゼロ・カーボンの生産を目指す。
アルピーヌは、2030年に向けて7つのモデルラインナップを発表する。
- ・ **2023年6月26日**：アルピーヌ・レーシングLtdが発展を加速。投資家グループ - オトロ・キャピタル、レッドバード・キャピタル・パートナーズ及びマキシマム・エフォート・インベストメンツは、アルピーヌ・レーシングLtd（英国）に200百万ユーロを投資、24%の株式を取得し、アルピーヌの成長戦略とフォーミュラ1のスポーツの野望を支援した。この取引により、この投資後のアルピーヌ・レーシングLtdは約900百万ドルの価値を持つことになる。
- ・ **2023年6月29日**：ルノー・グループは、2023年度の財務見通しを更新し、以下の通り予測する。
- ルノー・グループの営業総利益率は7%から8%の間（従来は6%以上）。
- フリー・キャッシュ・フローは2.5十億ユーロ以上（従来は2十億ユーロ以上）。
- ・ **2023年7月5日**：2023年7月1日、次世代の低排出ハイブリッド&サーマル・パワートレインの開発、生産、供給における新たなリーディングカンパニー、ホースが誕生した。
- ・ **2023年7月11日**：ルノー・グループとジューリーは、各社が新会社の50%持分を保有し、世界をリードするパワートレイン技術会社を立ち上げるための合併契約を締結した。
アラムコ、ジューリー、ルノー・グループの間のレター・オブ・インテント（基本合意書）の締結を受けて2023年3月2日に発表されたとおり、アラムコは、この新会社への戦略的投資について評価中である。
新会社には3大陸にわたる17のエンジン工場と5つの研究開発センターが含まれ、多数のOEMにPWTソリューションを提供するべく戦略的に構築された完全かつ効率的組織において19,000名の従業員を有し、また新たなパートナーを歓迎する魅力的なビジネスモデルを備えている。
- ・ **2023年7月26日**：ルノー・グループと日産自動車株式会社は、2023年2月6日に締結・公表された拘束力のある枠組み合意を踏まえた最終契約の締結を完了したことを発表した。この最終契約で企図された取引は、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。
- ・ **2023年9月5日**：ルノー・グループは、2年目となる大規模な従業員持株制度であるルノー・リューション・シェアプランを展開している。2022年のルノー・リューションの終了時点で、従業員の株式保有は資本の約4.7%に達しており、ルノー・グループは2030年までに従業員の株式保有を資本の10%にするという野望を確認している。
- ・ **2023年10月6日**：ルノー・グループ、ボルボ・グループ及びCMA CGM グループは、新しいソフトウェア定義自動車のプラットフォームと、ロジスティクス業界向けにカスタマイズされたソリューションの幅広いエコシステムを搭載した、優れた安全なソリューションを持つ100%電気バンの新世代で、脱炭素で効率的なロジスティクスの増大するニーズに対応するために協力する。ルノー・グループとボルボ・グループは、フランスを拠点とする独自のコーポレート・アイデンティティのもと事業を行う新会社を設立するための拘束力のある合意に調印し、両グループは当初50%ずつの出資比率で、今後3年間でそれぞれ300百万ユーロを投資する予定とした。CMA CGMは、ルノー・グループ及びボルボ・グループと、120百万ユーロを投資して新会社に参加するという拘束力のないレター・オブ・インテントに署名した。新会社の設立は2024年初頭に予定されており、すべての規制当局の承認プロセスが完了することが条件となる。
- ・ **2023年10月25日**：ルノー・ブランドは、ルノー・リューション計画の一環として、「インターナショナル・ゲーム・プラン2027」を発表した。この計画は、2027年までに30億ユーロを投資し、C及びDセグメントが

らの5車種を含む8つの新モデルをヨーロッパ国外で発売し、2027年までに最も価値を生み出すセグメントにブランドを位置づけるものである。カーディアンは、発表される8つの生産モデルの最初のモデルである。ヨーロッパ以外では、ルノーは2027年までに3台中1台を電気自動車又はハイブリッド車で販売することを目標としている。ルノー・ブランドは、2027年までにヨーロッパ以外で販売する1台あたりの純収益を2019年度比で倍増させることを目指している。

- ・ **2023年10月27日**：ルノー・グループは、新たにルノー・デザインセンターLatAmを開設した。クリティバ（ブラジル）のアイルトン・セナ工業団地内に位置するこのセンターは、ブラジル及び中南米市場向けのコンセプトやモデルの開発を担当するほか、ルノーのグローバルプロジェクトにも貢献する。
- ・ **2023年11月7日**：2023年11月22日以降、95,000名超の従業員が8株の無償株式交付の恩恵を受ける。このうち38,000名近くは30%割引後の26.28ユーロの優遇価格で株式への申込みも行った。合計2.1百万株近くが従業員によって追加保有され、ルノーリユーション・シェアプランの実施はルノー資本の0.72%に相当する。かかる実施後、従業員は約5.25%の資本を保有し、2030年までに従業員株主の比率を10%に引き上げるといふ目標に向けた新たな一歩となる。
- ・ **2023年11月8日**：ルノー・グループ及び日産は、バランスの取れた、公正で効果的な新しいガバナンスの基礎を築く契約を締結したと発表した。その結果、ルノー・グループと日産は現在、ロックアップ及びスタンドスティル義務を伴う15%の株式持ち合いとなった。それぞれのパートナーは、自らの株式保有に付随する15%の議決権を行使することができる。ルノー・グループと日産の議決権は、行使可能な議決権の15%を上限とし、その範囲内で両社は自由に議決権を行使することができる。
ルノーは日産株の（43.4%のうち）28.4%をフランスの信託に譲渡し、信託された株式は限定的な例外を除いて中立的に議決権を行使される。ルノー・グループは、信託された日産株式を売却するまで、その経済的権利（配当金及び株式売却益）を完全に享受し続ける。ルノー・グループは、日産と協調し秩序あるプロセスで、信託に保有されている日産株式を売却するためのあらゆる柔軟性を有し、その際、日産又は指定された第三者は優先交渉権の恩恵を受ける。ルノー・グループによる日産株式の信託への譲渡の結果、ルノー・グループの財務諸表に減損は計上されていない。
アライアンスは今後も引き続き、市場全体にわたって、ウィンウィンで大規模かつ実行可能な利益をもたらすことを目的とした主要プロジェクトを特定していく。
- ・ **2023年11月9日**：ルノー・コリア釜山（RKM）工場は、2025年から純粋な電気自動車を生産・輸出する。RKMは、2024年に独自のハイブリッド・ラインナップを立ち上げた後、輸出拠点としての役割を拡大するための次のステップとして、2025年後半までに釜山工場で純粋な電気自動車であるポールスター4を生産すると発表した。
- ・ **2023年11月15日**：アンペアのキャピタル・マーケット・デー：ヨーロッパのチャレンジャー - テクノロジーの卓越性と経営重視で電気自動車の民主化を目指す。
- ・ 強固な財務体質、ローリスク・ハイリターンを目指す：
 - 2031年に100万台を目指す成長戦略
 - 2025年に4車種で10十億ユーロ超の売上高、2031年に7車種で25十億ユーロ超の売上高達成を目指す。これは2023年から2031年のCAGR+30%に相当する。
 - 2025年に利益&フリー・キャッシュ・フロー損益分岐点、2030年以降に10%超の営業総利益率、2031年に80%超のキャッシュ・コンバージョンを目指す。
 - 市場環境が良好であれば、2024年上半期のIPOを目指す。日産及び三菱自動車が最初の基軸投資家として最大で合計0.8十億ユーロをアンペアに投資。クアルコム・テクノロジーズも出資を検討。ルノー・グループはアンペアの資本の過半数を維持する。
- ・ アンペアは2035年までにネットゼロ企業、2025年までにElectriCityを目指す。
- ・ **2023年12月5日**：ザ・フューチャー・イズ・ニュートラルは、フランのRefactoryの再製造事業を運営子会社のポートフォリオに加えることで、循環型経済バリューチェーンのカバレッジを強化し、これらの事業をヨーロッパにおける部品再生のマーケットリーダーとして位置づけていく。
- ・ **2023年12月5日**：ルノー・ド・ブラジルは、ハイブリッド・エンジンを搭載した新型C-SUVの生産に350百万ユーロを投資すると発表した。ルノー・ブランドは、インターナショナル・ゲーム・プラン2027において、2024年から2027年にかけて国際市場向けに3つのブランドの新型CセグメントSUVが登場することを発表した。
- ・ **2023年12月7日**：ルノー・グループは、産業基盤を根本的に変革する計画を打ち出している。現在から2027年までの間に、自動車1台あたりの生産コストを内燃自動車で30%、電気自動車で50%削減することを目指し

ている。ルノー・グループのインダストリアルメタバーズは、この変革において重要な役割を果たし、ルノー・グループの競争優位性を加速させ、自動車生産を改革し、工場に新モデルを導入することを発表する。

- ・ **2023年12月13日**：ルノー・グループは、211,000,000株の日産株を764百万ユーロで売却した。ルノー・グループは、2023年11月8日に日産と締結した新提携契約に基づき、ルノー・グループがフランスの信託に譲渡した日産株の28.4%の収益化を開始した。
- ・ **2023年12月15日**：ルノー・グループは、フランスの反廃棄物と循環経済に関する法律（AGEC）に基づく拡大生産者責任に準拠し、フランストップのELV処理ネットワークで長年のパートナーであるINDRAオートモービル・リサイクリングの専門知識を活用し、使用済み車両（ELV）を管理する個別システムを選択することで、循環経済における活動を強化し、規制の変更を見据えている。
- ・ **2023年12月18日**：アルピーヌは、投資家グループによるアルピーヌ・レーシングLtd.の株式24%の200百万ユーロ（企業価値は約900百万ドル）での取得完了を発表した。この投資の目的は、アルピーヌF1チームの国際的な発展を支援し、加速させることである。
- ・ **2024年1月29日**：ルノー・グループはアンペアのIPO中止を決定し、電気自動車とソフトウェアの戦略を確認した。ルノーリノベーション計画は自己資金で賄われ、発表された2023年の業績は、ルノー・グループの将来（アンペア開発を含む）を賄うための持続可能なキャッシュ・フローを生み出す能力を確認するものである。ルノー・グループは、前期の間に業績を大幅に改善し、当初の予想を上回る水準に達した。その結果、ルノー・グループは、より大きな柔軟性と必要なあらゆる行動の自由を得ることができる。そのため、現在の株式市場の状況と現金創出の強化の両方を考慮し、ルノー・グループはアンペアIPOプロセスの中止を決定した。

販売実績

概要

- ・ **ルノー・グループ**は全世界における販売台数を大きく伸ばした（2022年度比+9%、当年度中合計2,235,345台）。中核ブランドのうちの3つが大幅な成長を遂げ、ルノー・グループはダイナミクスの成功を示した。
 - **ルノー・ブランド**：2023年の全世界における販売台数は1,548,748台で9.4%の成長。ルノーは世界で最も売れているフランスブランドである。ヨーロッパでは、ルノーは見事な成長を記録し、市場を上回った（2022年度比+19.3%）。
 - **ダチア・ブランド**：2023年の販売台数は658,321台で14.7%の成長。この業績は、4つの柱となるモデルを中心に構成されたダチアの強力な新ブランド・アイデンティティの結果であり、そのすべてのモデルが2022年度比で成長している。
 - **アルピーヌ・ブランド**：4,328台の販売台数で22.1%の成長。
- ・ ヨーロッパ^(*)では、ルノー・グループは市場シェアを獲得することで、商品攻勢の恩恵を受けた（市場13.9%増の中、販売台数は18.6%増）。
 - (*) ACEAヨーロッパの範囲。
 - ルノー・グループは、強力で相互補完的、かつ価値創造的な3つのブランドにより、ヨーロッパの自動車メーカーの中で第3位に躍進した。
- ・ ルノー・グループのリテール販売台数は、ヨーロッパにおける主要5^(*)ヶ国での総販売台数の65%を占め、価値重視の商業方針に沿ったものとなっている。
 - (*) フランス、イタリア、ドイツ、スペイン、英国。
- ・ ルノー・グループは**電動化攻勢**を追求する。顧客のニーズに沿って、ルノー・グループは技術的な選択を行い、それが実を結び、エネルギー転換への取り組みが加速している。
 - ルノー・ブランドでは、ハイブリッドや100%電気といった電動化への需要が高まっている。ヨーロッパでは、ルノー・ブランドは攻勢を強めており、100%電気自動車の市場シェア2.2%を占めるメガヌE-TECHエレクトリックや需要が大きく伸びているハイブリッド・パワートレインの成功（オーストラル、クリオ及びキャプチャーがヨーロッパのハイブリッド車トップ10にランクイン）により、電動化車両で第3位を獲得している。

- **ダチア・ジョガー・ハイブリッド140**は、2023年1月に発売され、ジョガーの顧客からの注文の25%超を占めている。**ダチア・スプリング**（100%電気）は、ヨーロッパ^(*)のリテール電気自動車の販売台数におけるトップ3の座を堅持している。

(*) 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。

- ・ **ルノー・グループのヨーロッパにおける受注台数**は、2023年12月末時点で2.5ヶ月分の受注台数を占めている。

- ・ **2024年**は、ルノー・グループの業績の鍵となる、**10車種の新型モデル**^(*)を市場に投入する豊富な年となる。

(*) 2024年には、ルノー・ダスター（ヨーロッパ以外）とキャブチャーのフェイスリフトを除く10車種の新型車を発売。

ルノー・グループ トップ15市場

売上		2023年度の 販売台数 ⁽¹⁾ (台)	乗用車/小型商用車 市場シェア(%)	2022年度からの 市場シェアの変動 (ポイント)
1	フランス	551,373	25.6	+0.5
2	イタリア	187,249	10.6	+1.1
3	トルコ	176,983	14.4	-3.0
4	ドイツ	156,729	5.0	-0.5
5	スペイン	134,398	12.3	+1.2
6	ブラジル	126,206	5.8	-0.7
7	英国	102,980	4.6	+0.6
8	ベルギー+ルクセンブルク	62,771	10.5	+0.5
9	ルーマニア	61,445	38.1	+2.1
10	モロッコ	60,290	37.3	-3.1
11	アルゼンチン	51,790	12.2	+0.4
12	ポーランド	49,557	9.2	-0.8
13	インド	48,321	1.0	-1.0
14	メキシコ	43,779	3.2	-0.2
15	オランダ	39,688	9.0	+0.8

(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 ⁽²⁾ (台)	2023年 ⁽¹⁾	2022年	変動率(%)
ルノー・グループ	2,235,345	2,051,137	+9.0
ヨーロッパ地域（欧州自動車工業会（ACEA））	1,544,571	1,302,118	+18.6
ルノー	977,635	819,233	+19.3
ダチア	562,914	479,526	+17.4
アルピーヌ	4,017	3,292	+22.0

その他 ⁽³⁾	5	75	-93.3
アフリカ-中東地域	117,380	129,667	-9.5
ルノー	76,317	83,702	-8.8
ダチア	41,058	45,965	-10.7
アルピーヌ	5	-	-
アジア-太平洋地域	88,488	165,263	-46.5
ルノー	64,256	106,939	-39.9
ルノー・コリア自動車	21,980	51,083	-57.0
アルピーヌ	289	254	+13.8
その他 ⁽³⁾	1,963	6,987	-71.9
ユーラシア地域	196,918	152,311	+29.3
ルノー	150,849	111,252	+35.6
ダチア	46,069	41,059	+12.2
中南米地域	267,025	282,862	-5.6
ルノー	267,025	282,752	-5.6
その他 ⁽³⁾		110	-100.0
ブランド別			
ルノー	1,548,748	1,415,263	+9.4
ダチア	658,321	574,073	+14.7
ルノー・コリア自動車	21,980	51,083	-57.0
アルピーヌ	4,328	3,546	+22.1
その他 ⁽³⁾	1,968	7,172	-72.6
自動車タイプ別			
乗用車	1,837,751	1,719,678	+6.9
小型商用車	397,594	331,459	+20.0

(1) 暫定的数値

(2) トウジューは四輪車であり、したがってトウジューを乗用車として登録しているバミュダ、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。

(3) モビライズ、JMEVのブランドであるEVEASY、Jinbei JV及びHuasongのブランドであるJinbei及びHuasong。

ルノー及びRKMブランド

全世界

ルノー・ブランドは、販売台数が前年比9.4%増（1,548,748台）となり、全世界で堅調な業績を記録した。国際的な知名度を誇るルノーは、世界で最も売れているフランスのブランドである。

ルノーは、全世界の小型商用車市場において、10.4%増の市場で19.9%増と引き続き好調を維持している。

2023年のルノーの注目すべき点の1つは、「インターナショナル・ゲーム・プラン2027」を発表したことであり、2023年から2027年の間に8車種の新モデルを投入し、ヨーロッパ以外の市場での同ブランドの将来的な成長を確実なものにする。2023年、ヨーロッパ以外での開発は、主にブラジル、トルコ及びモロッコによって牽引された。

ヨーロッパ

ヨーロッパにおいて事業は特に好調で、新車登録台数が977,635台となり、19.3%の著しい増加となった。ルノーは13.9%成長したヨーロッパ市場でパフォーマンスを上回る業績を上げ、同ブランドは市場シェアを拡大し、ヨーロッパの乗用車及び小型商用車市場で5位から2位に浮上する一方で、2台のうち1台を小売客に販売するという価値を基盤とする販売方針を継続している。

販売台数の増加は、主にスペイン(+30%)、イタリア(+37%)及び英国(+51%)によって牽引されている。

国内市場であるフランスでは、ルノーは乗用車(販売台数277,914台、+18%)及び小型商用車(販売台数112,569台、+13%)でトップの地位を確認した。フランスで最も人気のある車種であるクリオは、すべての販売チャンネルを合わせた2023年の新車登録台数が111,741台となり最も売れている車となった。クリオは現在、219,365台超が販売されヨーロッパで第3位である。

ルノーはまた、小型商用車^(*)でも15.3%増の市場で25.7%増を記録し、真のヨーロッパのリーダーである。カンゲー/エクスプレス(+32.4%)及びマスター(+14.5%)については、それらのセグメントでリーダーとなっている。

(*) ピックアップトラックを除く。

市場シェア拡大を組み合わせた価値重視の販売方針

ルノーは、価値重視の戦略に沿って、ヨーロッパでCセグメント及びそれより上位のセグメント(+26%)への攻勢を加速させている。

- ルノー・ブランドはヨーロッパにおけるCセグメント及びそれより上位のセグメントにおいて、アルカナ、オーストラル、エスパスE-TECHハイブリッド及びメガーヌE-TECHエレクトリックの成功により、2022年度と比べて26%の販売台数の増加を記録した。
- 構成及び販売チャンネルは好調であり、ヨーロッパの主要5ヶ国でルノー・ブランドは、小売客という価値を創造する市場において販売台数の半分超を生み出している。また、「エスプリ・アルピーヌ」のようなラインナップ最上位バージョンは、顧客から評価されている。オーストラルの販売台数の51%及びエスパスE-TECHハイブリッドの販売台数の44%がエスプリ・アルピーヌバージョンである。

電動化:ヨーロッパで勝ち残る戦略

ルノーは電動化攻勢(ハイブリッド及び100%電気自動車)を継続している。同ブランドによる強力な技術的選択は、顧客の期待に沿った適切なものであることが証明されつつあり、より革新的なエネルギー転換のために、一方では100%電気自動車ポートフォリオを、他方ではハイブリッド車ポートフォリオを選択している。ルノーはこのように成長を加速させており、1年間で販売台数が19.7%増加し(販売台数は270,362台)、電動化乗用車はヨーロッパで第3位となった。電動化自動車の販売台数は現在、同ブランドの乗用車販売台数の39.7%を占めている。

この傾向を支えたのは、ハイブリッド車(HEV)の販売台数が62%増加し合計で185,666台となったことである。オーストラル、クリオ及びキャプチャーは、ヨーロッパで最も売れているハイブリッド車のトップ10に入っている。

2022年半ばに発売されたメガーヌE-TECHエレクトリックは、100%電気自動車市場におけるブランドの位置づけを変え、新規顧客の獲得に貢献した車種である(ヨーロッパにおける競合車種に対する顧客獲得率は50%超)。メガーヌE-TECHエレクトリックは2023年に47,504台が販売され、ヨーロッパでは同カテゴリーの販売台数の上位3位に入っている。

ルノー・ブランドの100%電気自動車ポートフォリオは、セニックE-TECHエレクトリック及びルノー5E-TECHエレクトリックによって2024年に拡充する予定である。

2024年:ルノー・ブランドにとって歴史的な発売の年

2024年は7車種^(*)の新型車発売が予定されており歴史的な年となる。

- WLTPの航続距離が600kmを超えるセニックE-TECHエレクトリックと、100%電気自動車のポップアイコンであるルノー5 E-TECHエレクトリックの新型100%電気自動車2車種
- ラファールE-TECHを含む、ヨーロッパにおける新型ハイブリッド車2車種
- 新型ルノー・マスター(ICE及び100%電気バージョン)

- ・ ヨーロッパ以外の市場で2つの新型車：カーディアン及びルノー・コリア自動車の自動車。2024年、ルノー・ブランドは「国際ゲームプラン2027」を引き続き展開する。2023年のブラジルとトルコに続き、今年はモロッコと韓国でのプラン展開が目玉となる。

(*) 2024年にルノー・ブランドで7車種の新型車が発売される(ルノー・ダスター(ヨーロッパ以外)とキャブチャーのフェイスリフトを除く。)

ダチア・ブランド

ヨーロッパでの成功の高まり

ヨーロッパでのダチアの販売台数は562,890台であった。同ブランドは成功を収めており、13.9%増の市場において17.4%増を記録している。ダチアは順位を4位上げ、現在ヨーロッパの乗用車及び小型商用車市場で第11位となった。乗用車市場では、ダチアがヨーロッパで上位10位に入る。

この成果は、4つの柱となるモデルを中心に構成された「本質的でクール、堅実で手頃な価格かつ環境に優しい車」という強力な新ブランド・アイデンティティによるものであり、そのすべてのモデルが2022年度比で成長している。

ヨーロッパにおける同ブランドの記録的な市場シェア

この業績により、ダチアは記録的な市場シェアを達成することができた。

- ・ 乗用車及び小型商用車市場で3.8% (2022年比+0.1ポイント)
- ・ 乗用車市場で4.3% (2022年比+0.1ポイント)
- ・ 小売客向け乗用車市場で8.3% (+0.7ポイント)。同ブランドは、中核市場であるヨーロッパのリテール自動車市場^(*)で第2位を確保している。

(*) 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。

強力な新しいブランド・アイデンティティに牽引された業績

ダチアの業績は、4つの柱となるモデルを中心に構成された強力な新しいブランド・アイデンティティによって牽引されている。同ブランドは、あらゆるタイプの顧客に人気があり、顧客獲得率と顧客のロイヤリティの率は市場最高レベルである。

- ・ ダチア・サンデロの全世界における販売台数は2022年と比べて17.6%増加して269,899台であった。サンデロは2017年以降、ヨーロッパ^(*)における小売客向け車両販売でマーケット・リーダーとしての地位を維持している。
- ・ ダチア・ダスターの全世界における販売台数は200,633台であり、2022年と比べて1.7%増加した。ダチア・ダスターはヨーロッパの小売客向けSUVの販売でトップ3の地位を維持している。
- ・ ダチア・ジョガーの全世界における販売台数は、2022年と比べて65.6%増加して94,095台を記録した。ヨーロッパでは、SUVを除くCセグメントの小売客向け販売で最も売れている車である。
- ・ ダチア・スプリングの全世界における販売台数は61,803台で、2022年と比べて26.4%増加し、ヨーロッパの小売客向け電気自動車の販売として第3位のベストセラー車となった。

(*) 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。

2024年：新型車2車種の発売

ダチアは新型車2車種を発売する。

- ・ 新型ダチア・ダスターを2024年3月から発売。
- ・ 100%電気自動車の新型ダチア・スプリングは、外観及び内装ともにデザインを一新し、2024年夏に発売する。

また、2024年末にはCセグメント車であるビッグスターを投入する。

アルピーヌ・ブランド

2023年、アルピーヌは3年連続でハイエンドセグメントにおいて2桁成長が続き、22.1%増の4,328台を販売した。

- ・ ヨーロッパでは、特にドイツ(+34%)、ベルギー(+32%)及びフランス(+26%)で堅調な成長を記録した。
- ・ アルピーヌA110は、A110Rと、A110サンレモ73、A110Rル・マン及びA110Sエンストン・エディションという限定エディションの成功により、2023年にヨーロッパで販売された2シータースポーツクーペでトップの地位を維持している。
- ・ 同ブランドの販売台数の4分の3は、ラインナップの最高位バージョンで占められている。

アルピーヌの国際的な開発戦略

2023年、アルピーヌはイスラエルやモロッコといった新しい国々での事業拡大に伴い、国際的な開発戦略を継続しており、現在では全世界で146のディーラーを有している。これは2024年も続き、2024年上半期にはアルピーヌがトルコで発売される予定である。

アルピーヌの2024年

アルピーヌは、2023年12月に発売したA110Rチュリニの好調な滑り出しにより、7ヶ月間の受注額が埋まった状態で2024年がスタートした。

2021年のルノーリノベーション計画で発表されたように、2024年はアルピーヌが電気化へとシフトする注目のべき年となる。同ブランドは、アルピーヌで初めてとなる100%電気自動車である電動ホットハッチのアルピーヌA290を発表する予定である。

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)	2023年 ⁽²⁾	2022年	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⁾	2,229,294	2,143,065	+4.0
内、パートナー向け生産			
日産	72,622	87,415	-16.9
三菱	31,689	1,185	+++
メルセデス・ベンツ	32,791	26,659	+23.0
ルノー・トラック	30,397	20,358	+49.3
パートナーによるルノー・グループ向け生産			
	2023年 ⁽²⁾	2022年	変動率(%)
日産	67,266	117,936	-43.0
カルサン・オートモーティブ(トルコ)	41,327	-	-
中国 ⁽³⁾	54,119	62,438	-13.3

(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%)、JMEV(50%)。

ルノー・グループ地域別地理的管理構造 - 各地域の国々 (2023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 パミューダ

ブルガリア	アンゴラ	ナイジェリア	中国	ベラルーシ	ポリピア
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

半導体の不足の終焉により自動車市場が正常化する中で、モビライズ・ファイナンシャル・サービスの新規融資は2022年度と比較して+17.1%増加した。

モビライズ・ファイナンシャル・サービスは2023年度に1,274,199件の融資を実行したが、これは2022年度と比較して6.6%増加した。中古車融資は、融資実行済み契約が330,352件となり、2022年度と比較して3.3%の減少を示した。

普及率は、2022年度から1.4ポイント下降して43.4%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9.9%増により、17.1%増の21十億ユーロとなった。

2023年度の顧客向け融資業務に関連する平均稼働資産（APA）は合計40.7十億ユーロであり、新規融資の増加により+6.3%増加した。

ホールセール業務に関連する平均稼働資産は、半導体不足の終焉によってディーラー在庫が通常の水準へ戻ったことにより、62.8%増の10.5十億ユーロとなった。全体では、平均稼働資産は2022年度と比較して14.4%増加し、合計で51.2十億ユーロとなった。

モビライズ・ファイナンシャル・サービス融資実績

		2023年	2022年	変動率（%）
融資契約件数	千件	1,274	1,195	+6.6
- 中古車に関する契約を含む	千件	330	342	-3.3
新規融資	十億ユーロ	21.0	18.0	+17.1
平均稼働資産	十億ユーロ	51.2	44.7	+14.4

ブランド別の普及率⁽¹⁾

	2023年（%）	2022年（%）	変動（ポイント）
ルノー	43.4	44.7	-1.3
アルピーヌ	20.9	n.a.	n.a.
ダチア	47.6	47.3	+0.3
ルノー・コリア自動車	51.9	50.1	+1.8
モビライズ	528.6	n.a.	n.a.
日産	37.1	39.9	-2.8
三菱	7.2	n.a.	n.a.
モビライズ・ファイナンシャル・サービス	43.4	44.8	-1.4

(1) グローバル統合により連結された事業体のみのデータ。

地域別の普及率⁽¹⁾

	2023年（%）	2022年（%）	変動（ポイント）
ヨーロッパ地域	46.0	47.7	-1.7
中南米地域	30.6	32.4	-1.8
アフリカ-中東-アジア及び太平洋地域	33.9	38.5	-4.6
モビライズ・ファイナンシャル・サービス	43.4	44.8	-1.4

(1) グローバル統合により連結された事業体のみのデータ。

2023年度に販売された保険及びサービスの件数は2022年度と比較して+1.5%増の3.9百万件であった。これは特に新車登録台数及び新規融資契約数の増加によるものであった。

モビライズ・ファイナンシャル・サービシーズのサービス実績^(*)

	2023年	2022年	変動
サービス契約件数(千件)	3,872	3,817	+1.5%
サービス普及率(%)	178.5%	200.6%	-22.1pts

(1) グローバル統合により連結された事業体のみデータ。

詳細は「事業の内容」を参照のこと。

(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)	2023年	2022年 ⁽¹⁾	変動
ルノー・グループ売上高	52,376	46,328	+13.1%
営業総利益	4,117	2,570	+1,547
営業利益	2,485	2,191	+294
正味財務収益及び費用	-527	-486	-41
関連会社の寄与額	880	423	+457
内、日産	797	526	+271
当期純利益	2,315	-716	+3,031
内、継続事業	2,315	1,604	+711
内、非継続事業	-	-2,320	+2,320
自動車部門の営業フリー・キャッシュ・フロー ⁽²⁾	3,024	2,119	+905
自動車部門のネット・キャッシュ・ポジション	+3,724 2023年12月31日 現在	+549 2022年12月31日 現在	+3,175
資本	30,634 2023年12月31日 現在	29,690 2022年12月31日 現在	+944

(1) 2022年の数値には、2023年のIFRS第17号「保険契約」の初度適用後の修正再表示が含まれる。(注2-A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)	2023年					2022年 ⁽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	10,515	14,335	9,394	13,906	48,150	8,109	11,465	8,950	14,597	43,121
販売金融	974	1,004	1,102	1,101	4,181	722	776	808	866	3,172

モビリティサービ ス	9	12	11	13	45	8	9	9	9	35
合計	11,498	15,351	10,507	15,020	52,376	8,839	12,250	9,767	15,472	46,328

(%)	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	+29.7	+25.0	+5.0	-4.7	+11.7
販売金融	+34.9	+29.4	+36.4	+27.1	+31.8
モビリティサービス	+12.5	+33.3	+22.2	+44.4	+28.6
合計	+30.1	+25.3	+7.6	-2.9	+13.1

(1) 2022年の数値には、2023年のIFRS第17号「保険契約」の初度適用後の修正再表示が含まれる。(注2-A参照)。

ルノー・グループの売上高は2022年度比13.1%増の52,376百万ユーロに達した。一定の為替レート^(*)によれば、増加率は17.9%であった。

(*) 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48,150百万ユーロで、2022年度と比較して11.7%増加した。これには、主にアルゼンチン・ペソ及びそれより程度は低いもののトルコ・リラの下落に関連する4.8ポイントの為替のマイナス影響(2,068百万ユーロ)が含まれる。一定の為替レート^(*)によれば、増加率は16.5%であった。

(*) 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、車両の商業的成功により、+4.0ポイントとなった。登録台数の9%増は、2022年末に比べディーラーシップ・ネットワーク内の再在庫が減少したことによる台数効果4ポイントに相当する。総在庫に関するこの改善は、年末時点で500,000台を下回るという我々の目標を超えるものである。
- ・ 価格効果は+7.4ポイントのプラスで、引き続き非常に堅調であり、為替効果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ルノー・グループの販売方針や車両の充実を反映している。
- ・ 地理的構成は、ヨーロッパでの好調な販売実績により+1.7ポイントのプラスの影響を受けた。
- ・ 製品構成効果は、主にオーストラル、エスパスE-TECHハイブリッド及び小型商用車の成功により、+1.0ポイントであった。クリオの成功は、その平均販売価格がルノー・グループの平均販売価格を下回っているため、この項目にマイナスの影響を与えた。
- ・ パートナーに対する売上は、三菱自動車向けASX(2023年初頭から)及びコルト(2023年10月から)の生産に加え、日産、ルノー・トラック、メルセデス・ベンツとのダイナミックな小型商用車事業に支えられて、2.1ポイントのプラスの影響をもたらした。

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)	2023年	2022年 ⁽¹⁾	変動
自動車部門	3,051	1,402	+1,649
部門売上高に対する比率	6.3%	3.3%	+3.0 pts
販売金融	1,101	1,198	-97
モビリティサービス	-35	-30	-5
合計	4,117	2,570	+1,547
グループ売上高に対する比率	7.9%	5.5%	+2.4 pts

(1) 2022年の数値には、2023年のIFRS第17号「保険契約」の初度適用後の修正再表示が含まれる。(注2-A参照)。

ルノー・グループの営業総利益率は、2022年度の5.5%に対して2.4ポイントアップし、売上高の7.9%で**記録的な数値**となった。2022年下半年期の6.3%から2023年上半年期の7.6%及び2023年下半年期の8.1%へと継続して上昇を続けた。営業総利益は4,117百万ユーロとなり、2022年度比1,547百万ユーロ増であった。

ルノー・グループの営業総利益には、2022年11月初頭以降、ホースの連結除外までの間、売却目的で保有する資産の償却中止による現金支出を伴わないプラスの効果が含まれる。2023年に482百万ユーロ(2023年上半年に275百万ユーロ、2023年下半年に207百万ユーロ)が計上された。前年同期比では398百万ユーロのプラスの効果となった。

このプラスの影響を調整すると、2023年のルノー・グループの営業総利益率は6.9%となる(2023年上半年は6.6%、2023年下半年は7.3%)。

2023年には**自動車部門の営業総利益率**も自動車部門の売上高の6.3%で記録的なレベルに達し、2022年度比で3.0ポイント上昇した。2022年の1,402百万ユーロに対し、2023年は3,051百万ユーロで記録的な数値となった。

- 自動車部門の営業総利益率は、主にアルゼンチン・ペソによる-595百万ユーロのマイナスの為替影響を強く受けた。
- +621百万ユーロのプラスの台数効果と+2,908百万ユーロのプラスの構成/価格/強化の効果は、自動車の成功と価値を重視する販売方針の成功を示した。プラスの構成/価格/強化の効果は、費用の増加を相殺する以上のものであった。この費用の増加は-1,630百万ユーロで、主に原材料やエネルギー価格の上昇、物流費及び人件費が持ち越された影響により説明される。
- 販管費は389百万ユーロ増加したが、これは主に継続的な商品攻勢によるマーケティング費用と給与増によるものである。
- アルゼンチンにおける価格の再評価は、同国におけるルノー・グループのサブスクリプションプランにおいて計算されたもので、「その他」の項目の+376百万ユーロの影響の大半を説明した。

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・サービシーズ**(販売金融部門)からの寄与は、2022年度^(*)の1,198百万ユーロに対し1,101百万ユーロに達しており、2022年初頭以降のヨーロッパの金利上昇に関連するスワップ評価による非経常的な影響によるものである。この一過性の要因を除き、モビライズ・ファイナンシャル・サービシーズの営業総利益は、2022年度比で8%の上昇となる。この変化は主に新規融資の増加及びリスク費用の減少によってもたらされた。

(*) 2022年の数値には、2023年のIFRS第17号「保険契約」の初度適用後の修正再表示が含まれる。

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)	2023年	2022年	変動
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)	+4,989	+4,228	+761
必要運転資本の増減	+637	+7	+630
有形固定資産及び無形資産への投資(処分との純額)	-2,632	-2,203	-429
リース用車両及びバッテリー	+30	+87	-57
自動車部門の営業フリー・キャッシュ・フロー	+3,024	+2,119	+905

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、+3,024百万ユーロのプラスであった。

- 496百万ユーロ(2022年調整値は590百万ユーロ)のリストラクチャリング費用及び600百万ユーロ(2022年度は800百万ユーロ)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、

+4,989百万ユーロの税金・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+637百万ユーロのプラスの変動。
- ・ 282百万ユーロ（2022年は410百万ユーロ）の資産売却を含む-2,632百万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5.0%であり、2022年比で+0.2ポイント）。
- ・ +30百万ユーロ（2022年度は+87百万ユーロ）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）

2023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	1,326	1,306	2,632
販売金融部門	20	0	20
モビリティサービス部門	6	10	16
合計	1,352	1,316	2,668

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

2023年度の資産の総投資額は、2022年に比べると増加し、ヨーロッパが70%、ヨーロッパ以外が30%を占めた。

- ・ **ヨーロッパにおいて**、資本的支出は、主に、Cセグメントのラインナップ（ラファール及びエスパス）、小型商用車ラインナップ（新型マスターICE及びEV）、電気自動車ラインナップ（セニックE-TECHエレクトリック、ルノー5E-TECH及びルノー4）のリニューアル及び電動化並びに電動及びハイブリッド・パワートレインに充てられている。
- ・ **ヨーロッパ以外においては**、投資は主に、ルーマニア（新型ダスターICE及びHEV並びにビッグスター）並びにブラジル（ルノー・カーディアン）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や韓国向けのDセグメントのSUVラインナップのリニューアルに関するものである。

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）	2023年	2022年	変動
研究開発費	-2,582	-2,259	-323
資産計上した開発費	1,316	1,110	+206
研究開発の資産化率	51.0%	49.1%	+1.8 pts
償却	-878	-976	+98
損益計算書に計上された研究開発費総計⁽¹⁾	-2,144	-2,125	-19

(1) 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。）。

とりわけダチア（新型ダスター）及び電気自動車（セニックE-TECHエレクトリックヤルノー5E-TECH）を中心としたラインナップのリニューアルの中で、2023年度の研究開発費は、2022年度に比べ14%の増加を示している。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2022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IFRS第5号に基づくホースの減価償却費の修正により、2022年度に比べ減少した。

設備投資及び研究開発費純額（売上高に対する割合）

（百万ユーロ）	2023年	2022年	変動
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）	1,352	1,120	+232
第三者に対する設備投資請求その他	-57	-62	+5
製造及び販売純投資額（研究開発費を除く）（1）	1,295	1,058	+237
ルノー・グループの売上高に対する割合	2.5%	2.3%	+0.2 pts
研究開発費	2,582	2,259	+323
第三者その他に請求される研究開発費	-342	-276	-66
研究開発費純額（2）	2,240	1,983	+257
ルノー・グループの売上高に対する割合	4.3%	4.3%	-0.0 pts
設備投資及び研究開発費純額（1）+（2）	3,535	3,041	+494
ルノー・グループの売上高に対する割合	6.7%	6.6%	+0.2 pts
資産売却を控除した設備投資及び研究開発費純額	3,817	3,451	+366
ルノー・グループの売上高に対する割合	7.3%	7.4%	-0.2 pts

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6.7%に達した（2022年度は6.6%。）。資産の処分を控除すれば、総計282百万ユーロであり、この割合は7.3%であった。

2023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）

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
2023年度の営業フリー・キャッシュ・フロー	+3,024
受取配当金	+172
ルノー株主及び少数株主に対する支払配当金	-62
金融投資等	+41
2023年12月31日現在の自動車部門のネット・キャッシュ・ポジション	+3,724

+3,024百万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2022年12月31日現在と比較して +3,175百万ユーロの改善となった主な要因は、211百万株の日産株の売却（+764百万ユーロ）、通貨及びIFRS第16号の影響（-702百万ユーロ）並びに金融投資等（+89百万ユーロ）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）	2023年12月31日	2022年12月31日
長期金融負債	-8,044	-9,845

短期金融負債	-3,920	-5,191
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	+300	+121
短期金融資産	+923	+1,237
現金及び現金同等物	+14,465	+14,227
自動車部門のネット・キャッシュ・ポジション	+3,724	+549

自動車部門の流動性準備金は、2023年12月31日現在で17.8十億ユーロに達した。これらの準備金の内訳は以下のとおりである。

- ・ 14.5十億ユーロの現金及び現金同等物
- ・ 3.3十億ユーロの未使用確定与信枠

2023年12月31日現在、RCIバンクは、14.6十億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。

- ・ 4.4十億ユーロの未使用確定与信枠
- ・ 5.4十億ユーロの欧州中央銀行適格担保
- ・ 4.6十億ユーロの高品質の流動資産 (HQLA)
- ・ 0.2十億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 - 2023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。

5【経営上の重要な契約等】

経営上の重要な契約等については、「ルノー・日産 B.V. (RNBV)」、「財務諸表の注記」、「年次株主総会の承認のために提出された契約」及び「年次株主総会によって既に承認された契約」を参照のこと。

6【研究開発活動】

研究開発

	2023年	2022年	2021年	2020年	2019年
研究開発費純額 (百万ユーロ) ⁽¹⁾	2,240	1,983	1,955	2,383 ⁽²⁾	3,176 ⁽²⁾
公表されたルノー・グループ売上高 (百万ユーロ)	52,376	46,391	41,659	43,474	55,537
研究開発費支出比率	4.3%	4.3%	4.7%	5.5%	5.7%
ルノー・グループの特許	667	659	650	826	1,040
内、ルノー及び日産による共有の特許	101	200	322	352	484

(1) 研究開発費。第三者その他に対して再請求された研究開発費。

(2) アフトワズを含む数値。

研究及び先端エンジニアリング

ルノー・グループ内の革新はすべてのレベルで取り組まれ、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、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、商品、プ

ロセス、アフターサービス及びサービスアプリケーションすべてをカバーしている。起こされる革新は、ブランド、事業、顧客の利益の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年代初頭の最初のルノー・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。本当のブレイクスルーは、水素エンジンのような大きな技術的進歩ともなり得る。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、及びバッテリーの再利用といった価値の高いブレイクスルーを生み出す可能性もある。ヨーロッパで2035年までに実施される新車販売での燃焼エンジン車の禁止などの規制変更も検討されるべきである。

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。

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）未来を啓蒙し、今後の技術的ブレイクスルーに備えることを可能にする。その目的は、来る5年から10年にわたり、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年以内で新技術を開発することで、車両や構成部品の革新への準備をすることができる。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示す。

この2つのプランは、地球、地域、人間という3つの主要な柱に基づいている。

また、研究及び先端エンジニアリングは、多数の展示品（デモンストレーター・プラン）を手がけている。その狙いは、技術構成要素を結集して、車両への現実的な組み込みに照らし合わせて革新をテストすることで、将来のラインナップの企画を刺激することである。その結果、新しい車両コンセプトを生み出す可能性がある。最後に、エンジニアリング業績プランを通じたシミュレーション/検証手段とモデルの開発が本質的な焦点である。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）においてブレイクスルーをなすことを目的としている。

プロセスプランは、製造において展開される革新に取り組むことを可能にする。

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通のアライアンス構想である。目的が共通する両社の開発能力を共同利用することで、将来のお客様や、車両航続距離の競争力を保証するための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はルノー・グループの特許ポートフォリオを伸ばすことも可能にする。

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。

変化の真っ只中で、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（エンジン、荷重問題など）である。



2023年のプラン別R&AE予算比

エンジニアリングの業績は、標準化によって多様性を制御しながら革新し、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。これらは自動車業界にとってもまたあてはまる。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、これは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を得ることを意味する。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・レボリューションを推進するために使い、そして企業間競争上の優位性を当社にもたすため、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与えることにより、中心的位置を占めている。専門知識セクターは、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、戦略的専門分野の定義と一貫性を保証する。そして、このフェローは、技術的・方法的な革新や開発中のプロジェクトに対する支援など、将来的なレベルでも運営レベルでも、知見を組織化するために、リード・エキスパートのネットワークを調整する。専門知識プロジェクトの一部として行われる共同作業は、ルノーの主要な課題（自動車の中のエネルギー、複雑なシステムの組み合わせ、AM技術（積層造形法）など）に関与する事業活動が共通して前進することに貢献している。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ができる。

- ・各々部門長に報告を行う43のエキスパートリーダーは、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、戦略的専門分野のうち1つ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、基準及びプロセスを定義し、促進する責任も負っている。

- ・500名のコンサルタントは、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、事業分野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、例えば、スペイン、ルーマニア、韓国、インド及び中南米のように世界中に所在する。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合わ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実施される新しい機関の一部として、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・グループの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を補完する。これにより、テストし「自分で行う」学習モードでの予定外の迅速な革新が可能になる。歴史的に、フランスでファブラボやメーカー文化の幕開け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。一定のテーマを持ったラボ（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、プロジェクトの発起人をアイデアから完成まで支援し、技術プロジェクトやルノー・グループ・ブランドにとっての挑戦をする手助けを行うことができる。このラボによって、革新のトピックについての社内のノウハウや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、社内のコーチ、ファシリテーター、変革の専門家からなるグループにより運営されており、彼らは社内の他のグループに助言を与え、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。その他のラボは、新たなトレンドやできるだけ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、そしてブラジルといった、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、スタートアップとのパートナーシップの可能性を探ることもできる。

革新パートナーシップ

明日の自動車は、エネルギー効率が良く、大幅に軽量化され、コネクティッド化されたものになるであろうし、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になるであろう。これは、集団でしか達成できない課題である。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が加速されるのみならず、コストシェアリングによる技術の強化も図れる。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、この種の連携革新は、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、革新を加速するための追加的なレバレッジを提供する。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・リユージョン」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。2023年にルノーは、フランス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。26件の案件がその年度に提出され（2022年比+30%）、2件が受け入れられ、22件がまだ処理中で、2件が拒否された。

ルノーは2023年に、「自動車投資支援」プロジェクトの一環として16件の意欲的なプロジェクトを提出し、EUCARへの積極的な参加とパートナーシップにより欧州ネットワークを整備し、将来の技術（バッテリー、SDVなど）のすべてをカバーする14件の欧州共同プロジェクトの提出を可能にした。

アカデミックパートナー

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。2023年には、CIFREキャンペーンにより、47個の論文テーマの収集と検証につながった（2022年比30%増）。以下に、2023年に開始された事例を示す：

- ・ 多相同期アクチュエータの高度な制御
- ・ ドライブプロセス電極製造プロセスのモデリング
- ・ 360°マーケティング効率評価と提案のためのAI

2023年末時点で、ルノーは60人以上の博士課程の学生を受け入れている。

ルノーはまた、革新の重要な推進力でもある戦略分野の9つの調査チームに携わっている。

2023年には、そのうちのいくつかが更新され、ルノーは、テレコムパリテック、ヴァレオ、エアバスなどの生産パートナーとともに、業界向けのAIをテーマにした新しいAI4Iチームの立ち上げに投資を行った。

チームの名称	学術スポンサー	他のパートナー	設立年
SUPPLY CHAIN OF THE FUTURE	Ponts Paris Tech	ミシュラン、Casino、ルイヴィトン	2019
ANTHROPOLIS DESIGN OF USE-ORIENTED URBAN SYSTEMS	IRT System X Central-Supelec	EDF、エンジー、ノキア、Paris-Saclay Community	2015

DATA TO MAXIMISE VALUE CREATION	LABEX、リヨン大学	Enedis、Mob-Energy	2021
ENERGY & PROSPERITY	ENS、ENSAE	エンジー、Caisse des Dépôts [フランス国営貿易輸出銀行]、ADEME、GRDF	2015
CYBERSECURITY (C3S ₂)	テレコムパリテック	Wavestone - タレス - ノキア -Valeo - ANSSI、Road-User Safety Delegation等	2017
FUTURE OF INDUSTRY AND WORK	パリ国立高等鉱業学校、Fabrique de l' Industrie、Ecole de Paris du management	Groupe Mäder、Kea Partners、Theano Advisors、FaberNovel 及び“Fabrique de l' Industrie” GRTgaz、オレンジ、ミシュラン	2020
ELECTRIFIED PROPULSION PERFORMANCE IN VEHICLES	Institut de Recherche en Communications et Cybernétique (IRCCYN)、École Centrale Nantes		2016
THEORY AND METHODS OF INNOVATIVE DESIGN	パリ国立高等鉱業学校	ダッソー・システムズ - RATP -  Thalès Vallourec	2016
AI4I: AI FOR INDUSTRY	テレコムパリテック	Valeo、エアバス、Idemia	2023

現在の9つの調査チーム

主力共同プロジェクト「NeVeOS」に特化し、デジタル化を実現（「デジタル・トランスフォーメーション」を参照）

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、未来の自動車産業のための新しい電子アーキテクチャとフランスの自動車業界の支配権を早く発展させることにある。このプロジェクトは2023年に成功を収め、プロジェクトの提携者と資金提供者の全員が参加したテクノセンターでのイベントで、プロジェクトの最後の主要段階を通過した。

技術パートナー

革新の新たなチャンスを常に探るために、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19%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（すなわち、永久磁石のないもの）、EESM（電気励起同期電動機）に関するテクノロジーをベースとした独自の電気モーターと減速機を開発した最初の製造者として、業界での競争を一步リードしている。ルノー・グループは既にこれらの技術を修得するために必要な投資のほとんどを行っており、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に新しい技術的改善を順次組み込んでいくことで、コストを削減して、モーターの効率を向上させる。

ルノー・グループは2023年、Valéoと共同開発した第3世代のより小型の電気モーターthe E7Aを発表した。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）を自社開発の一つの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、電気モーター、減速機、パワーエレクトロニクスを1つのユニットに組み合わせたもので、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（電気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、電気自動車の走行距離が20km延長される。

他の革新技術におけるパートナーシップについては、「パートナーシップ及び提携」に示す。

特許登録

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、急速に変化している。この本時代の時代の変化は新しい分野を切り開き、技術的なブレイクスルーが広い領域でより急速に起こりつつある。ルノー・グループは、自らがセクターのキー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の方法を知っている。2022年に既に見られ（2021年比+35%）、2023年に確認された（2022年比+23%）ように完全な所有として登録された特許数の大幅な加速は、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、250件を超える新たな特許が、コネクティッド・カーと電気自動車に焦点を当てた当社の技術ロードマップに関連して出願されている。この数字は、ルノー・グループ内の革新の活力と、その発明についての保護を内部的に又はこれらの戦略分野におけるパートナーと共に強化しようとしていることを示す。また、これらの分野以外の創造性の保護の余地も残している。

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。非常に良い例の一つは、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コイル状ロータテクノロジーである。2022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一環として出願された新たな特許は、エンジン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っている。新たな技術を産業規模で取り込む能力はルノー・グループ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。

2023年のルノー・グループの保有特許数は14,500であった。

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関係者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、このツールはデザインからアフターサービスまで、デジタルツイン(信頼できる唯一の情報源)を中心とした共同作業のプラットフォームを提供する。

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、製造業で前例のない展開を行っており、世界規模でクラウド上にダッソー・システムズの3DEXPERIENCEプラットフォームを導入している。

この企業プラットフォームは、車両開発にかかるコストを低減させて期間を短縮することを可能にする。これにより、製品ライフサイクル全体を通じてリアルタイムで製品に関連付けられたすべてのデータを共有し、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が形成される。

20,000名を超えるルノー・グループの従業員は、全社的なデータ共有と提携を改善するための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、デザインから産業化、アフターサービスまで、2022年に行われた初の展開が可能になった。また、2025年までに完全なソリューションを持つことを目指している。

2023年には、4,000を超えるユーザーがトレーニングを受けた。コンセプト・フリーズのマイルストーンから、新しい革新的なルノーリユーションの車両(プラットフォームとアップボディ)が、上流機能(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)のすべてを引き込むルノーリユーション・バーチャルツインで開発された。この最初の成功した試験プログラムに続いて、すべての新車が3DEXPERIENCEプラットフォームで設計されるようになった。また、大量生産における車両コストを低減するために、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指定しながら、ダッソー・システムズのデータサイエンスや人工知能(AI)ソリューションを備えた。

デジタルシミュレーションの進歩により、設計頑健性・堅牢性の向上、異常アップストリームの修正、検証の能率化が実現した。このブレイクスルーは、2019年から2023年にかけて、検証費用(試作品及び物理試験)につき50%を超えて削減し、開発期間を25%短縮することに貢献した。

デジタルシミュレーションを使用すると、高価な実際の試作品を必要とせず、耐衝突性、空気力学、音響、持久力、熱力学などの点から、車両の性能をシミュレートし、評価することができる。また、車載システム(ADAS、システム・ソフトウェア、エネルギー管理など)のシミュレーションやチューンアップの予測にも利用できる。イマーシブシミュレーションは、バーチャルリアリティツール又は運転シミュレータを使用して、人間の要素をデジタルツイン検証ループに戻す。ルノー・グループは2023年、新しい高性能ツールとして世界最大のドライビングシミュレータ「ロード」を発足させた。

エンジニアリングにおける人工知能とデータマネジメント技術の大量導入は、設計におけるデジタル技術の能率を加速し、ルノーリユーション車両の開発時間の短縮に役立つ新しい方策である。

革新の課題である「デジタル化・エネルギー移行」

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、又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。ソフトウェアのおかげで、長年にわたり、そして車の生涯を通して豊かになっていくコンテンツやサービスに対する顧客のニーズの高まりに応えることが必要である。また、自動車事業のための新しい技術ソリューションの成熟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

このデジタル化の課題に対応するため、ルノーは車載ソフトウェアアーキテクチャの必要な変化に対応することを自らに課してきた。2022年末に発表されたGoogleやQualcommとのパートナーシップは、明日のコネクティッド・カーの発展に役立つ。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、データ交換の速度や流動性の改善、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。ソフトウェア定義自動車は、新しいマーケットのチャンスと技術革新をもって、多様な可能性を切り開いている。

エネルギーの移行

ルノー・グループはヨーロッパでは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を約束する。持続可能な開発目標の達成を支援するため、ルノー・グループは車両による排出ガスの排出量を下げる革新的なソリューションを開発し、ライフサイクル全体を考慮した低炭素バッテリーの開発を行っている。

バッテリー技術

2022年以降、販売されたすべての新モデルは電気自動車又は電動化モデルが設定されており、欧州市場では2035年までに100%の電気自動車となる予定である。

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）を利用して、リチウムイオン(Li-ion)電池、モジュール及びバッテリーパック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、航続距離（エネルギー密度）、耐久性、信頼性、コスト、そして依然として当然の最優先事項である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。欧州で2011年以来販売された760,000台を超えるルノーの電気自動車の一台として、バッテリー関連の重大事故（感電や火災）を起こしていないのが、この証左である。ルノー・グループは現在、2030年までに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、グリーンで、カーボンフリーで、環境に配慮した「フランス製」バッテリーを開発することを意欲している（基準：ゾエ2019）。

このノウハウにより、ルノー・グループは、エコシステムを確立させることを視野に、世界有数の電池の供給者と効果的なパートナーシップを構築し、自動車充電に関連するライフサイクル又はエネルギーサービスの様々な段階に関する有望な提携を行うことができた。

ルノー・グループは、現在のリチウムイオン電池の技術を、複数の方向性から発展させようと継続して試みる。すなわち、その対象となるのは、エネルギー密度（自動車の航続距離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すため）だけでなく、車両ごとにターゲットとする用途や性能に応じて充電電力やバッテリー価格も含まれる。

ルノー・グループはまた、クルマの種類や用途に応じて、価格と性能の最適な妥協点を提供することを目的とした技術解決策を探っている。これらの探査手段は、バッテリーの化学的性質と、セルとパックの構造の両方に関係している。

「ポストリチウムイオン」を担う電池、特に全固体電池(ASSB)あるいは固体液体混合やゲルタイプ溶液のテクノロジーについても研究している。

バッテリーの修理可能性、再利用、再資源化

この上流ノウハウは、原材料の採取から解体・再資源化に至るまで、リチウムイオンバッテリーの全ライフサイクルに及んでいる。ルノー・グループは、この世界的な取り組みの先駆者であり、産業プロセスのグリーン化とバッテリーの「再利用」アプリケーションの出現に貢献している。（「製造に関する行動 スコープ1+2及びスコープ3上流」を参照）

自動車の使用段階では、ルノー・グループは、Vehicle to Grid (V2G) ソリューションの開発を進めており、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。将来のルノー5電気自動車は、Mobilize V2Gサービスを利用する最初のルノー車となり、電気自動車を家庭用や電力系

統のエネルギー源に転換することで、さらなる柔軟性を提供し、再生可能エネルギーのエネルギー構成への統合を容易にするものである。

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、まだ最大で最初の3分の2のキャパシティが残っている。モビライズは、バッテリーを二回目の寿命として再利用する新しい定置式又は移動式の貯蔵用途を開発する。

ルノー・グループは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有している。既に約6,000個のバッテリーがリサイクルされている。循環型経済に特化したフランのRefactory工場では、ルノー・グループはバッテリーの改修、再利用、解体、再利用のための施設を有している。2023年、フランのバッテリー専門修理センターは、バッテリーを修理し、再利用に備える能力を倍増させた。

リサイクルを推し進めるために、2022年10月13日にルノー・グループは、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。（「製造に関する行動 スコープ1+2及びスコープ3上流」を参照）

レアアースを使用しない電気モーター

レアアースを使用しない電気モーターの詳細については、「技術パートナー」の段落を参照のこと。

水素

電動化は乗用車のCO₂排出量を減らすためのルノー・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、多目的車や乗用車ですらもニッチな分野での利用機会を逃さないように研究されている。

ルノー・グループは「ゆりかごから墓場まで」という包括的なライフサイクルアプローチの一環として、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段階で着手した。

2021年6月、ルノー・グループと燃料電池システム・水素事業の世界的リーダーであるプラグ・パワーは各社持分比率を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合わせたサービスを含む、完璧な水素エコシステムを提供している。

ルノー・グループは、特に試作品やコンセプトカーを通して、とりわけヨーロッパのレベルでの水素エコシステムの刷新を積極的にモニタリングしながら、他の水素の応用についても探求している。また、水素は工場のエネルギー源としても検討されている。（「製造に関する行動 スコープ1+2及びスコープ3上流」 - 気候変動対策に関する行動計画（Climate Plan）行動7を参照）

低排出ガス燃焼エンジンとハイブリッド・エンジン

ガス燃焼エンジンとハイブリッド・エンジンのカーボン・フットプリントを減らすための方策の一部として、ルノー・グループはE-TECHハイブリッドテクノロジーを信頼している。2020年にルノーシリーズに第一世代が展開され、それに続きダチアシリーズにも展開されたことに続いて、2022年に第二世代がオーストラルで投入された。このテクノロジーは、5つの主要な構成要素から成る。

- ・ エネルギーロスを低減するために、F1の経験に基づくマルチモードクラッチレススマートギアボックスが開発された。強力な加速性能、中速域での加速の強さ、燃料消費とCO₂排出量の低減を提供する。
- ・ 車を始動させる主力電気モーターであるe-エンジンが100%電気走行を確保し、車輪を駆動させ、バッテリーへの充電を可能にする。
- ・ ガソリンエンジンのスターター及び高電圧ジェネレーターとして機能する二次電気モーター。ギアチェンジ時のバッテリー再生器、安定器としても機能する。
- ・ 車両走行に必要な電力を蓄え、車両の自律性を電動モードで確保するバッテリー（オーストラルでは2kWhバッテリー）。
- ・ 燃料消費とCO₂排出量を減らす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、能率、性能を兼ね備えている。

2023年に注目すべきコンセプト・試作品・デモ機の一部

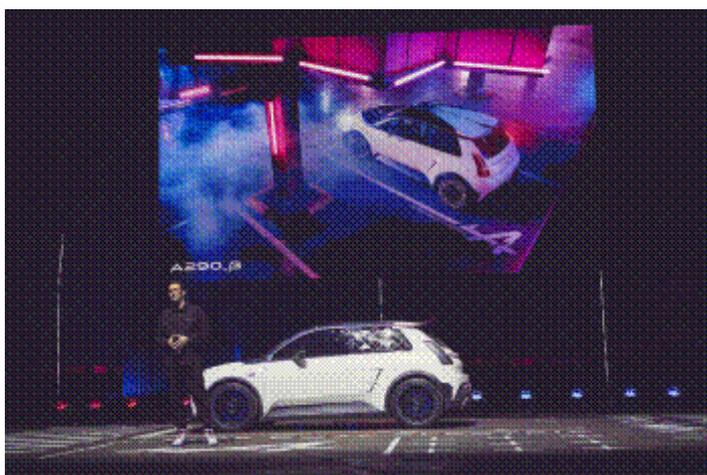
エンジニアリングは、ルノー・グループとそのブランドのためにある。以下の抜粋は網羅的ではない。

A290 :感情豊かな電動スポーティネスを具現化した目覚しい展示用自動車

設計、ハイテク素材、技術を通じて、A290_（A290「ベータ」）は、アルピーヌ・ブランドに対する強い意欲を示している。

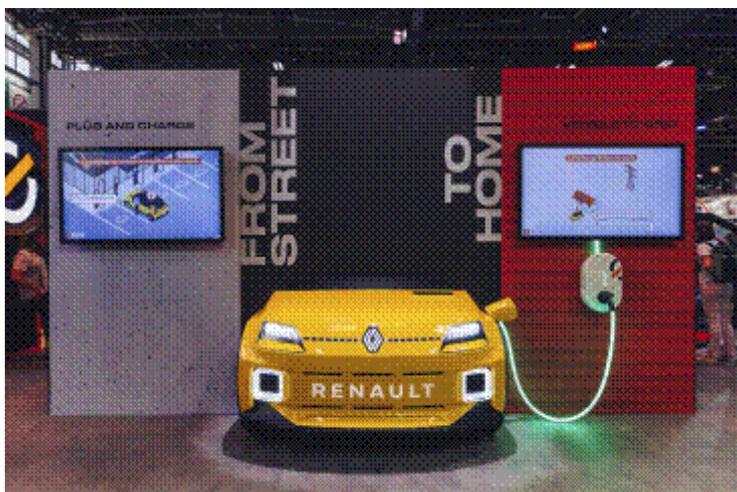
この展示用自動車を極めてスポーティで機敏かつダイナミックなものにするため、アルピーヌの開発チームは、例えば、それぞれの車輪に伝達されるトルクを個別に制御できるトルクベクトル化を信頼している。可能な限り最善の性能を、直線でも、またコーナリング時にも、忘れられない感覚をもたらすバランス作用である。また、市販車にも、その設計に合ったトルクマネジメントシステムを搭載する予定である。

A290_ のハンドルについては、アルピーヌシングルシーターに直接的にインスパイアされている。ジョイスティックの形状をした幾何学的な設計には、非常に精密な機能が組み込まれている。例えば、「OV」と記された赤いボタンは「追い越し」を意味し、10秒間、非常に素早く追加のパワーを得ることができる。このボタンを使用するための条件は、安全性を最適化するために定義されている。乾燥した路面でのみ有効になり、少なくとも使用した時間と同等の待機時間後に再使用することができる。この追い越しボタンは**将来100%電気自動車のアルピーヌで全モデルに搭載**されることになり、これはモーターレースとF1への直接の貢献となるだろう。



Mobilize V2Gにより、ルノー5 E-TECHエレクトリックがエネルギー源となる

新型AmpR小型プラットフォーム（CMF-B電気自動車）をベースに、2024年にはルノー5 E-TECHエレクトリックが、顧客がMobilize V2G（Vehicle to Grid）サービスのメリットを享受できるルノーの初号機となる予定である。これにより、燃料消費のピークに充電を止めることができるだけでなく、特に割高な場合は家庭に、需要の多い場合は送電網に電力を再投入することができる。再充電は、送電網に十分な電力がある時に行われるため、料金は安くなる。



Mobilize V2Gは、4つの補完要素に基づいている：

- ・ V2G技術を搭載した車載双方向充電器

- ・ ソフトウェア・レピュブリックチームと提携して設計されたMobilize Powerboxという双方向「フランス製」ターミナル
- ・ ルノーの技術パートナーであるThe Mobility Houseが提供するMobilize電力契約。カーボンニュートラルな電力を保証し、双方向充電の自動制御により、送電網に戻された電力を収益化できる
- ・ スマートフォンアプリで、次回の出発時刻と希望するバッテリーの充電量を設定するだけで、双方向の充電をプログラムできる。つまり、移動の必要性が常に優先される。

また、電気自動車ルノー5の双方向充電器には、V2L、車対荷物又は車対電子機器の機能が搭載されており、例えば電動自転車やバーベキューのための電源を供給して屋外で楽しむことができる。アダプターのおかげで、将来の電気自動車ルノー5は、220ボルトの電源コンセントと同等のエネルギーを供給できるようになるだろう。

2030年までに充電器の小型化・高効率化

調査の主要プレイヤーであるCEAとルノー・グループは、既に10年後の展開を目標に次世代の充電器の開発に取り組んでいる。このフランス独自の革新は、11件の特許の対象となっている。

「ソフトウェア・レピュブリック」が設計したコンセプトカー「H1st vision」:未来のモビリティの人間中心の視覚

ソフトウェア・レピュブリックは、Viva Technology 2023において、運転者、乗客、他の道路利用者に配慮した20の革新を特徴とする共同モビリティコンセプトであるH1st visionのワールドプレミア（「ヒューマン・ファースト・ビジョン」）を行った。こうして提供されるH1stビジョンコンセプトは以下の通りである：

- ・ バイオメトリクスを通じた車両への安全かつ革新的なアクセス
- ・ 乗車空間での独自のサウンド体験
- ・ 最適なバッテリー航続距離と充電
- ・ 運転者及び車両の健康状態の監視及び支援
- ・ 予測警報による乗員と他の道路利用者の保護



物理的な車両は、バーチャルレプリカと対になっている。デジタルツインは、現在独立しているシステム（インフラ、エネルギー、公共サービス、様々なカテゴリーのユーザーなど）が通信し、相互作用する領域で発展する。これにより、現実世界で発生する可能性のある様々なユースケースをモデル化、視覚化、シミュレーションすることができる。環境との広範な相互接続のおかげで、H1st visionはデジタル及び物理的性質エコシステムと絶えず対話する。

H1st visionは、ソフトウェア・レピュブリック（ダッソー・システムズ、Eviden、オレンジ、ルノー・グループ、STマイクロエレクトロニクス、タレス）のメンバーと、彼ら特有の寄与で選ばれた有望なスタートアップのノウハウの成果である。6ヶ月という記録的な期間で100名のチームによって開発され、提携の堅牢な方法と提携先のテクノロジーの相補性が実証された。

ルノーの国際攻勢の具体化であるナイアガラ・コンセプト



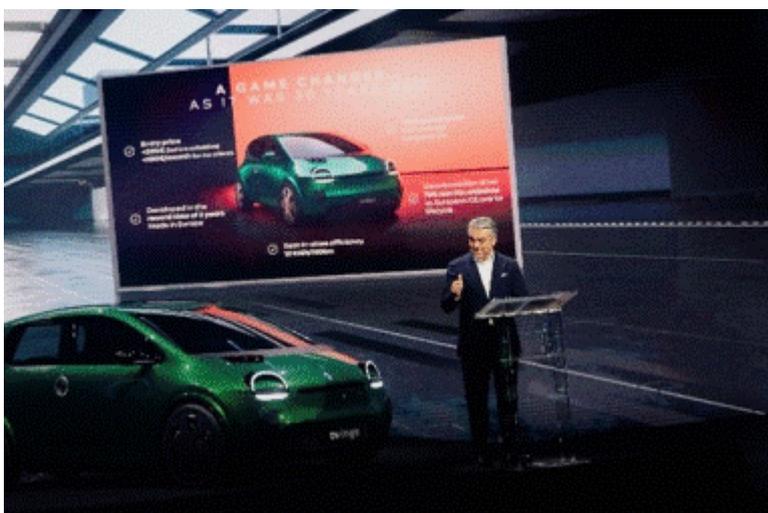
このコンセプトカーは、非常に強い個性を持ち、輝かしく、断固とした近代的なラインを有し、将来的なルノー車のラインナップのスタイルの前兆である。ナイアガラ・コンセプトはあなたを無限の旅に誘う。堅牢でパワフルでテクノロジーに富んでいる。

ルノー・グループの新たなマルチエネルギープラットフォームをベースに、ナイアガラ・コンセプトは優れた走行快適性を提供する。そのエンジンは、E-TECHハイブリッド4x4テクノロジーと、2重の技術的調整のおかげで効率が高くなっている。まず、フロントをマイルドハイブリッドアドバンスド(48V)エンジンへ切り替え、それを補うためにリア車軸に追加電気モーターを装備(e-4WD)する。このように、ナイアガラ・コンセプトはオフロード性能に最適化された4x4モデルである。このエンジンにより、日々の走行距離の最大半分を100%電気で走行することができ、CO₂排出量の大幅な低減が図れる。

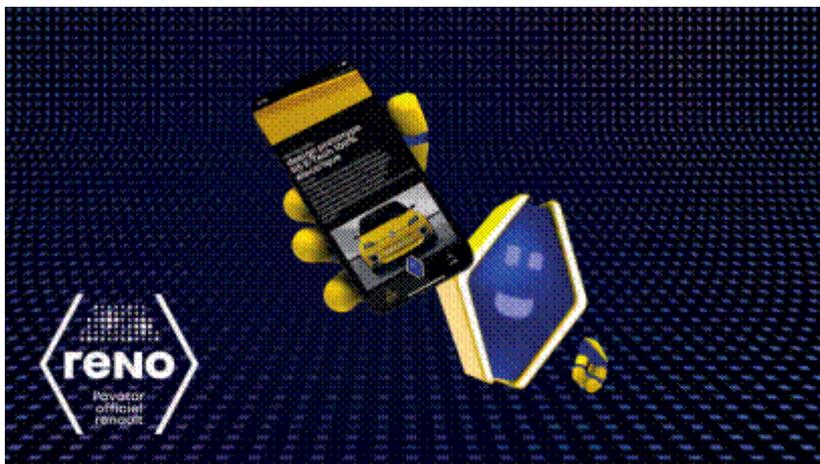
都市部における持続可能なモビリティの新たなソリューション「トゥインゴE-TECH 100%電気自動車」の試作品

2023年11月15日、ルカ・デメオがアンペアに特化したキャピタル・マーケット・デーで発表した「トゥインゴE-TECH 100%電気自動車」の試作品は、妥協のない設計によるヨーロッパ製の未来の多用途電気シティカーを予感させる。

- ・ わずか10kWh/100kmというクラス最高の燃費
- ・ 2023年のヨーロッパ内販売内燃エンジン自動車の平均と比較して、CO₂排出量をライフサイクル全体で75%削減
- ・ 排ガスからのCO₂排出量ゼロ
- ・ 小型化による原材料消費の削減
- ・ 20,000ユーロ未満のエントリー価格(補助金支給前)



モビリティ体験を豊かにし、より直感的で楽しいものにするルノーのデジタルアバターであるReno



2024年からルノー5 E-TECHエレクトリックのオープンリンクマルチメディアシステムに搭載されたRenoは、将来の電気自動車で完全に没入型のデジタル体験を提供できる新世代の**副運転者**である。実用面では、Renoアシスタントは、**より人間的で簡単な対話方法**を提供する。例えば、

- ・ 利用可能なすべての機能の**説明**
- ・ 様々なバッテリー充電の可能性を**活かす**
- ・ 車室内の温度設定や適切な走行モードなど、便利な機能を適切なタイミングで**積極的に提案**

Renoは、ユーザーのパーソナライズされたデータから常に学び、ユーザーのニーズをより良く先取りし、満たしていくだろう。

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】

「主要な生産拠点」を参照のこと。

工場における環境管理体制

2023年度、製造関連環境ネットワークは12ヶ国40の拠点で約278名のメンバーを有していた。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・グループの全製造拠点並びに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。

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。この評価ツールによって、環境リスクを特定し、優先順位を付けることができる。

特に厳しい規制の枠組みがある国でプラクティスが当社の環境方針及び目標と一致し、模範的で、一貫性があることを確保するため、環境に関する全分野を対象とした工業規格で最低要件が定められている（下記「製造プロセスのエコデザイン」の段落を参照のこと。）。強行規定環境ツールは、これらの基準の要点を強調する。

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。

- ・ 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（化学情報システム）データベース
- ・ 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
- ・ 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・グループ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強行規定環境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。

例えば、「土壌」の環境強行規定に従って、2023年度、土壌及び地下水の環境品質に関する6件の診断的分析が実施された。これらの診断的分析の目的は、工事の前期段階で、掘削された土を敷地外に排出するのに最適な廃棄物処理経路を定めることである。

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。例えば、「オーバースプレーフリー」と呼ばれる革新的な新技術を開発中で、2024年までにモーブージュ工場において実現予定となっている。車両の他の部分とは対照的な色が望まれる場合に、車両のルーフに塗装を施すこの技術は、インクジェット印刷と似ている。現在の技術では30%程度生じる塗料過多損失をなくし、歩留まりが100%となる。車両の塗装

しない部分をマスキングする必要がなくなり、マスキングテープの無駄も削減できる。結果が決定的だった場合は、他の工場にも展開される。

4 環境管理体制の監査

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監査を活用している。それは、ISO 14001要求事項の実施及び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、これらの社内監査は、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、環境ネットワークのメンバーにより実施されている。

2023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50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年末、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。新しい活動の展開は2021年に開始された。

ReFactoryは、多部門のパートナー（スタートアップ、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。

Re-trofit。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。その活動には、中古車のリコンディショニング（リニュー・ファクトリー）と著しく損傷した車両の修理（ボディワーク・ファクトリー）が含まれる。

内燃動式実用車（ルノー・マスター）から電気自動車への転換を目指す活動も計画されている。2022年7月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Re-trofit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。

Re-energy。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（再利用バッテリーモジュールから携帯型発電機の組立を行うスタートアップ Betteriesとの提携）、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。

Re-cycle。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、自動車構成部品の再利用及び修理を通じた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、また、最終的には使用済み車両の解体用ラインを収容する予定である。

Re-start。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、特化型のトレーニングセンターだけでなくインキュベータを内在させる部門である。また、産業用ロボットのリノベーション・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。

技術及びデータに注目した、より競争力があり柔軟な環境配慮型の産業エコシステム

ルノー・グループは、2022年10月から産業用メタバースを導入した初めてのメーカーであり、産業システムのデジタル化をさらに加速させ、チームの技術を強化して一歩先を行く所存である。

世界中の12,500個の装置を接続し、毎分2百万件、毎日30億件のデータのフィードバックにより、ルノー・グループの産業用メタバースは、工業プロセスのコスト及びカーボン・フットプリントを削減しつつ、よりスマートに、より速く、より良い生産を行うことを可能にする。

すべてのワークステーションと、より広い範囲ではエコシステム全体（輸送、サプライヤーなど）を接続することが、ルノー・グループが車両納品時間の60%の削減を目指し、車両製造のカーボン・フットプリントを半減させる鍵となる要素である。また、人工知能により、エネルギー消費に関する予測型アプローチを行うことが可能となり、ルノー・グループの生産拠点の消費を20%低減することに貢献している（2021年と2023年の比較）。

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】

2023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権株式の概念は存在しないが、株主総会は、取締役会に対して新株
ないし持分証券の発行に際し、その金額及び期間を決定する権限を、一定の範囲内で与えることができる。

【発行済株式】

記名・無記名の別及び 額面・無額面の別	種 類	発行数 (株)	上場金融商品取引所名又は 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】

(2023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。

2023年12月31日現在、105,107,151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35.54%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53.15%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無償株式が、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。2023年12月31日現在、議決権の理論数は、400,829,435であった。

5,324,520株の自己株式の存在によって、行使可能な議決権の総数は、2023年12月31日現在において、395,504,915であった。

(4) 【所有者別状況】

(2023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

	2023年12月31日現在			2022年12月31日現在			2021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%	22.45%	44,387,915	15.01%	28.94%	44,387,915	15.01%	29.05%
日産ファイ ナンス株式会社 (2)	44,358,343	15.00%	22.43%	44,358,343	15.00%	-	44,358,343	15.00%	-
従業員 ⁽³⁾	14,982,490	5.07%	6.07%	11,198,833	3.79%	6.52%	10,681,552	3.61%	5.88%
自己株式 ⁽⁴⁾	5,324,520	1.80%	-	5,310,961	1.80%	-	4,582,464	1.55%	-
一般	186,669,016	63.12%	49.05%	190,466,232	64.40%	64.54%	191,712,010	64.83%	65.07%
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) 2023年7月26日にルノーSAと日産自動車株式会社との間で締結され、2023年11月7日に修正された新たな提携契約(「新提携契約」)が2023年11月8日に発効したが、ルノーS.A.の資本金における日産ファイナンス株式会社の保有水準に変更は生じず、15%に留まった。しかし、新提携契約に基づき、日産が保有するルノーS.A.株式に付された行使可能な議決権は、現在契約上ルノーS.A.の行使可能な議決権総数の15%を上限としており、日産が自由に議決権を行使できるのは、この限度内に限られる。

(3) フランス商法第L.225-102条に従い、このカテゴリーに含まれる従業員株式保有は、(i)企業の貯蓄制度の下で、主に企業ミューチュアル・ファンド(FCPE)を通じて従業員及び元従業員が保有する株式、及び(ii)2016年の割当制度以降に無償株式割当を受けた従業員が直接保有す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。自己株式に議決権はない。

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。2023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22.15%及び行使可能な議決権の22.45%に相当する。
- ・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%を保有し、これは理論上の議決権の22.13%及び行使可能な議決権の22.43%に相当する。しかし、新提携契約に基づき、日産が保有するルノーS.A.株式に付された行使可能な議決権は、現在契約上ルノーS.A.の行使可能な議決権総数の15%を上限としており、日産が自由に議決権を行使できるのは、この限度内に限られる(「アライアンス・パートナーシップの新たな章」を参照のこと。)
- ・ルノーの従業員及び元従業員は資本金の5.07%を所有していたところ、これにはルノー・グループ貯蓄制度によって(直接又は企業ミューチュアル・ファンド(FCPE)経由)所有された4.17%、及び2016年の割当制度以降に株式無償割当の被割当人となった従業員によって保有された0.90%が含まれる。
- ・自己株式の資本金に対する割合は1.80%であり、法律上、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（2022年12月31日現在64.40%であったのに対して）63.12%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、2023年12月31日現在、フランス政府又は日産ファイナンス株式会社及びルノー・グループの従業員以外で、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。

2023年12月31日、ルノーの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45.95%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9.60%を所有していた。
- 外国機関投資家は資本金の36.35%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20.45%を所有していた。
- ・ 残りの一般投資家は資本金の17.17%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・オプション購入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条に基づき、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の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。過去の割当及び取得過程の株式の詳細については、 役員の報酬等の総括表を参照のこと。

自己株式の買戻し^(*)

(*) この項目には、AMF一般規則241-2条により株式買戻し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、特に特別配当株の取得に起因する希釈化を相殺すること
- ・ 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
- ・ より広く、適用ある法令、規程、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

A. 2023会計年度にルノーが行った自己株式の取引

1. ルノー株式の規制された流通市場での活性化

ルノーS.A.は、2022年7月1日から1年間（黙示の更新あり）、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。

2023年、この流動性契約に基づき、当社は平均株価36.88ユーロで7,315,535株を取得し、取得代金総額269,793,122ユーロを支払い、また平均株価36.88ユーロで7,355,407株を売却、売却代金総額271,121,643ユーロを獲得した。

2024年1月16日、適用規制に基づき、当社は2023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. 無償株式割当及び従業員株式保有制度の適用範囲

ルノーは、2022年5月25日の株主総会及び2023年5月11日の株主総会において相次いで承認された株式買戻しプログラムの一環として、以下のように自己株式を買い戻した。

- 2023年1月 1,950,000 株
- 2023年6月 3,000,000 株
- 2023年9月 700,000 株
- 2023年12月 200,000 株

2023年12月31日現在、ルノーが保有する5,252,892株（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。無償業績連動株式制度に基づき取得された株式は自己株式買戻しプログラムによるものである。その目的は、当社の資本金を変動させないことにある。

2022年5月25日及び2023年5月11日の株主総会において承認されたプログラムに基づきルノーが2023年に行った自己株式の取引

	2023年12月31日現在の収支合計					2023年12月31日現在の建玉		
	株式割当制度の適用範囲		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	5,850,000	0	7,315,535	7,355,407	13,165,535	7,355,407	なし	なし
平均売却、購入又は行使価格（ユーロ）	36.56	0	36.88	36.86	36.74	36.86	なし	なし
合計（ユーロ）	213,851,011		269,793,122	271,121,643	483,644,133	271,121,643		

B- 2023年末の状況及び自己株式の目的別割当について

2023年12月31日現在、当社が直接保有する額面3.81ユーロの5,324,520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5,252,892株は、資本金の1.78%に相当し、純簿価は171,556,423.66ユーロとなる。
- ・「市場の活性化」目的に割り当てられた71,628株は、資本の0.02%に相当し、2,714,780.37ユーロの純簿価を有している。

- ・2023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%。
- ・2023年12月31日以前の24ヶ月間に消却された株式数：0株。

- ・2023年12月31日時点のポートフォリオにおける保有株式数：5,324,520株。
 - ・2023年12月31日時点のポートフォリオ純簿価：174,271,204.03ユーロ。
 - ・2023年12月31日時点のポートフォリオ価値^(*)：196,501,411ユーロ。
- (*) 2023年12月31日現在の株価36.905ユーロに基づく。

2024年5月16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、2024年5月16日の年次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。

- ・ AMFの市場慣行に沿った流動性契約に基づき独自に行動する投資サービスプロバイダーを通じて、当社証券の流動性を促進し、市場を活性化する；
- ・ 当社及びその他のルノー・グループの会社の会社役員及び従業員に株式を配分すること、及び、特に（i）利益配分、（ii）フランス商法第L.225-177条以下及び第L.22-10-56条以下の規定に基づく当社におけるストック・オプション制度、又は（iii）フランス労働法第L.3332-1条以下の規定に基づく貯蓄制度、又は（iv）フランス商法第L.225-197-1条以下及び第L.22-10-59条の規定に基づく無償株式割当、以上と連携して、市場庁が指定する条件に基づき、取締役会又は取締役会の代理人が適切とみなす時期に、これらの取引に関連するヘッジ取引を実施すること。
- ・ 有効な規制の枠内で、償還、転換、交換、新株予約権の提示又はその他の方法により、直接的又は間接的に当社株式の割当を受ける権利を付与する有価証券に付随する権利の行使に際して当社株式を提供すること、及び、市場庁が指定する条件に基づき、取締役会又は取締役会の代理人が適切とみなす時期に、これらの取引に関連するヘッジ取引を実施すること。
- ・ 株主総会の〔第20回〕決議又はその他の同趣旨の決議を採択することを条件として、かかる購入株式の全部又は一部を消却すること。
- ・ AMFによって許容されている市場慣行を実施し、より一般的には、有効な規則に従って取引を実行すること。なお、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無償株式割当）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、それによりカバーされた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

2023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%	22.45%
日産ファイナンス株式会社 ⁽²⁾	神奈川県横浜市 西区高島1-1-1	44,358,343	15.00%	22.43%
従業員 ⁽³⁾		14,982,490	5.07%	6.07%
自己株式 ⁽⁴⁾		5,324,520	1.80%	-
一般		186,669,016	63.12%	49.05%
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) 2023年7月26日にルノーSAと日産自動車株式会社との間で締結され、2023年11月7日に修正された新たな提携契約(「新提携契約」)が2023年11月8日に発効したが、ルノーS.A.の資本金における日産ファイナンス株式会社の保有水準に変更は生じず、15%に留まった。しかし、新提携契約に基づき、日産が保有するルノーS.A.株式に付された行使可能な議決権は、現在契約上ルノーS.A.の行使可能な議決権総数の15%を上限としており、日産が自由に議決権を行使できるのは、この限度内に限られる。なお、2023年7月28日付の臨時報告書(主要株主の異動)及び2023年11月8日付の臨時報告書の訂正報告書(主要株主の異動)で公表したとおり、日産ファイナンス株式会社は2023年11月8日付で主要株主となった。

(3) フランス商法第L.225-102条に従い、このカテゴリーに含まれる従業員持株は、(i)企業の貯蓄制度の下で、主に企業ミューチュアル・ファンド(FCPE)を通じて従業員及び元従業員が保有する株式、及び(ii)2016年の割当制度以降に無償株式割当を受けた従業員が直接保有す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。自己株式に議決権はない。

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。残余分(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、2022年の会計年度に対して2023年から規律ある方法で徐々に割合を高め、配当性を中期的に当期純利益のグループ持分の35%に引き上げる配当金の支払いを復活させることを発表した。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。

2024年2月14日の取締役会において、2023年の会計年度の配当金として1.85ユーロを支払うことを提案し、この提案は2024年5月16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2024年5月22日、支払日は2024年5月24日に予定されている。

この配当金は昨年より1株につき1.60ユーロ増加し、グループの当期純利益に対する配当性向は17.5%となった^(*)。

(*) 日産株式の処分に基づく880百万ユーロの処分損を除く。

直近5年の配当金支払

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
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⁾	-
2022	295,722,284	0.25	2023年5月19日

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ユーロの支払いを提案した。2020年の世界的なコロナウイルスのパンデミックを背景に、この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、配当の支払いの提案を撤回することを決定し、2020年6月19日の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、配当金の支払い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、配当金の支払いを提案しないことを決定し、2022年5月25日の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	16名	13回	vs	12回
2023年度		2022年度	2023年度		2022年度
独立取締役の割合			出席率		
58.3%	vs	66.7%	95%	vs	95.3%
2023年度		2022年度	2023年度		2022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、2023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
ルカ・デメオ	有	無	無	無	無	無	該当なし	無	非独立
カトリーヌ・バーバ	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	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
ベルナルド・デルピ	無	無	無	無	無	無	無	該当なし	無	独立
ノエル・ディグリッブ	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⁾
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。

2024年2月14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、持分法の利用により日産への出資が勘定に入れられている（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、日産の取締役会に対しルノーの代表として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、2024年2月14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、日産の取締役会に対しルノー代表として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、2024年2月14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、2023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・ウィンクラー氏、ベルナール・デルピ氏、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、2023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58.3%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。
- ・ これらの会議は、特に、会長及び最高経営責任者、場合に応じて最高経営責任者代理の業績を評価し、それぞれの報酬を検討するために招集されるものとし、当該会議中、主席独立取締役が討議の議長を務めるものとする。
- ・ 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、かかる要請が取り込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助し、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。

2023年度における主席独立取締役の活動に関するレビュー

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。

2023年、ピエール・フルーリオ氏は、特に、ルノー・グループの実情鑑みて、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。

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。

- ・ 取締役（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、これらを取締役に報告した。

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）

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. 2023年度における取締役会の活動

取締役会は、2023年の事業年度の間に13回開催された。1回あたりの取締役会は、直近のルノー・グループにおける問題を取り扱うべく招集された臨時取締役会を除き平均5時間超であった。取締役会は、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ESGセミナーへの参加、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。2023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、リーダーシップ・チームのメンバーと4回のランチ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。2023年度において、出席率は95%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2023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。

アライアンス

2023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及び2023年7月26日に締結された新提携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。

ルノーの取締役会はルノーS.A.と日産自動車株式会社との間のパートナーシップ再編を認める様々な契約を承認するため、アライアンスに特化した数回の取締役会議を開催した。取締役会が承認した契約の詳細については、「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。

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段階、特にレボリユーションフェーズ（戦略プランの第3段階）の実施と進捗状況並びに地政学的緊張、電気自動車への移行、インフレーションといった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、2023年度を通じて、ルノー・グループの戦略的な方向性、とりわけ以下の主要な戦略プロジェクトの検討に直接的に関与した。

- ・ ホースプロジェクトの始動とジリーとの合弁契約の締結によって、将来の世界需要に応える、ICE・ハイブリッド・低排出量のパワートレインという新時代のリーディングカンパニーを目指す新会社を作る
- ・ ヨーロッパにおける電気自動車の民主化を目指す欧州独自の電気自動車・ソフト専門の部門であるアンペアの創設、及び株式公開案件の監視；
- ・ ルノー・グループにおけるラインナップ製品の電化に必要な原材料の調達方針；
- ・ 集中型アーキテクチャとその機能の継続的なアップデート及び改良によって実現される耐用期間にわたって進化できる「ソフトウェア定義自動車（SDV）テクノロジー」、すなわちソフトウェアを中心に設計された自動車に関するプレゼンテーション
- ・ マーケット電気自動車コネクティッド・サービス（市況・競争力のプレゼンテーション）を搭載した新世代の100%電気自動車バンによる低炭素で効率的な物流ニーズの高まりに応えるため、SDVテクノロジーに基づくFlexEvanを開発するための新合弁会社「フレクシス」を創設するルノー、ボルボ、及びCMA-CGM間のパートナーシッププロジェクトのフォローアップ；
- ・ 「ザ・フューチャー・イズ・ニュートラルロードマップ」の実施等に基づく循環型経済事業の企画・立案；
- ・ 新たなグリーンモビリティへの移行を加速し、利用に基づくカーモビリティ（Vehicle-as-a-Service）の新たな要求を満たすために、ますます革新的でデジタルなサービスの完全な製品ライン

ナップを開発するルノー・グループブランドの財務部門であるモビライズ・ファイナンシャル・サービスズ(MFS)の戦略的ロードマップ;

- ・ ルノー・グループのスポーツブランドであるアルピーヌによる、成長と国際的発展への野心を達成し、とりわけオトロ・キャピタルが率いる投資家グループの出資を受け入れる間に行われる戦略。

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2つの主要な戦略的プロジェクト(ホースとアンペア)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、モロッコの自動車産業のエコシステムについて学ぶため、モロッコのタンジェの拠点で会議を開いた。モロッコへの出張によって、取締役会は現地自動車市場におけるルノー・グループのプレゼンスを評価し、同国におけるルノー・グループのプレゼンスに関する戦略的課題を検討し、ESG、教育、雇用の観点から現地レベルで採られた行動を強調することが可能となった。

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、2023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
- ・ 非財務報告(特にタクソノミー)及び非財務業績声明
- ・ 新しいCSRD規則がESG報告書に与える影響

取締役会では、これらの会議に加え、ESGに特化した戦略を議論する日を設けた。このセミナーの一環として、取締役会では、エコール・デ・ミンの鉱物博物館を訪問し、IPCCの加盟国による様々な気候問題に関するプレゼンテーションに参加した。また、取締役会のメンバーは、気候変動の影響と、その改善に向けた具体的な行動を探るため、「気候フレスコ」ワークショップに参加した。

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
 - 2023年5月11日の年次株主総会においてジャンドミニク・スナール氏及びアネット・ウィンクラー氏の任期が更新された。
 - 2023年5月11日の年次株主総会においてルカ・デメオ氏が当社の取締役に就任した。
 - ジャンドミニク・スナール氏の取締役会長としての任期が更新された。
 - 2023年5月11日のルノーS.A.の株主総会終結の時をもってフレデリック・マゼラ氏の取締役としての任期が終了した。
- ・ 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。
 - 2022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2023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。
 - 2023年度の業績連動株式制度及び共同投資制度の諸条件を決定した。
 - 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当社の野心的な取り組みの一環として、全世界のグループ従業員に8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)。

アンペアの新規株式公開プロジェクト：臨時委員会

取締役会は、2023年の会計年度の間、2024年1月にこのプロジェクト中止を決定するまで、ルノー・グループの100%の電気・ソフトウェア事業とテクノロジーを結集するアンペアの新規株式公開プロジェクトを追った。

この大規模案件を効率的にモニタリングするため、2023年6月、取締役会において、アンペアの新規株式公開計画の様々な側面を監督するための臨時委員会が設置された。

臨時委員会は、ジャンドミニク・スナール氏が議長を務め、ガバナンス及び報酬委員会の委員、監査及びリスク委員会の委員長、さらには戦略及び持続可能開発委員会の委員長で構成された。

委員会は、実施した準備作業について取締役会に報告し、勧告を行った。2023年6月の設立以来、6回開催し、出席率は95%となった。特に、同委員会は以下の課題に対応した：

- ・ アンペアの将来のガバナンス構造；
- ・ 新規株式公開の予定スケジュール；
- ・ 規制文書案（目論見書、定款、取締役会規則、レジストレーション・ドキュメント）；
- ・ ルノーとアンペアの関係のガバナンス；
- ・ 2023年11月のアンペアキャピタル・マーケット・デーの設定

2022年、ルノー・グループは、市場環境に応じた2024年上半期の暫定日程を設定し、同法人の株式市場への上場の意図を表明した。

2024年1月29日、当社は、新規株式公開のプロセスを遂行する上で、現状の市況が満たされていないこと、並びにルノー・グループ、その株主及びアンペアの最善の利益に資することを考慮し、アンペアによる新規株式公開の構想を撤回することを決定した。

財務諸表及び予算案

2023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。
- ・ 2023年度上半期の連結財務諸表を検討した。
- ・ 2024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について、取締役会は、通常の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。）。

2023年の会計年度中、取締役会はまた、フランス商法第L.225条-38条の規定に従って、以下の各協定の締結を承認した。

- ・ 2023年2月6日にルノーS.Aと日産自動車株式会社との間で締結された「包括契約」と題する協定
2023年2月5日開催の取締役会において、ルノーS.A.と日産自動車株式会社との間のパートナーシップを再編し、ルノー・日産・三菱アライアンスを強化するための最終合意書の締結の枠組みを定めることを主な目的として、本契約の締結が決議された。
- ・ ルノーS.Aと日産自動車株式会社との間で2023年11月7日に締結された「第1次修正包括契約」と題する協定
2023年11月5日に開催された取締役会において、ルノーS.A.と日産自動車株式会社が相互の保有株式数のリバランスが完了した日に、それぞれ保有する株式数、及びこの調整完了日にルノーから信託される日産自動車株式会社の株式数を微調整するために、包括契約を修正することを主な目的とする本契約の締結が決議された。
- ・ ルノーS.Aと日産自動車株式会社との間で2023年7月26日に締結された「新提携契約」
2023年2月5日開催の取締役会において、アライアンスの効率性を確保し、アライアンス内での価値創造の最大化を図るべく、ルノーS.A.と日産自動車株式会社との関係に関する新たな枠組み、特に、ア

ライアンスに関する新たなガバナンス構造の実施、ルノーS.A.と日産自動車株式会社の取締役会における相互の株式持ち合いのリバランス、及び両者の取締役会における相互の代表権を定めることを主な目的とする本契約の締結が決議された。

- ・ ルノーS.Aと日産自動車株式会社との間で2023年11月8日に締結された「第1次修正改定新提携契約」と題する契約
2023年11月5日開催の取締役会において、ルノーS.A.と日産自動車株式会社が相互の保有株式数のリバランスが完了した日に、それぞれ保有する株式数を微調整するために新提携契約を修正することを主な目的とする本契約の締結が決議された。
- ・ 2023年7月26日、ルノーS.A、アンペア・ホールディングs.a.s.社と日産自動車株式会社との間で締結された「アンペア投資契約」と題する契約
2023年2月5日に開催された取締役会において、日産自動車株式会社が投資し、アンペアの戦略的投資家となるための条件を定めることを主な目的とする本契約の締結が承認された。
- ・ 2023年11月8日付でルノーS.Aとフランス政府との間で締結された「ガバナンス契約の解約証書」と題する合意書
2023年11月5日に開催された取締役会において、ルノーS.A.とフランス政府との間で締結されたガバナンス契約（2016年2月4日に締結されたもので、ルノーS.A.の株主総会に提出された一定の決定に関するフランス政府の議決権の自由な行使を制限している）の終了を実現することを主な目的とする本契約の締結が決議された。
- ・ 2023年12月12日、ルノーS.Aと日産自動車株式会社との間で締結された「日産株式の売却に関する通知」と題する契約
2023年12月11日に開催された取締役会において、日産の自己株式取得におけるルノーS.A.の参加の条件を定める本契約の締結が決議された。

さらに、取締役会は、2010年4月6日に締結されたルノーS.A.、日産自動車株式会社及びダイムラーAGの間の「業務提携基本契約」が、それ以前に締結され、決議され、2023年の会計年度中に実施が継続された唯一の関係当事者間の契約であることを確認した。

ルノーS.A.の関係当事者との契約についてのさらなる詳細は、ルノーのホームページ又は「個別財務諸表に対する監査報告書」を参照のこと。なお、ルノーs.a.s.に関しては、2023会計年度中に契約や関係当事者との協定は締結されていない。

2023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
- ・ 戦略及び持続可能開発委員会

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、戦略及び持続可能開発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	6名	6回	5回
2023年度	2022年度	2023年度	2022年度
vs		vs	
独立取締役の割合**		出席率	
60%	60%	89%	98%
2023年度	2022年度	2023年度	2022年度
vs		vs	

2023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、アルストム・グループの取締役副社長兼最高財務責任者であり、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、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、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2023年度に6回開催され、出席率は89%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2023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：
 - ・ 2022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2023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。
 - ・ 2023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及び2024年5月に開催される次回の株主総会で投票に付される財務上の委任の検討。
 - ホースの2020年、2021年及び2022年の連結財務諸表のレビュー。
 - アンペアの2020年、2021年及び2022年の連結財務諸表のレビュー。
 - ・ 2024年度の予算の作成。
 - 会計情報の作成手順の見直し。
 - 原材料及び電池の調達戦略の会計上及び財務上の影響のレビュー。
 - オフバランスシートのコミットメントの見直し。
- ・ 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。
 - 2023年度監査計画の実行のレビュー。
 - 2023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。
 - RCIバンクへの2023年度監査計画。
 - 2022年度の倫理・コンプライアンス活動報告。

- ・ 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、行動計画の実施。
 - 主要な法務及び税務紛争のモニタリング。
 - 競争法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。
 - アンペアのリスクファクターのレビュー。

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	6回	7回
2023年度	2022年度	2023年度	2022年度
vs		vs	
独立取締役の割合**		出席率	
66.7%	66.7%	100%	100%
2023年度	2022年度	2023年度	2022年度
vs		vs	

2023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*
- ・ ベルソン氏**
- ・ 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。
- ・ 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、場合に応じて、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。
 - 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2023年度に6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。）。

特に以下が論じられた。

- ・ ガバナンスについて
 - 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。
 - 取締役会及び各委員会の構成の刷新。
 - 2022年会計年度の取締役会評価及び外部コンサルタントによる2023年評価の作成。
 - 関連当事者間の契約及び当社が締結した契約を分類し、通常の事業において対等な条件で締結された契約を評定できるようにする内部手続（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。）。
 - 年次株主総会やガバナンス・ロードショーで示された株主の予想。
 - 2023年の年次株主総会の議案の検討。
 - 最高経営責任者の任期更新に伴うルノー・グループのシニア・エグゼクティブの後任計画の検討。
 - 2022年ユニバーサル・レジストレーション・ドキュメント内にて公表されたコーポレート・ガバナンス報告書。
 - ルノー・グループの事業再編に伴うホースとアンペアのガバナンス。
- ・ 報酬について
 - 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構成要素の決定。
 - 2023及び2024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。
 - 2023会計年度業績連動株式報奨制度。
 - 2022年会計年度に関する従業員の株式保有及び共同投資の成果。
 - 2023会計年度のための従業員の株式保有及び共同投資スキームの実施。
 - 2023年会計年度の業績連動株式制度導入。

3. 戦略及び持続可能開発委員会

委員の人数		会議の回数	
6名	7名	4回	5回
2023年度	2022年度	2023年度	2022年度
vs		vs	
独立取締役の割合**		出席率	
50%	60%	100%	91%
2023年度	2022年度	2023年度	2022年度
vs		vs	

2023年12月31日現在の委員

- ・ ウィンクラー氏^{*}（委員長）
- ・ バーバ氏^{*}
- ・ ディグリッブ氏^{**}
- ・ クールブ氏
- ・ ジャンティ氏^{**}
- ・ 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。

構成

取締役会規則には、戦略及び持続可能開発委員会の構成に関する原則が記載されている。

戦略及び持続可能開発委員会の構成に関する取締役会規則の規定（抜粋）

戦略及び持続可能開発委員会は、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

戦略及び持続可能開発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、戦略及び持続可能開発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

戦略及び持続可能開発委員会は2023年度に4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。）。

各会議では、戦略及び持続可能開発委員会がルノーリユーション戦略計画（中でも特に戦略計画の第3段階であるレボリユーションについて検討する。）及びルノー・グループのESG戦略の主要業績指標のダッシュボードを検討する。

委員会は、2023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。
- アンペア及びホースのカーブアウトの経過と実行のモニタリング。

- ルノー・グループの戦略的優先事項の定義及び各事業体（ホース、アンペア、パワー、モビライズ、アルピーヌ、フレクシス、ザ・フューチャー・イズ・ニュートラル(TFIN)）の主要成功要因の特定とモニタリング。
- ルノー・グループの戦略的優先事項プロジェクト進捗状況すべての定期的なモニタリング。
- ・ 新たなグリーンモビリティへの移行を加速し、利用に基づくカーモビリティ（Vehicle-as-a-Service）の新たな要求を満たすために、ますます革新的でデジタルなサービスの完全な製品ラインナップを開発するルノー・グループブランドの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（MFS）の戦略的ロードマップ。
- ・ 特にTFINロードマップの実施を通じた循環型経済事業の戦略と展開。
- ・ コネクティッド・サービスを搭載した新世代の100%電気自動車バンで、低炭素で効率的な物流のニーズが高まっていることに対応するため、新合弁会社「フレクシス」の設立に向け計画されたパートナーシップのモニタリング。
 - 製品のラインナップの電動化に必要な原材料のルノー・グループの調達方針。
 - 電気自動車市況全般の把握（市況、ストレステスト、電気自動車の競争力、アンペアの競争力）。
 - 電気自動車バリューチェーンにおける中国の新会社の隆盛を背景とした中国の戦略動向。
 - 道路輸送からの汚染物質排出を減らすための規制基準と電気自動車バッテリーの耐久性のための最低パフォーマンス要件を定めた「ユーロ7」規制基準の到来に向けた準備

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の実行状況のモニタリング。
- 電気自動車に関するESG戦略。
- 脱炭素化方策と気候変動対策に関する計画。
- この分野の主要プロジェクトを紹介しつつ、ESG戦略の「社会」の柱に焦点を当てる。
- ルノー・グループにおける人事戦略の実施と優先順位付のモニタリング。
- ジェンダー平等化の目標や多様性イニシアティブの展開のモニタリング。
- 新たなCSRD規則がESG報告書に与える影響
- ルノー・グループの警戒計画
- 非財務業績声明（EPR）を含む2022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。

取締役会の評価

取締役会は、業務運営の機動性を評価し、業務の効率性を向上させることを目的として、毎年、取締役への詳細な質問票の提出や会長との個別面談に基づき、取締役会の構成、組織、運営の評価を行っている。さらに、取締役会は、外部の独立したコンサルタントを用いて、少なくとも3年間に1回、正式な評価を作成する。したがって、2023年の会計年度については、取締役会は、ガバナンス及び報酬委員会の勧告に基づき、取締役会及びその委員会の業務の正式な評価を行うため、独立企業に委託した。これには、取締役が個別に行った寄与の評価も含まれていた。

ガバナンス及び報酬委員会は、外部コンサルタント会社が当社及び取締役から独立していることを確認している。

取締役会のメンバー全員がアンケートに回答し、外部のコンサルタントと個別に面会した。評価結果は、2024年2月8日のガバナンス及び報酬委員会会議で提示され、次に2024年2月14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、以下の題目について評価することであった。

- ・ 取締役会の構成、役割、使命、構造及び業務並びに取締役会の委員会。
- ・ 取締役会とエグゼクティブ・マネジメントとの間の関係。
- ・ 各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分野のフォローアップ。

今回の評価は、以前2020年に行われた外部評価から教訓を得るとともに、取締役会及び各委員会の運営手続を再検討する機会となった。

2020年以降の主要な変更点は以下のとおりである。

- ・ 取締役会メンバーの繋がりや連携の強化。
- ・ 取締役会の業務（議論の質、新たな手続の導入、及び向上された会議の報告）の質の向上
- ・ 取締役会とエグゼクティブ・マネジメントとの間の連携の強化及び役割分担の改善
- ・ 主要な問題（戦略、リスクマネジメント、及びCSR）に取り組むために割り当てられた時間

この評価によって以下のような積極的な点が浮き彫りになった。

- ・ 委員長による重要な貢献及び取締役会における従業員取締役の関与
- ・ 戦略及びESG関連の事項に関する取締役会及びエグゼクティブ・マネジメントの目線合わせ
- ・ 取締役会における強固な財務知識
- ・ 自動車部門における知識の増大
- ・ 取締役会及び各委員会の準備の質

この評価はまた、以下の点に関する推奨点や今後の課題も浮き彫りにした。

- ・ 長期的な観点における取締役のスキルと自動車部門における今後の課題の一致、特にESG、新型モビリティ、テクノロジー、ソフトウェア、人工知能に関する専門知識を有する取締役の必要性
- ・ 取締役会におけるジェンダーバランスの向上
- ・ 取締役会及びエグゼクティブ・マネジメントといった役職における、長期的な引き継ぎプロセスをより詳細に検討すること
- ・ 直近の戦略的決定に関する長期的なモニタリングと評価

「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。2023年12月31日現在、監査、リスク及びコンプライアンス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。

2024年2月14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、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、日産の取締役会に対しルノーの代表として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月のルカ・デモオ氏の着任までの、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、2024年2月14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、日産の取締役会に対しルノーの代表として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-S.A.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、2024年2月14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
- ・ 新たな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
- ・ 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部門

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・レポートの勧告に依拠している。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。

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、銀行・金融規制に従い、独自の内部統制及びリスクマネジメントの枠組み（「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」に詳述されている）を定めた。モビライズ・ファイナンシャル・サービシーズ（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

ルノー・グループの自動車部門は、2つの領域で構成されている。

- ・ 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。

2023年11月1日以降、電気自動車事業とソフトウェア事業を統合したアンペアの子会社が独立して運営されている。そのため、アンペアはルノー・グループの専門知識とツールを活用しつつ、独自の企業機能とリスク管理システムを構築した。

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

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及び汚職行動防止規範のほか、自らに固有の倫理規範を遵守することが求められる。その他の責任の中で、業務管理は内部監査部門が監査をしたのちに、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、倫理・コンプライアンス部門、業績管理部門

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、以下の責任を負うことから、第2の管理系統としての役割も担う。

基準、ガイドライン及びルノー・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、そして、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(DCI)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(DMR)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ることを目的とした関連行動計画の監視、並びにリスク・マッピングのために、事業会社、会社機能及びプロジェクトに関するサポートの提供を行う。
- 倫理・コンプライアンス部(DEC)は、汚職防止コンプライアンス・システムを管理し、法令遵守システムの徹底を図る。
- ルノー・グループの業績管理部(DPCG)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(DAI)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2023年2月に監査及びリスク委員会(CAR)により承認されている。DAIは、その勧告を通じて、業務の安全性を高め、全社的な業績の最適化に貢献している。各

業務の終わりに、DAIは、報告書と総括記録を、監査対象分野、問題となっている部門、事業体及びノ又はプロジェクト、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、大きな問題のないリスク、明白なリスク、重大なリスク」と区分されたものが含まれる。

DAI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・サービシーズ）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・サービシーズの具体的特徴」を参照のこと。）。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、パートナーが介入を合意した場合、その合意に基づいて、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、追加の要請又は必要な調整を考慮の上、必要に応じて適宜修正される。

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並びに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承認される。勧告には、3つの重要度レベル（高、中、低）がある。DAI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・チーム及びCAR向けに、高及び中の重要度レベルの勧告に関する経過報告書を作成する。

DAIは、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、GRC（ガバナンス、リスク及び遵守）の評価プログラム、プロ意識、並びに監査プロセスという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

DDCI、DEC、DAIは、ルノー・グループの優先的なリスクと課題に関する共通のビジョンを確保し、一貫したアプローチを確立し、第2の管理システムと第3の管理システム間の効果的なモニタリングを確保するために、定期的に緊密に活動している。それらは、活動の歩調を合わせ、それらを組み合わせた行動により合理的なリスク管理を行えるようにしている。この協働は、リスクマネジメント、内部統制及び内部監査に共通するツールを用いることにより、促進され、強化される。このツールは現在開発中で、2024年中に使用が開始される予定である。

リスク管理ガバナンス

最初の2つの管理システムでは、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及び監査・リスク担当の取締役を委員長とし、当社の様々な会社機能を代表する約20名の委員で構成されている。CRCIは年6回開催され、特にルノー・グループの主要リスクのマッピング、及びそれらへの対応策、毎年実施され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、及び、このシステムの改善に関する提案、といった事項を検討している。

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、リーダーシップ・チームにも適時に報告している。

第2及び第3の管理系統は、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、「監査及びリスク委員会」に記載されている。

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適用される内部統制を業務の一環として評価し、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、マネジメント・コミッティは、リスクコントロール・マネジメントシステムの有効性とその発展を確保する。

リスク管理体制

ルノー・グループは、事業体、コーポレート機能及び自動車関連プロジェクトに適用される、グループレベルでのリスクマネジメント手法を適用する。

- ・ 経営・ステークホルダーに関するリスクの検出
- ・ 影響の残存度合いや発生確率に基づく（実施している処遇を考慮に入れた上での）重要度に応じたリスクの優先順位付け
- ・ リスクへの対処方法の決定：排除、予防、保護、移転
- ・ 残存リスクを低減するために適用される追加的な行動を決定し、モニタリングすること
- ・ 標準化されたリスク記録の形で各リスクを定式化し、対象範囲のマッピングにおいてリスクを統合する。

ルノー・グループの主要なリスクのマッピングは、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。

- ・ 事業会社（国、販売子会社及びノ又は工業子会社）、会社機能、及び自動車プロジェクトの品質保証機能における事業リスク管理者（RMO）のネットワーク。これらのプロジェクトは、これらのスコープの中でリスク管理手順を実施するためのDMRのリレーである。
- ・ 専門のリスクマネジャー（RME）による特定のリスク分野に関するネットワーク。リスクマネジャーは専門の分野における標準化されたリスクマネジメントプランについてコンサルティングする。

内部監査部門（DAI）は、監査計画を策定するために、とりわけリスク・マッピングに依拠し最も関連する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、DAIはDMRに対して、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。

2023年度、DMRの活動は以下に重点を置いた。

- ・ 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。
- ・ リーダーシップ・チーム及び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。
- ・ ルノー・グループの主要リスクのマッピングの更新。これは、行動計画の進展度合い、新たに特定されたリスク、及び2022年後半及び2023年に実施された事業体、会社機能及び自動車プロジェクトのマッピングの分析に基づいて、リスクマネジャーとの協働で行われた；
- ・ 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・モジュールを通じたもの）が、DMR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・グループの倫理ガイドライン及び会社機能

当社の「会社機能」は、導入される方針及び基準を規定する。これらはその後、事業レベルでのプロセスが倫理憲章、汚職及び地位濫用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（DCI）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主要基準を定式化する。
- ・ 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主要基準及び統制を検証し、内部統制自己評価アンケートに含める。

DCIは、「リスク管理要因」と呼ばれる約40の主要な要素を中心に、220を超える管理ポイントから構成される内部統制ガイドラインを策定した。

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。

この内部統制ガイドラインは、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。

DCI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、DCIはこれらのリスク管理要因に基づくアンケート形式の内部統制自己評価を、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、DCIにより定期的にモニタリングされている。

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）及び監査及びリスク委員会（CAR）に報告される。

自己評価の質を検証するために、DCI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。ガイドライン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、ルノー・グループのすべての支配企業に適用される。

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。

2023年のDCIの業務では以下に特に重点が置かれていた。

- ・ 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。
- ・ 2023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。
- ・ 研修に加え、7つのeラーニング・モジュールを展開する。
- ・ 内部統制担当者のネットワークの調整のため、四半期ごとにウェビナーを開催する。
- ・ データ分析アプローチ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ルノー・グループの最高財務責任者が署名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・グループの最高経営責任者と最高財務責任者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、新組織も含めて2024年も継続される予定である。

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。

業績管理部は、組織の様々な段階（ルノー・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。

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。

- ・ 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・フローに関する基準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。

グローバル財務報告・管理部門（GFRC）の中で、ルノー・グループの連結財務諸表の作成は財務開示部門が担当し、財務インテグリティ部門は、法規制の遵守を確保するための管理体制を構築する責任を負っている。子会社の財務諸表を作成する責任は、当該子会社の最高財務責任者及び経理取締役が負い、財務諸表は当該子会社の会長及び最高経営責任者に段階的に報告され、その後インテグリティ部門長へと報告される。ルノー・グループは、現地のガイドラインやIFRSに基づき、複数の財務諸表を同時に作成することができる統合情報システムを構築している。この仕組みにより、短期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。

また、会計・財務情報の作成にあたっては、ルノー・グループは、ルノー・グループにおける基本的な考え方を示したIFRSに準拠した社内の会計マニュアルである「FIRST(Financial Internal Reporting Standards)」を採用している。これらの基準は、会計基準部により継続的に更新されている。

連結財務諸表は月次で作成され、半期及び年次ベースで公表される。決算前の計算書は年に2回作成され、6月決算の場合は5月31日、12月決算の場合は10月31日である。サマリー会議は、法定監査人の出席を要件として開催され、財務部門のシニアメンバー及び最高財務責任者が出席し、継続的に協議を行う。CARE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。

グローバル財務報告・管理部門（GFRC）の中で、内部統制機能は財務情報の質に貢献し、AMFのレファレンスフレームワークに基づいて職務を遂行する。決算のための財務情報の作成、予想段階又は財務コミュニケーションに関わるプロセスだけでなく、この情報の作成に関わるアップストリームの業務プロセスも取り扱う。

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
- ・ グローバル財務報告・管理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FS）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FS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FSの有効な統制下にあるフランス国内及び海外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FS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に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、会社レベルで規則の定義、管理方法、リスクの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、各部門によるリスク管理の効率性並びに設定された制限及び警告閾値の遵守の効率性を検討し、当該閾値を超えた場合に、モビライズFS取締役会のリスク委員会へとそのことが報告されていることを確認している。

- ・ 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FS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FS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FS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、主要で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FSグループの事業モデル及び戦略に関連して、少なくとも毎年に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FS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FS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是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FSのエグゼクティブ・コミッティ、モビライズFS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（CEC）のほか、フランス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FSの内部統制及びリスク管理に関する組織及び当事者

モビライズFS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、少なくとも毎年に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。

- ・ 監査及び会計委員会は年に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FS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FS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FSの持株会社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FS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FS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FSのコンプライアンス遵守の責任を負う。

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FS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FS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との整合性を確保する。DRRBはリスク測定基準の信頼性、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。それ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FSグループの監査及び一時的な管理部長は、最高経営責任者に報告を行う。当該役職は、常設管理部とは独立し、監査及び会計委員会が検証した複数年の監査計画に基づき、様々な子会社と連携している。報告書に記載される監査結果（勧告を含む。）は、内部統制委員会並びに監査及び会計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。

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、当該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。

2023年の基準値超え

2023年の会計年度中、当社は、日本の日産ファイナンス株式会社から、議決権の5%、10%、15%及び20%の法定基準を超過したとの開示を受けた。

これらの閾値の超過は、2023年11月7日に修正・改定された、2023年7月26日付のルノーS.A.と日産自動車株式会社との新たな提携契約（「新提携契約」）が2023年11月8日に発効したことに起因する。

2023年11月10日付の日産ファイナンス株式会社からの通知によれば、当社の株式資本の15%及び議決権の22.13%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の終了

2016年2月4日にルノーとフランス政府との間で締結され、フランス政府による議決権行使に上限を設けていたガバナンス契約は、2023年11月8日に終了した。

この契約の終了は、2002年3月28日にルノーと日産自動車株式会社との間で締結された再締結版提携基本契約（RAMA）が終了したこと、及び2023年7月26日にルノーと日産自動車株式会社との間で締結された新提携契約が2023年11月8日に発効されることに伴い、ルノーの株式に付された行使可能な議決権の15%を上限として日産自動車株式会社とその保有するルノーの議決権を行使する可能性があることに起因している。

フランス政府は、現在、その保有するルノーにおける持分に付された議決権のすべてを、株主総会において自由に行使することができる。

日産が保有する株式に付された議決権の自由な行使の制限

2023年7月26日にルノーと日産自動車株式会社との間で締結され、2023年11月8日に発効した新提携契約に基づき、日産グループの議決権（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の15%を保有）は、ルノーの株主総会で行使可能な議決権の15%が上限とされている。

日産によるルノー株の取得・売却制限

新提携契約の条項に基づき、日産はロックアップ条項とスタンドスティル条項による義務を負い、ルノーに対する持分につき発行済株式総数の15%を上限とされている。日産は、特定の限られた状況において、その保有するルノー株式を売却することができ、特に、日産がルノーの資本金の15%という基準値を自らの行為に基づかずに超過した場合（ルノーの資本金を引き下げた場合）、又はルノーが日産の資本金を希薄化したためにロックアップ条項の基準値が15%を下回った場合といったような場合には、日産は保有するルノー株式を売却することができる。このような状況において、日産によるルノー株の処分は、ルノーにより企図され調整され、ルノーが自らの利益のために、又はルノーにより指定された第三者の利益のために優先交渉権を持つ条件でのプロセスの一環として行われる必要がある。

ルノー株式の公募が行われた場合の日産に対する制限

新提携契約の条件に基づき、日産は、（i）ルノーに関する公募又は（ii）公募に関連するルノーの株主の勧誘、又は同じ結果若しくは効果をもたらす取引に、いかなる場合にも、ルノーの取締役会が明示的に支持しない限り、企画、支援、援助又は参加しない義務を負う。

その他の情報については、下記第5-3-(2)「役員状況」も併せて参照のこと。

(2) 【役員状況】

取締役会の構成、準備及び組織

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S.A.の子会社であり、ルノー・グループの自動車及び金融事業の持株会社であるルノー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で見覧可能である。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

ガバナンスの形式

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、当社の戦略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。

(*) 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。

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S.A.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。ルカ・デメオ氏は、ルノーS.A.の年次株主総会により、2023年5月11日付で取締役に任命された。

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。但し、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。

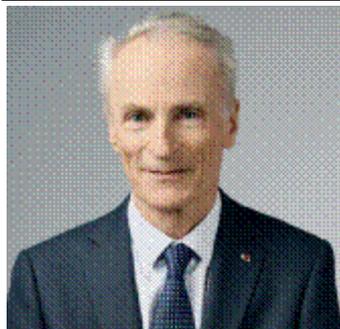
- ・ アライアンスの組織及び展開に関する議論にかかる日産と三菱の連絡役となること。
- ・ 取締役会に対し、ルノーの将来のために有用であると会長が考える新たな合意又はアライアンスを提案すること。
- ・ 適用法令及びアライアンスメンバー間で締結された契約に従い、アライアンス及びそのメンバーの運営又は管理機関への指名のルノー候補者に選出されること。

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
(71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:
2023年5月

現在の任期の満了日:
2027年年次株主総会

所有株式数: 6,690株

経歴 - 専門家としての経験

フランスのHECビジネススクール (Hautes Études Commerciales) を卒業。法学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て職歴を開始。

1996年から2001年までペシネー最高財務責任者及び同グループ理事。2004年までペシネーの一次アルミニウム部門の部門長。アルキャンの執行委員会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。

2005年3月に最高財務責任者及びミシュラン・グループ理事としてミシュランに入社。

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。

2011年5月13日、ミシェル・ロリエ氏と共にミシュラン・グループのマネージング・ゼネラル・パートナーに就任。

2012年から2019年まで、ミシュランの最高経営責任者。

2019年1月24日、ルノーの取締役会長に就任。

フランス内外の会社における役職及びその他の職務

ルノー・グループの会社における役職及び職務

上場会社:

ルノーS.A. (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)

ルノーs.a.s. (フランス) 会長
(2020年まで)

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
(2019年まで)

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。但し、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

生年月日: 1967年6月13日

(56歳)

国籍: イタリア

最初の就任日:

2020年7月

最初の取締役就任日:

2023年5月

取締役の任期の満了日:

2027年年次株主総会

所有株式数: 66,840株

経歴 - 専門家としての経験

1967年にイタリアのミラノで生まれ、ルイージ・ボッコーニ商業大学を卒業し、経営学の学位を取得。

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。

2012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・グループに加わる。その後、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を務めた。

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、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。

2021年4月から2022年10月まで、テレコム・イタリア (TIM) 取締役。

2023年1月以降、欧州自動車工業会 (ACEA) 会長。

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、2023年2月にはボード・オブ・マネジメント及びコーポレート・マネジメント・コミッティに代わるリーダーシップ・チームのメンバーとなる。この新たな単独の経営主体は、ルノー・グループの業務の戦略上、経営上の管理責任を負っている。

2023年11月1日以降、アンペア・ホールディングの最高経営責任者。

フランス内外の会社における役職及びその他の職務

ルノー・グループの会社における役職及び職務

上場会社:

ルノーS.A. (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

アンペア・ホールディング (フランス) 最高経営責任者

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)

TIM S.p.a. (イタリア) 取締役兼指名・報酬委員会メンバー (2022年まで)

セアト (スペイン) エグゼクティブ・コミッティ委員長 (2020年まで)

ドゥカティ (イタリア) 監査委員会メンバー (2020年まで)

ランボルギーニ (イタリア) 監査委員会メンバー (2020年まで)

フォルクスワーゲン・イタリア (イタリア) 取締役会長 (2020年まで)

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最低株式数を5,000株とすることを決定した。

この最低保有義務は、業績連動株式の割当による株式の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、フランス政府が株式を保有する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する新提携契約の定めに従い、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**

フランス政府が株式を保有する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**

フランス政府が株式を保有する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 - ホワイトカラー社員及びこれらに類似する社員」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

新任取締役は、就任後にオンボーディング・プログラムを受けることができる。このプログラムの一環として、新任取締役は、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、並びに事業分野(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、新任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。

2023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を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、2023年12月31日現在の取締役会の独立性の割合は58.3%^(*)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2023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5つの異なる国籍が含まれ、取締役の半数は、世界の様々な地域での業務を通じて獲得した豊富な海外経験を有している。

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を監視している。これに関して、取締役会と戦略及び持続可能開発委員会は、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、ブランド・マネジメント・コミッティ及びアンペアのリーダーシップ・チーム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年までに30%、2035年までに35%、2050年までに50%とする目標を設定した。

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。

取締役会は、2024年2月14日の会議において、2023会計年度末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。上級管理職の女性比率を30%とする目標が2023年末までに達成された（35.6%）一方で、管理職の女性比率は2022年比で1.7ポイント上昇して27.2%となった。

取締役会メンバーの技能のマッピング（2023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
取締役会長	ジャンドミニク・スナール	✓	✓	✓	✓	✓	✓
最高経営責任者	ルカ・デメオ	✓	✓	✓	✓	✓	✓
主要株主2名を代表する取締役	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・ダーメイラク						✓
	ベルナール・デルピ	✓	✓	✓	✓		
	ピエール・フルーリオ	✓	✓				
	アネット・ウインクラー	✓	✓	✓	✓		✓
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		9	7	9	8	3	7

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

2023会計年度における取締役会構成の変化

取締役	事象	日付
フレデリック・マゼラ	辞任	2023年5月11日
ルカ・デメオ	任命	2023年5月11日

取締役会概要（2023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	70	フランス	6,690	C	2019年1月	2027年年次 株主総会	4年11ヶ月	-	-	-
ルカ・デメオ	M	56	イタリア	66,840	CEO	2023年5月	2027年年次 株主総会	7ヶ月			
カトリーヌ・パーバ	F	50	フランス	100	ID	2017年6月	2026年年次 株主総会	6年6ヶ月	-	-	m
フレデリック・バラ	M	51	フランス	FCPE 271.36 単位	DRE	2016年11月	2024年11月	7年1ヶ月	m	-	-
ミリエム・ベンサラ=チャクロウン	F	61	モロッコ	250	ID	2017年6月	2025年年次 株主総会	6年6ヶ月	m	-	-
トーマス・クールブ	M	51	フランス	該当なし	FSR	2018年10月	2025年年次 株主総会	5年2ヶ月	-	-	m
マリー=アニック・ダーメイラック	F	69	フランス	500	ID	2017年6月	2025年年次 株主総会	6年6ヶ月	-	m	-
ベルナール・デルピ	M	59	フランス	2,500	ID	2021年4月	2025年年次 株主総会	2年8ヶ月	c	-	-
ノエル・ディグリップ	M	53	フランス	FCPE 289.55 単位	DRES	2021年4月	2025年年次 株主総会	2年8ヶ月	-	-	m
ピエール・フルーリオ	M	69	フランス	500	ID	2018年6月	2026年年次 株主総会	5年6ヶ月	m	c	-
リチャード・ジャンティ	M	55	フランス	1株及びFCPE 30.3885単位	DRE	2012年11月	2024年11月	11年1ヶ月	-	-	m
エリック・ベルソン	M	61	フランス	100株及び FCPE 1,060.35単 位	DRE	2012年11月	2024年11月	11年1ヶ月	-	m	-
芹澤 ゆう	F	65	日本	100	NR	2016年12月	2025年年次 株主総会	7年	-	-	m

田川 丈二	M	63	日本	0	NR	2020年4月	2026年年次 株主総会	3年8ヶ月	m	-	-
アネット・ ウインクラー	F	64	ドイツ	1,000	ID	2019年6月	2023年年次 株主総会	4年6ヶ月	-	-	c
アレクシス・ ザイデンウェー パー	M	47	フランス	該当なし	FSR	2022年11月	該当なし	1年1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: 戦略及び持続可能開発委員会

C: Chairman of the Board of
Directors (取締役会長)
CEO: 最高経営責任者
c: chairperson/chair (委員長)
m: メンバー
F: 女性
M: 男性

ID: 独立取締役
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

2023年12月31日現在

16名

取締役

59歳

平均年齢

5.4年

勤続年数

58.3%⁽¹⁾

独立取締役

5

国籍

5名

女性

(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。

2023年度の実務取締役会及び委員会出席率

取締役 (2023年12月31日現在)	取締役会 (13回)	監査及び リスク委員会 (6回)	ガバナンス及び 報酬委員会 (6回)	戦略及び 持続可能開発委員会 (4回)
ジャンドミニク・スナール	100%	-	-	-
ルカ・デメオ	100%	-	-	-
カトリーヌ・バーバ	84.6%	-	-	100%
フレデリック・バラ	100%	100%	-	-
ミリエム・ベンサラ=チャクロウン	92.3%	83%	-	-
トーマス・クールブ	76.9%	-	-	100%
マリー=アニック・ダーメイラック	100%	-	100%	-
ベルナルド・デルピ	84.6%	83%	-	-
ノエル・ディグリップ	100%	-	-	100%
ピエール・フルーリオ	84.6%	100%	100%	-
リチャード・ジャンティ	100%	-	-	100%
エリック・ベルソン	100%	-	100%	-
芹澤ゆう	100%	-	-	100%
田川丈二	100%	83%	-	-
アネット・ウインクラー	100%	-	-	100%
アレクシス・ザイデンウェーパー	92.3%	83%	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（2024年5月15日現在）

満了日	取締役	任命方法	最初の取締役就任日
2024年 11月	フレデリック・バラ	従業員により選出された取締役	2016年11月
	リチャード・ジャンティ	従業員により選出された取締役	2012年11月
	エリック・ペルソン	従業員により選出された取締役	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*	年次株主総会により選出された取締役	2017年6月
	トーマス・クールブ	フランス政府の提案により任命された取締 役	2018年10月
	マリー＝アニック・ダーメイラック*	年次株主総会により選出された取締役	2017年6月
	ベルナール・デルピ*	年次株主総会により選出された取締役	2021年4月
	ノエル・ディグリッブ	年次株主総会により選出された取締役	2021年4月
	芹澤ゆう	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	2016年12月
2026年 年次株主 総会	カトリーヌ・バーバ*	年次株主総会により選出された取締役	2017年6月
	ピエール・フルーリオ*	年次株主総会により選出された取締役	2018年6月
	田川丈二	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	2020年4月
2027年 年次株主 総会	ジャンドミニク・スナール*	年次株主総会により選出された取締役	2019年1月
	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	2019年6月
	ルカ・デメオ	年次株主総会により選出された取締役	2023年5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

2024年5月15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。



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
(51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
所有株式数:
100株

**戦略及び持続可能開発委員会委員
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。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。『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。

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、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。

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で設立。

フランス内外の会社における役職及びその他の職務

ルノー・グループの会社における役職及び職務

上場会社:
ルノーS.A.(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
Euveka(フランス)取締役
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)

リーチ(Reech)(フランス)取締役
(2021年まで)

レレバンシー(RelevanC)(フランス)
取締役(2020年まで)



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
(51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：2

024年11月

所有株式数：

FCPE 271.36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

自動製造における上級技術者免状（BTS）を持ち、1995年、ギュイヤンクール・テクノセンターの主要な事業セグメントであるギュ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。

2005年3月から、特殊要求オペレーション（Special Requirements operation）（車輦マーケティング）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。

フランス内外の会社における役職及びその他の職務

ルノー・グループの会社における役職及び職務

上場会社：

ルノーS.A.（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）

該当なし



**ミリエム・ベンサラ＝
チャクロウン**
(MIRIEM BENSALAH-
CHAQROUN)
独立取締役
生年月日：1962年11月14日
(61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
所有株式数：
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・デボ・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。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。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会長。

フランス内外の会社における役職及び その他の職務

ルノー・グループの会社における役職 及び職務

上場会社：

ルノーS.A.（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＝チャクロウン氏
はLes Eaux Minérales d'Oulmèsの非
上場子会社及びノ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

IE大学諮問委員会（マドリッド）委員
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

過去5年間の他社での役職（退任）

スエズ（フランス）取締役（2022年ま
で）

アル・マグリブ銀行（モロッコ中央銀
行、モロッコ）取締役会メンバー兼監
査委員会委員長（2020年まで）



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 (51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

所有株式数: 該当なし

**戦略及び持続可能開発委員会委員
経歴 - 専門家としての経験**

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) 卒業生。

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・マダガスカル事務局次長、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。

2018年8月、企業担当事務局長に就任。

フランス内外の会社における役職及びその他の職務

ルノー・グループの会社における役職及び職務

上場会社:

ルノーS.A. (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
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)

Orano SA (フランス) 検閲官 (2019年まで)



**マリー＝アニック・
ダーメイラック**
(MARIE-ANNICK DARMAILLAC)

独立取締役

生年月日: 1954年11月24日

(69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

所有株式数:

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。

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。

2015年10月、キャナル・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

ルノー・グループの会社における役職及び職務

上場会社:

ルノーS.A.(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)

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年まで)

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年まで)

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年まで)

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

ムウエ・デュ・ヴァール・エ・

デュ・ガールの常任代表(2020年まで)

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年まで)



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
(59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

所有株式数:

2,500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

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プジョー・シトロエン・グループに入社し、2001年から中国の東風プジョー・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。

2015年から2021年まで、サフラン・グループの最高財務責任者に任命され、2021年1月から2021年12月まで、最高経営責任者代理に就任。2022年1月1日から2023年5月まで、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。

2023年6月30日から、アルストム・グループのエグゼクティブ・ヴァイスプレジデント兼最高財務責任者。

フランス内外の会社における役職及びその他の職務

ルノー・グループの会社における役職及び職務

上場会社:

ルノーS.A. (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:

アルストム・グループ (フランス) エグゼクティブ・ヴァイスプレジデント

アルストム・ホールディングス (フランス) 会長兼最高経営責任者
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)

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 (2023年まで)

BPI (フランス) 取締役会メンバー (2021年まで)

アリアン・グループ (フランス) 取締役会メンバー (2021年まで)



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
(53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

所有株式数：

FCPE 289.55単位

戦略及び持続可能開発委員会委員

経歴 - 専門家としての経験

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。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、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。

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

ルノー・グループの会社における役職及び職務

上場会社：

ルノーS.A.（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：

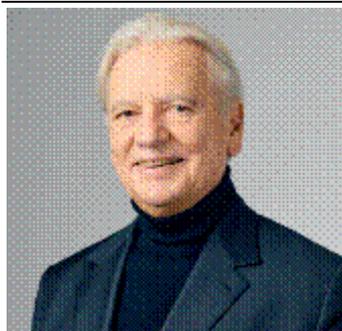
該当なし

その他の法人：

該当なし

過去5年間の他社での役職（退任）

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
(70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

所有株式数:
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。

2016年にクレディ・スイス・フランスの経営から退いた後、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。

フランス内外の会社における役職及びその他の職務

ルノー・グループの会社における役職及び職務

上場会社:

ルノーS.A. (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

過去5年間の他社での役職 (退任)

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
（56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

所有株式数：

1株及びFCPE 30.3885単位

**戦略及び持続可能開発委員会委員
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。フランス自動車セクターの戦略委員会代表。

**フランス内外の会社における役職及び
その他の職務**

**ルノー・グループの会社における役職
及び職務**

上場会社：

ルノーS.A.（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）

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
（61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

所有株式数：

100株及びFCPE 1,060.35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台の自動車を販売。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・マネージャーに就任。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**

**ルノー・グループの会社における役職
及び職務**

上場会社：

ルノーS.A.（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）

該当なし



芹澤 ゆう（せりざわ ゆう）

取締役（日産の提案による任命）

生年月日：1958年7月25日
（65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

所有株式数：

100株

戦略及び持続可能開発委員会委員

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。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。2020年4月より京都大学特任教授。

フランス内外の会社における役職及びその他の職務

ルノー・グループの会社における役職及び職務

上場会社：

ルノーS.A.（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

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）

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
(63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
所有株式数:
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

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を歴任。

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月より最高持続可能性責任者及び専務執行役員に就任。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

ルノー・グループの会社における役職及び職務

上場会社:

ルノーS.A. (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:

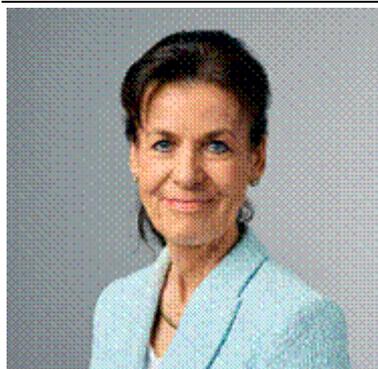
該当なし

その他の法人:

該当なし

過去5年間の他社での役職(退任)

該当なし



アネット・ウインクラー
(ANNETTE WINKLER)

独立取締役

生年月日: 1959年9月27日

(64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:

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:

1,000株

**戦略及び持続可能開発委員会委員長
経歴 - 専門家としての経験**

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を歴任。

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、ダイムラークライスラー・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。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)。

2014年から上場会社エア・リキードの取締役。

フランス内外の会社における役職及びその他の職務

ルノー・グループの会社における役職及び職務

上場会社:

ルノーS.A.(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)

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年まで)

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年まで)



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
(47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次長として財務局に復帰した後、投資・金融犯罪・制裁事務局次長 (2011年から2012年まで)。
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就任。
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

ルノー・グループの会社における役職及び職務

上場会社:

ルノーS.A. (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:

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
タレス (フランス) 取締役兼ガバナンス・報酬委員会及び戦略・CSR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)

該当なし

任務の枠組み内における全取締役の業務上の住所は、当社の本社の住所 (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) である。

取締役会の構成の変更

2023年5月11日の年次株主総会以降、

- ルカ・デメオ氏は取締役として任命された。
- フレデリック・マゼラ氏は取締役を退任した。

2024年5月16日に開催される次回の年次株主総会に対して、取締役会の構成に関する議題が提出される予定はない。当該年次株主総会の終了時、取締役会は引き続き16名で構成され、主要な点は以下のとおりとなる。

	2023年度株主総会終了時の構成	2024年度株主総会終了時の構成
独立性比率	58.3%	58.3%
女性比率	41.7%	41.7%

外国人比率

41.7%

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

取締役会のプレゼンテーション（2024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

<p>ガバナンス及び報酬委員会</p> <p>委員4名</p> <p>66.7%</p> <p>独立⁽²⁾</p>	<p>監査及びリスク委員会</p> <p>委員6名</p> <p>60%</p> <p>独立⁽²⁾</p>	<p>戦略及び持続可能開発委員会</p> <p>委員6名</p> <p>50%</p> <p>独立⁽²⁾</p>
--	--	---

- (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。

リーダーシップ・チーム

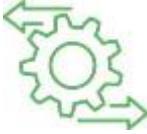
リーダーシップ・チームのプレゼンテーション (2024年3月1日現在)



18	22%	7
メンバー	女性	国籍

<ol style="list-style-type: none"> 1. ルカ・デメオ、ルノー・グループCEO、アンペアCEO 2. ファブリス・カンボリーブ、ルノー・ブランド担当CEO 3. ステファニー・コー、ルノー・グループ コミュニケーション担当最高責任者 4. 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 5. 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 6. キトリー・ド・ペルポール、ルノー・グループ最高法務責任者 7. グイド・ハーク、ルノー・グループ プログラム担当最高責任者 8. フィリップ・クリエフ、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 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 10. ドゥニ・ル・ヴォー、ダチア担当CEO、ルノー・グループ サプライチェーン担当最高責任者 	<ol style="list-style-type: none"> 11. ティエリー・ピエトン、ルノー・グループ最高財務責任者 12. フランソワ・プロヴォ、ルノー・グループ調達・パートナーシップ・公共問題担当最高責任者 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 14. 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 15. ヴェロニク・サラデボ、アライアンス・トランスフォーメーション担当最高責任者 16. セレステ・トマソン、ルノー・グループ監査・リスク担当最高責任者 17. 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 18. 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
--	--

2つの委員会

 <p>戦略委員会 委員15名 毎月</p>	 <p>オペレーションズ委員会 委員11名 隔月</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。

役員報酬等

取締役及び会社役員報酬

会社役員報酬に関する原則

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又は株式による報酬も、取締役職に対する報酬も含まない。

業務執行役員報酬方針は、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. 株主の利益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33%（2023年までの分配制度については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	・自動車市場及び関連分野には、会社役員をめぐる激しい競争がある。したがって、業務執行役員全体の報酬を類似及び競合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・テイク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。

最高経営責任者の報酬方針の決定において考慮する競合企業の構成の詳細については、「最高経営責任者の報酬方針（2024会計年度）」を参照のこと。

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。

取締役及び会社役員の報酬（2023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（2023年）

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の報酬方針は、2023年2月15日の取締役会により設定され、次いで2023年5月11日の年次株主総会により承認された（第12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2023会計年度の報酬方針の詳細については、2022年度有価証券報告書を参照のこと。

本項で提示する2023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2023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、2024年5月16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、2024年5月16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2023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(2023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	8,318ユーロ	8,318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(2023年)

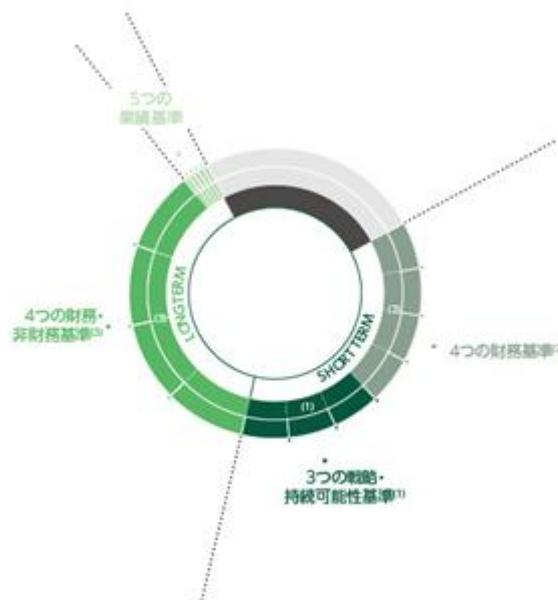
CEOの2023年度報酬の内訳

共同投資制度:
報酬総額の3%

固定部分:
報酬総額の25%

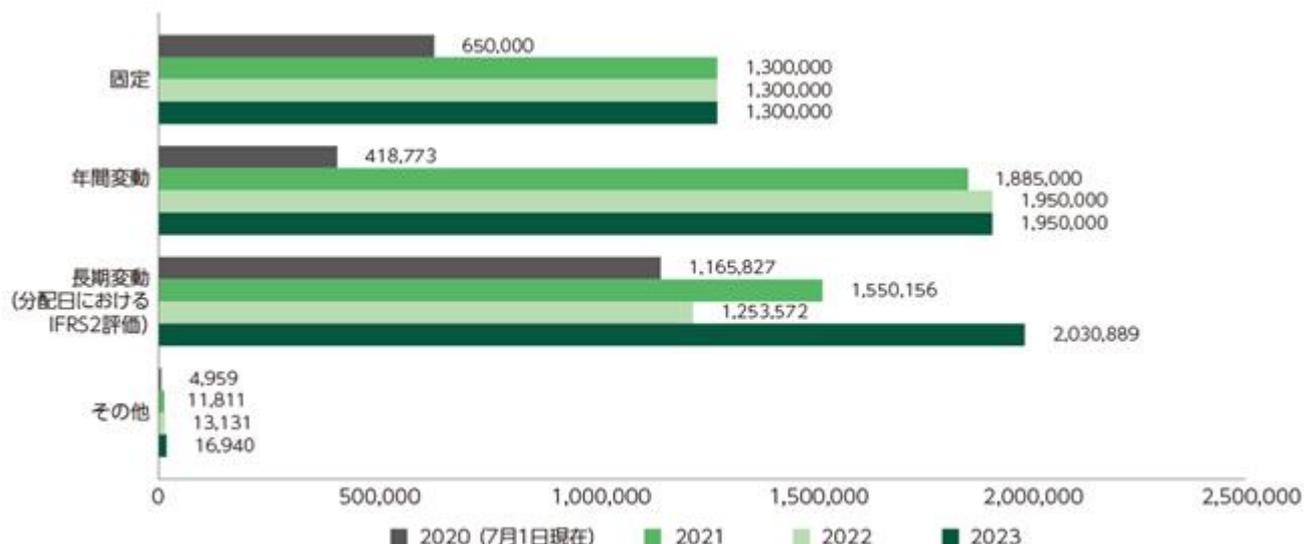
業績連動株式:
報酬総額の36%

年間変動部分:
報酬総額の37%



- (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、2023会計年度に関する最高経営責任者の報酬方針は、2023年2月15日の取締役会により設定され、次いで2023年5月11日の年次株主総会により承認された（第13号決議）。最高経営責任者に関する2023会計年度の報酬方針の詳細については、2022年度有価証券報告書を参照のこと。

以下に提示する2023会計年度のルカ・デメオ氏の報酬要素は、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2023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、2024年5月16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、2024年5月16日の年次株主総会において、最高経営責任者ルカ・デメオ氏に対して2023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、2023会計年度の最高経営責任者に対する変動報酬の支払は、2023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、2024年5月16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。

2023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	2023会計年度に関する付与額又は帳簿価額	概要
固定報酬 (2023年)	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>1,950,000ユーロ (2023会計年度について付与され、2024年に支払われる金額)</p>	<p>2023会計年度中の支払額：1,950,000ユーロ</p> <p>2022会計年度に関して付与されたこの金額は、2023年5月11日の年次株主総会において最高経営責任者の2022年の報酬要素の承認（第11号決議）が採択された後、2023年に支払われた。</p> <p>2023年会計年度に関して付与された金額：1,950,000ユーロ</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>2024年2月14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、2023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>2023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"> <thead> <tr> <th></th> <th style="text-align: center;">最高額(%)</th> <th style="text-align: center;">達成率(%)</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>財務基準</td> <td style="text-align: center;">90%</td> <td style="text-align: center;">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 style="text-align: center;">22.5%</td> <td style="text-align: center;">22.5%</td> </tr> <tr> <td>フリー・キャッシュ・フロー (FCF)</td> <td style="text-align: center;">22.5%</td> <td style="text-align: center;">22.5%</td> </tr> <tr> <td>使用総資本利益率(ROCE)</td> <td style="text-align: center;">22.5%</td> <td style="text-align: center;">22.5%</td> </tr> <tr> <td>固定費(FC)</td> <td style="text-align: center;">22.5%</td> <td style="text-align: center;">22.5%</td> </tr> <tr> <td>戦略・持続可能性基準</td> <td style="text-align: center;">60%</td> <td style="text-align: center;">60%</td> </tr> <tr> <td>戦略</td> <td style="text-align: center;">10%</td> <td style="text-align: center;">10%</td> </tr> <tr> <td>持続可能性</td> <td style="text-align: center;">40%</td> <td style="text-align: center;">40%</td> </tr> <tr> <td>顧客満足/品質</td> <td style="text-align: center;">10%</td> <td style="text-align: center;">10%</td> </tr> <tr> <td>合計</td> <td style="text-align: center;">150%</td> <td style="text-align: center;">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) ルノー・グループOM < 基準境界値の場合は0% ルノー・グループOM = 上の境界値の場合は18% ルノー・グループOM 最大境界値の場合は22.5% <p>ルノー・グループOMの最大境界値は6.7%に設定された。2023年のルノー・グループOMは記録的水準の7.9%に達し、最大境界値を上回った。</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) FCF < 基準境界値の場合は0% FCF = 上の境界値の場合は18% FCF 最大境界値の場合は22.5% <p>FCFの最大境界値は2,700百万ユーロに設定された。2023年12月31日時点のFCFは記録的水準の3,024百万ユーロに達し、最大境界値を上回った。</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) 		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%																																	

- ・ ROCE < 基準境界値の場合は0%
 - ・ ROCE = 上の境界値の場合は18%
 - ・ ROCE 最大境界値の場合は22.5%
- ROCEの最大境界値は21%に設定された。2023年のROCEは2022年の2倍を超える28.5%に達し、最大境界値を上回った。
- ・ 固定費(FC)基準:22.5%(最大22.5%中)
 - ・ FC > 基準境界値の場合は0%
 - ・ FC = 上の境界値の場合は18%
 - ・ FC 最大境界値の場合は22.5%
- 2023年の固定費は、最大境界値を0.1%下回った。

2. 戦略・持続可能性基準

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。

a) 戦略:10%(最大10%中)

この業績基準に関する3つの指標は質的目標を指すものである。

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3つの指標を達成又は超過したことに注目した。

- ・ *エスパスの発売の成功(加重率12.5%)*
2023年6月に発売されたルノー・エスパスは、ハイエンド・バージョンの販売台数の多さで成功し、収益性に好影響を与えた。マスコミ報道も非常に好意的である。
- ・ *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(加重率12.5%)*
2026年+プログラムの財政的軌跡は、2030年までに営業総利益率10%という目標に近づいている。
- ・ *ホース及びアンペアの各組織の創設とリーダーシップ・チームの任命(加重率75%)*
ホース及びアンペアの各組織が創設され、経営チームが任命された。両組織は現在業務を行っている。

b) 持続可能性:40%(最大40%中)

この業績基準の指標は量的な目標を指している。

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3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)(15%)*
2023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、1.7%とすることであった。2023年のFR2比率は1.48%に達し、この水準は達成された。
- ・ *「ルノウ」大学の発展(2023年に3,000名のトレーニング実施を目標とする。)(15%)*
2023年には10,000名超がルノウ大学でトレーニングを受けた。
- ・ *循環型経済事業の発展:2023年にフラン工場における中古車及び機械部品の改修台数を増加(10%)*
2022年の30,684台に対し、2023年には54,000台の中古車がフラン工場で改修された。

c) 顧客満足度/品質:10%(最大10%中)

		<p>この業績基準の2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2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 (1,000台当たり件数(K‰)で測定されるルノー・グループの製品の品質と耐久性の向上) (5%) 「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。この数値は目標の31 K‰に対して22 K‰まで低下し、低減目標は達成された。 ・ 「ディーラーe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)で測定される顧客満足度(5%)。 この目標は達成された: 100%の国々(36ヶ国)が目標を達成した。 <p>したがって、取締役会は、2023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、2023会計年度のルカ・デメ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。</p>
複数年変動報酬	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	最高経営責任者は、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)	<p>75,000株の業績連動株式 = 1,419,330ユーロ (分配日におけるIFRS2評価による帳簿価額)</p> <p>22,500株の業績連動株式 = 467,775ユーロ (分配日におけるIFRS2評価による帳簿価額)</p>	<p>75,000株の業績連動株式の最初の分配</p> <p>2023年5月11日の取締役会は、ガバナンス及び報酬委員会の勧告に基づき、2023年5月11日の年次株主総会により承認された報酬方針に従って、2023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。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%) ・ 自動車部門のネット・キャッシュ・ポジション(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>業績連動株式の追加分配</p> <p>2023年12月14日の取締役会は、ガバナンス及び報酬委員会の勧告に基づき、2023年に予定されていたルノー・グループの再編の各段階が有効に実施されたことを確認した後に、2023年5月11日の年次株主総会により承認された報酬方針に従って、2023会計年度に関して、業績連動株式22,500株を最高経営責任者に追加分配する手続を進めた。</p> <p>2回の分配において同一であるこれらの業績基準は、3年間の累積期間(2023年、2024年、2025年)にわたって測定される。</p> <p>また、業績連動株式の最終的な取得は、取締役会による2回の各付与日から3年超の在籍条件に従う。</p> <p>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S.A.の株式資本の0.033%に相当するものであった。</p>

<p>共同投資制度</p>	<p>共同投資株式7,790株 = 143,784ユーロ (分配日における IFRS2評価による帳簿 価額)</p>	<p>2023年9月27日、最高経営責任者は、2023年共同投資制度に基づいてルノー株式7,790株を38.2742ユーロの株価で購入することにより、298,156.02ユーロを投資した。</p> <p>2023年5月11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12月14日の取締役会は、2023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。)7,790株を、最高経営責任者に分配した。</p> <p>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。</p> <p>なお、これらの共同投資株式7,790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 3 MIS WORLD)(最大20%) ・ CO₂排出量の低減(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(2024年、2025年、2026年)にわたって評価される。</p> <p>また、共同投資株式の取得は、分配日から最短3年間の在籍条件に従う。さらに、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>最高経営責任者は2023年5月11日以降、これに関する報酬を受領しなかった。</p>
<p>現物給付</p>	<p>16,940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台から利益を受ける。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>
<p>退職給付</p>	<p>0ユーロ</p>	<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

<p>競業禁止補償</p>	<p>0ユーロ</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、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>
----------------------	-------------	--

<p>補完的年金制度</p>	<p>0ユーロ</p>	<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、促進できるとみなした。</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。</p> <p>2023会計年度に関する当社の拠出額は18,146.76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>2023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、406,250.04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行為れ、2023会計年度に関する支払額は406,250.04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>
-----------------------	-------------	--

2021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達成率

2021年4月23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、2021年4月23日の取締役会は、2021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(2021年、2022年、2023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25%)
- ・ フリー・キャッシュ・フロー(FCF)(最大25%)
- ・ 1台当たり総収益の年間増加率(最大25%)
- ・ グローバル・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商用車からのCO₂排出量の削減)(最大25%)

ガバナンス及び報酬委員会の勧告に基づき、2024年2月14日、取締役会は、2021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)	25%	・TSR < ベンチマークの場合は0% ・TSR = ベンチマークの場合は11.25% ・TSR > ベンチマーク+10%の場合は25% ベンチマーク < TSR < ベンチマーク+10%の場合は線形補間	0% 2021年-2023年のTSRは-3.99%であり、同期間のベンチマーク(31.26%)を下回った。
フリー・キャッシュ・フロー(FCF)	25%	・FCF < 予算の場合は0% ・FCF = 予算の場合は17.5% ・FCF > 予算+20%の場合は25% 予算 < FCF < 予算+20%の場合は線形補間	25% 2021年-2023年の累積FCFは6,415百万ユーロであり、同期間の予算において設定された累積額(4,287百万ユーロ)を上回った。
1台当たり純収益の年間増加率	25%	・年間増加率 < 3%の場合は0% ・年間増加率 = 3%の場合は17.5% ・年間増加率 > 4%の場合は25% 3% < 年間増加率 < 4%の場合は線形補間	25% 1台当たり総収益の累積年間増加率は34.3%と定められた。
CO ₂ 排出量 - カーボン・フットプリント	25%	・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17.5% ・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25% 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	20.93% 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2023年までの間に27%削減することであった。 2023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28.14%であった。
合計	100%		70.93%

このため、取締役会は、2021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70.93%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、2024年4月23日に、ルカ・デメオ氏に関して、合計で53,197株の権利が確定する。

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 - 各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)

	2023年	2022年	2021年
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)	3,266,940	3,263,131	3,196,811
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)	1,887,105	1,061,718	1,550,156
(1)			
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)	143,784	191,854	なし

合計	5,297,829	4,516,703	4,746,967
----	-----------	-----------	-----------

(1) 2023会計年度については、この金額は、2023年5月11日の当社株主総会により承認された報酬方針に従って行われた最高経営責任者に対する業績連動株式の2回の分配の価値に相当する。すなわち、2023年5月11日の取締役会による業績連動株式75,000株の分配と、2023年12月14日の取締役会による業績連動株式22,500株の追加分配である。各分配は、取締役会による当該株式の分配日現在のIFRS2に基づく手法を使用して評価された。

表2 - 各業務執行役員に支払われた報酬の総括

(AFEP-MEDEF規範の勧告に基づく第2表)

(単位：ユーロ)

	2023年		2022年		2021年	
	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	1,300,000	1,300,000
年間変動報酬	1,950,000	1,950,000	1,950,000	1,885,000	1,885,000	418,773
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	16,940	16,940	13,131	13,131	11,811	11,811
合計	3,266,940	3,266,940	3,263,131	3,198,131	3,196,811	1,730,584

表3 - 各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⁽¹⁾

(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	30 CEO 2023年 5月11日	75,000	1,419,330ユーロ	2026年 5月11日	2026年 5月11日	あり これらの業績連動株式の権利確定は、以下の業績基準の達成に左右される。 ・株主総利回り(TSR)、最大25% ・自動車部門のネット・キャッシュ・ポジション、最大25% ・1台当たり純収益の年間増加率、最大25% ・ヨーロッパにおける電気乗車の販売台数の構成割合、最大25% (詳細については2022年度ルノー有価証券報告書を参照のこと。)
	30 CEO - 追加 2023年 12月14日	22,500	467,775ユーロ	2026年 12月14日	2026年 12月14日	
	30 CEO 共同投資 2023年 12月14日	7,790	143,784ユーロ	2027年 2月14日	2028年 12月14日	あり これらの共同投資株式の権利確定は、以下の業績基準の達成に左右される。 ・株主総利回り(TSR)、最大20% ・ルノー・グループの営業総利益率(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(GMF 3 MIS World)の低減、最大20% ・CO ₂ 排出量の削減(ヨーロッパで生産される車両1台当たりkg)、最大20% (詳細については2022年度ルノー有価証券報告書を参照のこと。)

(1) 2023年2月15日の取締役会によって最高経営責任者に分配された共同投資株式は、本表には記載されていない。実際には、この分配は、2022年の共同投資制度へのデメオ氏の参加の一環として、2022会計年度に関する報酬方針に従って行われた。詳細については2022年度ルノー有価証券報告書を参照のこと。

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	2020年7月29日	45,421	最終的な取得株式数は、3年間の累積期間(2020年、2021年、2022年)にわたって評価される4つの業績基準の達成率によって決定された。また、これらの株式の権利確定は、株式の付与決定日から3年間の在籍を条件としていた。これらの45,421株は、2023年7月29日に、ルカ・デメオ氏によって最終的に取得され、同日付で入手可能となった。最高経営責任者は、任期満了までの間、業務執行役員として最終的に取得した業績連動株式に起因する株式の25%を保持する義務を負っている。 (詳細については、2022年度ルノー有価証券報告書を参照のこと。)

取締役の報酬 (2023年)

フランス商法第L.225-45条の規定に従い、2018年6月15日の年次株主総会は、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。

取締役の報酬方針は、取締役会及び各委員会の会議への出席に関する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
- ・ 当該年度中に開催された会議の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、2023年5月11日の年次株主総会において承認された（第14号決議）。

次の表は、2023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、取締役会長及び最高経営責任者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給与を受領することが規定されている。したがって、かかる給与は開示されない。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。

2023年5月11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、2023会計年度に関して取締役に帰属する報酬総額は1,054,071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、2024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、2024年5月16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)

下表の総額は、取締役会により採択され、年次株主総会において承認された取締役報酬の分配・計算を規定する規則に基づいて計算されている。

(単位：ユーロ)

取締役	2023会計年度		2022会計年度	
	2023会計年度に 関する分配額	2023会計年度中 の支払額	2022会計年度に 関する分配額	2022会計年度中 の支払額
スナール氏	0	0	0	0
デメオ氏 ⁽¹⁾	0	-	-	-
バーバ氏	67,615	64,167	64,167	76,194
バラ氏 ⁽²⁾	73,000	73,000	73,000	77,000

ベンサラ=チャクロウン氏	67,808	64,167	64,167	73,000
クールブ氏 ⁽³⁾	64,923	61,250	61,250	66,000
ダーメイラック氏	73,000	73,000	73,000	80,361
デルピ氏	85,115	84,667	84,667	39,472
ディグリップ氏 ⁽²⁾	73,000	73,000	73,000	36,472
フルーリオ氏	127,615	133,000	133,000	114,667
ジャンティ氏 ⁽²⁾	73,000	73,000	73,000	68,000
ル・ピエ氏 ⁽³⁾⁽⁴⁾⁽⁹⁾	-	29,929	29,929	-
マゼラ氏 ⁽⁵⁾	22,186	67,083	67,083	36,472
オステルターク氏 ⁽²⁾⁽⁶⁾	-	-	-	35,778
ペルソン氏 ⁽²⁾	73,000	73,000	73,000	80,083
芹澤氏	73,000	73,000	73,000	74,000
スーリス氏 ⁽⁷⁾	-	41,333	41,333	93,000
田川氏 ⁽⁸⁾	0	0	0	0
トーマス氏 ⁽⁶⁾	-	-	-	39,397
ヴィアル氏 ⁽³⁾⁽⁴⁾	-	36,452	36,452	85,000
ウインクラー氏	93,000	93,000	93,000	78,000
ザイデンウェーバー氏 ⁽³⁾⁽⁹⁾	87,808	20,702	20,702	-

- (1) 2023年5月11日に任期が始まった取締役。
- (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。
- (3) 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。
- (4) 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。
- (5) 2023年5月11日に任期が終了した取締役。
- (6) 2021年4月23日に任期が終了した取締役。
- (7) 2022年5月25日に任期が終了した取締役。
- (8) ルノーの取締役を務める従業員には当該役職に関する報酬の受領資格がない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関する報酬を一切受け取らない。
- (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（「公平性比率」）

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、2024年5月16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10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、Sofrastock、RCIバンクSA、ルノー・リテール・グループ（RRGフランス）、アルピーヌ（ディエップ）、SODICAM 2、アンペア・ソフトウェア、アンペア・エレクトリシティ、アンペアS.A.S及びアンペア・クレオンである。

2023年にこれらの10社に雇用されていた31,001名は、2023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81%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。

- ・ 会計年度中に支払われた固定報酬
- ・ 会計年度中に支払われた変動報酬
- ・ 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）
- ・ 会計年度中に支払われた現物給付の帳簿価額
- ・ 会計年度中に分配された業績連動株式（IFRS価額）
- ・ 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

これら10社の従業員及びルノーSAの会社役員に対する報酬は、年額に換算した。

これに関連する会社役員は、最高経営責任者及び取締役会長である。

提示された報酬は、個々の役員ではなく職位に関連するものであるため、同じ職位の役員の変更は、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)

		2023年	2022年	2021年	2020年	2019年
取締役会長	年間報酬	458,749	459,476	458,992	378,975	453,499
	変動率(N/N-1)(%)	0%	0%	21%	-16%	
	従業員の平均報酬に対する比率	7.2	6.8	7.6	7	7
	変動率(N/N-1)(%)	6.6%	-10.7%	10.7%	-8%	
	従業員の報酬中央値に対する比率	9.2	9.3	10.6	8	9
	変動率(N/N-1)(%)	-2.1%	-11.6%	25.1%	-9%	
最高経営責任者	年間報酬	5,298,259	4,445,548	3,281,129	2,606,926	3,401,812
	変動率(N/N-1)(%)	19%	35%	26%	-23%	
	従業員の平均報酬に対する比率	84	66	54	47	56
	変動率(N/N-1)(%)	27%	21%	16%	-15%	
	従業員の報酬中央値に対する比率	106	90	76	58	70
	変動率(N/N-1)(%)	17%	20%	30%	-17%	
従業員	平均報酬	63,309	67,623	60,312	55,124	60,823
	変動率(N/N-1)(%)	-6%	12%	9.40%	-9%	1%
	報酬中央値	50,115	49,158	43,406	44,851	48,824
	変動率(N/N-1)(%)	2%	13%	-3.2%	-8%	2%

ルノー・グループの業績	ルノー・グループの営業総利益率	7.9%	5.6% (2)	3.6% (2)	-0.8%	4.8%
	変動率(N/N-1)(%)	60% (1)	125% (3)	550%	-113%	-24%

- (1) 2023年のIFRS第17号「保険契約」の初度適用による調整を考慮した後の2022年の営業総利益率5.5%を元に計算した変動率。
- (2) 当社が公表した営業総利益率。
- (3) ロシア連邦の非継続事業に関連するIFRS第5号の適用による調整後の2021年の営業総利益率2.8%を元に計算した変動率。

2023会計年度における比率の変化の説明

2023年における従業員報酬の平均値の下降は、主に、検討対象とした企業の範囲が2022年に比べて拡大したことによるものである。

2023年の最高経営責任者の報酬の増加は、2023年に同氏に分配された業績連動株式の数の増加と、会計評価額の上昇によるものである。

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。

2024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、2024年2月14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、2024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、2024会計年度に関する取締役及び会社役員の報酬方針は、2024年5月16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。

2024会計年度に関する潜在的な変動報酬要素の支払いは、2024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（2024会計年度）

フランス商法第L.22-10-8条 に従って2024年5月16日の年次株主総会に提出される決議

第16号決議 - 2024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2023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2024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。

2024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、2024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（2024会計年度）

フランス商法第L.22-10-8 条に従って2024年5月16日の年次株主総会に提出される決議

第17号決議 - 2024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従業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2023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2024会計年度の最高経営責任者の報酬方針を承認する。

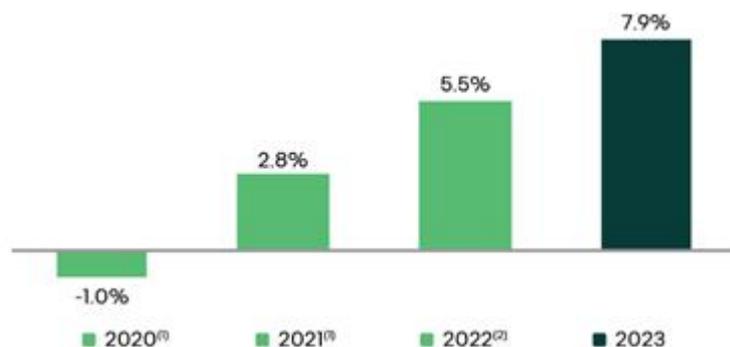
2020年1月にルカ・デメオ氏がルノー・グループの最高経営責任者に任命されたことが発表された当時、ルノー・グループはガバナンス上、戦略上の危機に陥っていた。すでに弱体化していたルノー・グループは、世界的なパンデミックの影響への対処を迫られ、財政状態も非常に悪化していた（2020年半期の成績：自動車部門の営業総利益は-1.6十億ユーロ、自動車部門のフリー・キャッシュ・フローは-6.4十億ユーロ、ルノー・グループの当期純利益は-7.4十億ユーロ）。2020年7月、取締役会とその会長ジャンドミニク・スナール氏は、ルノー・グループの立て直しを主導し、また内燃機関及びハイブリッド車に加え、電気自動車、ソフトウェア、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登場に対応する新たな戦略を定める任務をルカ・デメオ氏に託した。

同氏による統治開始直後、2021年1月に発表したルノーリユーション戦略プランは、ルノー・グループの競争力の回復を目指すものであった。最高経営責任者とそのチームの決断と尽力のおかげで、予想外の逆風（ロシアからの撤退、半導体危機など）にもかかわらず、当初の財務・経営目標は前倒しで達成された。4年足らずの間に、ルノー・グループは以下の事柄を達成した。

- 健全な財政状態の回復（2023年から配当金支払いを再開、2022年から2023年の間にすべての金融信用格付機関が見通しをネガティブから安定的へ変更、2023年は記録的な営業総利益及びフリー・キャッシュ・フローを計上、銀行団から借り入れたフランス政府の保証付きローンを期限前返済）。

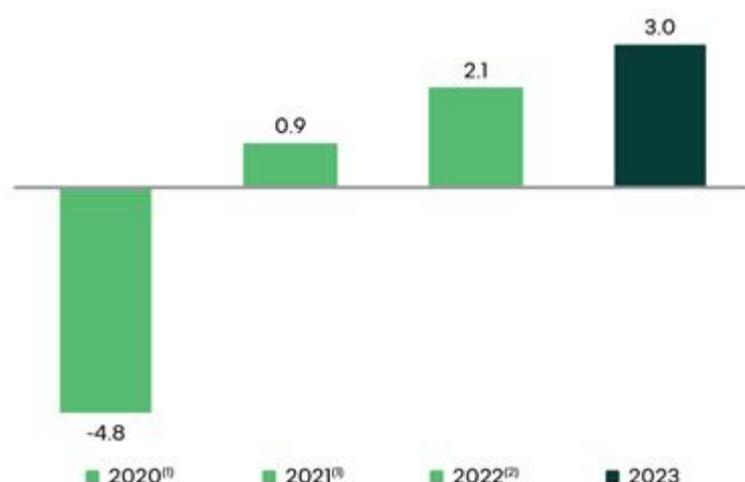
営業総利益率

売上高に占める割合(%)



フリー・キャッシュ・フロー

単位：十億ユーロ



- (1) ロシアからの撤退を反映した調整後。
- (2) IFRS第17号に基づき修正再表示されている。

- ・ 2024年から2025年にかけて17の競争力ある製品からなる新たなラインナップを発売し、また価値重視の販売方針をとることで、商業的リポジショニングを達成した。
- ・ 従業員をルノー・グループの新たな戦略的方向性の実施に参加させ、また大規模な従業員持株制度の立ち上げを通じてより適切な価値共有のための条件を作り出すことにより、従業員のコミットメントを強化した。従業員持株比率は2030年までに10%の達成を目指しているが、2023年末にはすでに2020年末比+1.6ポイントの5.07%に達している。
- ・ すべてのパートナーのための価値を創造する実利的かつ運用的なアプローチに基づいて、日産及び三菱とのアライアンスにおける長期的なパートナーシップを再定義した。

2024年、取締役会は、最高経営責任者としてのルカ・デメオ氏への委任を新たに4年間更新したいと考えている。

このような背景の下、また市場プラクティスに沿って、ガバナンス及び報酬委員会は、2020年以降のルノー・グループの発展（価値創造の勢いを回復）、異論なく認められた最高経営責任者のプロフィール、ルノー・グループの新規事業に関するものを含む同業他社のプラクティス、及びルノー・グループが社内外のステークホルダーに対して採用した価値共有方針に照らして、ルノー・グループの報酬方針を詳細に分析した。また、当委員会はその分析において、2020年の報酬方針が当時の状況に適合したものであり、同業者のプラクティスよりも低い報酬水準につながったことを考慮した。

この報酬方針の包括的な検討は、2022年（共同投資制度の導入）及び2023年（長期インセンティブプランに基づいて分配される株式数の増加）の2回に及び一時的な調整の後に行ったものであり、かかる調整には、

最高経営責任者に加えて、ルノー・グループの150名を超える主要従業員が関与し、長期的な価値創造を視野に入れたルノー・グループの徹底的な変革を支援するために一時的に実施された。但し、固定及び変動年次報酬要素については、最高経営責任者の任期の全期間を通して変更はなかった。

当委員会は、この検討の一環として、前回の年次株主総会において特定の株主が行った発言にも対処しつつ、報酬方針が魅力、人材維持、ステークホルダーの利益との一致という課題に適切に対応できるよう確保するために、長期的な視点を取りたいと考えた。

実際に、取締役会は、投票結果を分析した結果、報酬要素をより明確にするために、報酬方針から共同投資制度を除外することを決定した。このように、より一般的な仕組みに戻すことで、報酬体系をよりシンプルにしたいという株主の期待に応えることができる。取締役会は、今後ルノー・グループの様々なステークホルダーと連携し、ステークホルダーの期待の変化をモニタリングしていく。

この徹底的な分析により、ルノー・グループの最高経営責任者の新任期の条件の定義の指針として、以下の3つの主要な目標が採用された。

- ・ 報酬を簡素化して透明性を高め、モニタリングを容易にすること。
- ・ 報酬をアップグレードして、魅力度の課題に対応すること。
- ・ 報酬をすべてのステークホルダーの利益と一致させること。

1. 報酬の簡素化

この簡素化の目標により、報酬方針から共同投資制度が除外され、また使用する業績基準の数が削減された。

共同投資制度は、幹部社員の個人的利益と株主の利益を一致させる興味深い方法であったが、多数の基準の設定につながった。そこで、取締役会は、業績連動株式の毎年の分配について、3つの財務基準と1つの持続可能な開発基準に関する最高経営責任者の行動に再び焦点を当てたいと考えた。

2. 魅力度の課題に対応する報酬のアップグレード

2つ目の目標は、急速に変化する当業界の将来に向けた戦略的ビジョンを持ち、長期的に実行するために必要なリーダーシップを備えた有能な幹部社員を惹きつけるための激しい競争の中で、最高経営責任者の報酬パッケージをアップグレードし、その魅力を確保することである。その必要性は、世界の自動車セクターにおいて異論なく認められている最高経営責任者のプロフィールによって強化される。

まず、ルノー・グループの変革という視点から、取締役会は、比較対象として使用するピアグループ（以下「パネル」という。）の構成を見直すことを決定した。

このため、ガバナンス及び報酬委員会は専門企業を採用し、以下の通り、業界の動向の把握と関連するパネルの選定を支援させた。

- ・ 多数の株主から寄せられた期待に応えるため、当委員会は、非ヨーロッパ企業をパネルに含めなかった。
- ・ 次いで当委員会は、自動車セクターだけでなく、人材の誘致においてルノー・グループと競合する関連セクター（自動車部品メーカー、ソフトウェア、電機）の企業を選定することによって、ルノー・グループの戦略的な進化を反映させたいと考えた。
- ・ 従業員数や売上高などの基準を考慮の対象とした。これら2つの基準については、ルノー・グループはパネルの中央値近辺に位置している。
- ・ ルノー・グループの変革と業界で見られる変化を考慮すると、時価総額は意思決定における重要な基準ではなかった。実際、一部の企業の時価総額はルノー・グループとは合致しないものの、それらの事業の性質を考慮すれば、パネルに含めることは合理的である。

そこで、最高経営責任者の報酬の魅力を確保するため、2つ目の目標は、更新後のパネルの中央値まで報酬を引き上げることである。

以下の通り、合計13社が参照パネルに選定された。

自動車セクター

ステランティス

フォルクスワーゲン

関連セクター

コンチネンタル

ミシュラン

メルセデス・ベンツ・グループ	ピレリ
BMW	シーメンス
アウディ	SAP
ボルボ	ABB
フェラーリ	

最高経営責任者の報酬をピアグループの報酬と一致させるという目標に加え、同氏のプロフィール（同氏が引き受けた課題及び同氏が達成した異論なく認められる成果を考慮した場合に、大きな変革の過程にあるセクターにおいて戦略的構造変革を推進する能力のある自動車セクターの国際的リーダーからなる非常に小さなグループの一員である。）に照らして、当委員会は、最高経営責任者の報酬をパネルの中央値まで引き上げることを決定した。このアップグレードの目標は、以下の通り、同氏のすべての報酬要素に適用された。

- ・ **年間固定報酬を1.7百万ユーロに設定する。**この増額の前は、最高経営責任者の年間固定報酬はパネルの一番下の四分位群に属しており、パネルの75%超の企業がルノー・グループの最高経営責任者の報酬よりも高い年間固定報酬を提示していた。この増額後の最高経営責任者の年間固定報酬は、パネルの中央値に位置づけられる。
- ・ **最高経営責任者の年間変動報酬の上限を、ルノー・グループの従業員に適用される上限（225%まで）に合致させるとともに、この上限に到達するための目標を引き上げ、優秀な成績を上げることを奨励する。**ルノー・グループのホワイトカラーには、固定給の割合に対応する計算基準の最大225%の賞与を受ける資格がある。
- ・ **長期報酬の一部として付与される業績連動株式数を120,000株に増加する。**この増加は、2023年の業績連動株式総数105,290株（特に共同投資制度を含む。）の分配に比べると、依然として緩やかである。

その結果、最高経営責任者の報酬総額は、パネルの第1四分位群の最下位から第2四分位群の最下位に移動することになる。委員会は、パネルの他の幹部社員に支払われる報酬と比較して妥当な水準を保ちつつ、最高経営責任者の報酬の魅力を確認するために、その報酬総額を第2四分位群の中央に位置づけるために、更新不可能な特定の「ルノーリユーション・プラン」を、以下の通り分配することを決定した。

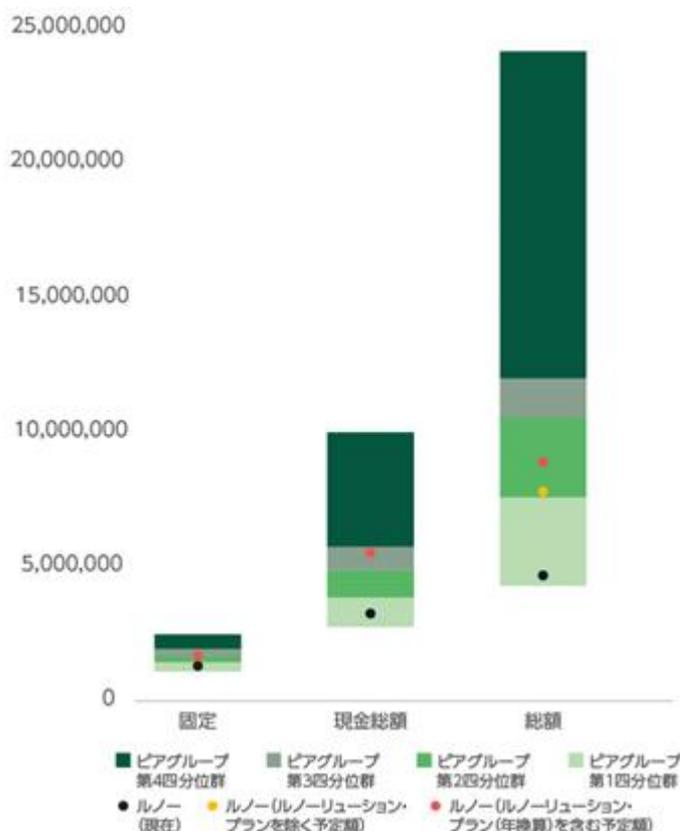
- ・ **最高経営責任者の任期の更新に際して、戦略プランに連動する在職・業績条件に従って行う株式の付与からなる「ルノーリユーション・プラン」。**自動車産業が直面する課題は、ルノー・グループのカルチャーの変化と徹底的な変革を要求している。この報酬要素は、最高経営責任者が4年の任期の全期間にわたって戦略プランを成功裏に実施することを確保するものである。本プランは、在任期間全体にわたり、IFRS価値で年額最高1.109百万ユーロ（すなわち、IFRS価値で総額4.437百万ユーロの業績連動株式を1回分配すること）に相当する。

以下のグラフは、最高経営責任者の報酬について、パネルと比較した位置付けを示したものである。透明性、一貫性、読みやすさの観点から、理論的に獲得可能な最大限の金額を報酬パッケージとして提示しているが、パッケージの80%は業績条件に左右される。

ルノーCEOの最高報酬（パネルとの比較）

LTI:IFRS価値による（2023年の付与）

ルノーリユーション・プラン:任期を通じた年換算



3. 報酬をすべてのステークホルダーの利益と一致させること

3つ目の目標は、すべてのステークホルダーの利益が、最高経営責任者の報酬に対する修正と一致するよう確保することである。この目標は、一方では、従業員持株制度の強化と前年よりも著しく高い配当金の支払いに、また他方では、年間変動報酬と毎年の業績連動株式制度の金額の保有、返済、安定性を規定する新たな条件の設定に反映されている。

2022年以降、ルノー・グループは、ルノー・グループ戦略の実行の一環として、従業員の株式保有を促進するための特に意欲的な政策に乗り出し、2030年までに従業員がルノーSAの資本の10%を保有することを目指している。2022年と2023年に実施した最初の2つのルノー・グループ・シェアプランにより、ルノーの株式資本の1.6%に相当する約4.8百万株をルノー・グループの従業員に新たに譲渡することができた。2023年12月31日現在、従業員は株式資本の5.07%を保有している。

最高経営責任者の任期更新の一環として、取締役会は、価値の共有に対するルノー・グループのコミットメントを改めて表明し、また大規模な従業員による株式保有のスキームを更新したいと考えた。

このスキームは、新たな戦略の成功に対する集団的なコミットメントを強化し、またルノーの株主基盤の安定性に貢献しつつ、ルノー・グループの従業員の長期的利益を株主の長期的利益と一致させることに役立つものである。

また、株主の長期的利益との一致は、増配にも表れている。2024年5月16日の年次株主総会に承認を求めて提出される予定の2023年会計年度に関する配当案は1株当たり1.85ユーロであり、前年比で1株当たり1.60ユーロ増、配当性向は連結当期純利益の17.5%となる(ルノー・グループ持分)^(*)。なお、配当方針では、配当性向を段階的、規律的に引き上げ、中期的に純利益(ルノー・グループ持分)の35%とすることを定めている。そのために、ルノー・グループは、「投資適格」信用格付への復帰という最優先事項を実現する必要がある。

(*) 日産株式の売却による償却額880百万ユーロを除く。

最後に、以下の通り新たな条件を導入することにより、株主の長期的利益との一致も確保された。

- ・ 「ルノー・グループ・プラン」には以下が含まれる。

在職条件

クローバック条項

取得年に続く2年間(すなわち2030年まで)において、財務諸表の修正再表示(会計基準を理由とする場合を除く。)につながる誤り又は不正確さの結果として、又は当社の行動規範に対する重大な

違反があった場合、又は最高経営責任者の職務に関連して懲戒処分若しくは法的刑罰が科された場合は、取締役会は、最高経営責任者に対し、ルノーリ्यूション・プランの金額の100%を上限として、返還を要求することができる。

取得後1年間の保有期間

この株式は、権利確定日から1年間の保有を条件としている。

なお、本プランは在任期間中の更新を予定していない。

- ・ 2024年以降分配される業績連動株式制度においては、任期を通じて保有義務のある株式の割合が、権利確定期間末時点で取得した株式の25%から33%まで拡大される。この保有要件は、株主の利益との長期的な一致を保証するものである。
- ・ 最高賞与率（225%）は、在任期間中同一とする。
- ・ 毎年の分配株式数は、在任期間を通じて変わらず、120,000株とする。

年間固定報酬

最高経営責任者の年間固定報酬は、12ヶ月の分割払いで支払われる年間総額1,700,000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225%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。

2024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、ルノーリ्यूション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。

2024会計年度に関する財務基準（固定報酬の0%から135%）

最高経営責任者の変動報酬方針の継続性と安定性を確保するため、以下の4つの財務基準及びその加重率が維持されている。

- ・ 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）

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モニタリングを可能とするものである。
加重率 (固定報酬に 対する比率)	最大33.75%	最大33.75%	最大33.75%	最大33.75%

<p>支払率</p>	<ul style="list-style-type: none"> ・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33.75% <p>上下の境界値の間で線形補間</p>	<ul style="list-style-type: none"> ・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33.75% <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33.75% <p>上下の境界値の間で線形補間</p>	<ul style="list-style-type: none"> ・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33.75% <p>上下の境界値の間で線形補間</p>
-------------------	---	--	---	--

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。

2024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90%）

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年以降の報酬方針と合致している。この戦略の詳細は、「持続可能な開発戦略」に示している。

戦略基準は、2024年の課題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
<p>目標</p>	<p>戦略プラン「ルノーリユージョン」の成功は、ルノー・グループの長期的な未来にとって優先事項である。</p>	<p>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。</p>	<p>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。</p>
<p>加重率(固定報酬に対する比率)</p>	<p>目標及び最大の場合15%</p>	<p>目標及び最大の場合60%</p>	<p>目標及び最大の場合15%</p>
<p>量的指標</p>		<ul style="list-style-type: none"> ・健康と安全性：2024年の休業日数を伴う労働災害発生率の目標値は1.4% (FR2) (15%) ・「ルノウ」大学の進展：2024年の研修人数の目標は5,000名超(15%) 	<ul style="list-style-type: none"> ・事故発生数：1,000台当たり件数(K°/°°)によって表示される年間目標の達成率(7.5%) ・「ディーラーE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(7.5%)
<p>質的指標</p>	<ul style="list-style-type: none"> ・アンペアの強化の確保(5%) ・ラファール、セニック、ルノー5、ダスター、マスター、A290の発売の成功(5%) ・フレクシス：管理チーム及び運営組織の選任(5%) 	<ul style="list-style-type: none"> ・循環型経済事業：ザ・フューチャー・イズ・ニュートラル(TFIN)に向けた戦略的パートナーシップの推進(30%) 	

フランス商法第L.22-10-34条 に従い、最高経営責任者への2024会計年度に関する年間変動報酬の支払いは、2024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2025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

2024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。

・毎年の業績連動株式分配制度

長期報酬は、主に、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、2024年2月14日の取締役会は、2024会計年度に関して最高経営責任者に120,000株の業績連動株式を分配することを決定した。当該業績連動株式に関する業績基準は、3年の累積期間（2024年、2025年、2026年）にわたって測定される。

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。

さらに、最高経営責任者について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

ルノー・グループの戦略との密接な連動性を確保するため、以下の4つの基準を採用している。

	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	温室効果ガスの削減
目標	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。	この指標は当社の財務収支、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。	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。	この指標は、スコープ及びスコープ（産業活動）とスコープ 下流（自動車の排出量）の均等な組み合わせである。
加重率(分配に占める比率)	25%	25%	25%	25%

<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には0% ・増加率が上の境界値と同等の場合には17.5% ・増加率が最大境界値以上の場合には25% <p>上下の境界値の間で線形補間</p>	<ul style="list-style-type: none"> ・排出量の値が基準境界値以上の場合には0% ・排出量の値が上の境界値と同等の場合には17.5% ・排出量の値が最大境界値以下の場合には25% <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>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。</p>			

・4年間の「ルノーリユーション・プラン」：2024年の業績連動株式の分配

ルノーリユーション・プランは、在職・業績条件に従うことを前提として2024年に行うルノー株式の1回の分配で構成されている。分配の価値（IFRS基準に準拠して見積もられる。）は最大4,437,000ユーロであり、これが分配額の上限である。株式数は、分配日の前月のルノーの平均株価に基づき、取締役会により分配日に決定される。

2028年の権利確定時、業績条件の査定後において、権利が確定した株式の総価値は、分配日における株式の時価総額に相当する上限を超えることはできない。権利が確定した株式数は適宜下方修正される可能性がある。取締役会は、かかる上限を分配と権利確定の両方に適用することにより、ルノーリユーション・プランの金額を管理下に置くことを意図している。

ルノーリユーション・プランの業績基準

業績条件は、4年間の累積期間（2024年、2025年、2026年、2027年）にわたって評価される。それらは以下の通り、4つの主要な目標に基づく意欲的な戦略を反映している。

1. ルノー・グループを変革すること
2. 長期的な価値創造に向けて収益性の高いパートナーシップを組み合わせることで、有機的な実質成長を促進すること
3. 持続可能な成長に向けた循環型経済及びエネルギー移行のパイオニアとなること
4. 技術的進歩を成し遂げ、イノベーションの最前線に立つこと

これらの4つの目標は、活動の境界と分野ごとに分けられており、実施された措置の管理とモニタリングの強化が可能になっている。

このように、取締役会は、最高経営責任者の業績をその任期満了時に総体的かつ要求の厳しい方法で評価したいと望んでおり、また4年後には不適切であることが判明したり、さらに最高経営責任者を設定された方針から逸脱させたりする可能性がある数値指標にのみ焦点を当てることを回避したいと望んでいる。この変化する状況において、選定された4つの戦略目標は、報酬方針の他の要素にすでに組み込まれている主に量的な基準とは異なるものであり、明確かつ要求の厳しいロードマップを定めつつ、必要な距離を保つことを可能としている。取締役会は、業績期間末に徹底した評価を行い、ルノー・グループの株主とステークホルダーに公表する予定である。

<p>ルノー・グループを変革すること</p>	<p>長期的な価値創造に向けて収益性の高いパートナーシップを組み合わせることで、有機的な実質成長を促進すること</p>	<p>持続可能な成長に向けた循環型経済及びエネルギー移行のパイオニアとなること</p>	<p>技術的進歩を成し遂げ、イノベーションをリードすること</p>
------------------------	---	---	-----------------------------------

範囲	ルノー・グループ	ルノー	ダチア	アルピーヌ	ザ・フューチャー・イズ・ニュートラル	モビライズ	アンペア	フレクシス
目標	株主、顧客及び従業員のための価値創造を目的として、ルノー・グループの戦略的変革を加速する。当社の目的と文化を振興し、未来のモビリティに対する共通のビジョン（環境及び社会的イノベーションを原動力とした低炭素、責任及び安全）を促進しつつ、持続可能な業績を生み出す。最高幹部の後継者育成計画に多様性を組み込むことで、この戦略的変革の着実な実行を確保し、将来を確実にする。	新車発売と100%電気自動車への移行を通じてEUにおけるブランドイメージを向上させる一方で、地理的な対応範囲と欧州外への輸出を拡大する。	CセグメントICEやハイブリッド車を通じてEUにおけるブランドイメージと収益性の向上を維持する一方で、電動化の道筋「à la Dacia」に弾みをつける。	投資の共有及びリスク分散のためのパートナーシップの専門知識を組み合わせた特別な市場開拓戦略を用いて、アルピーヌ・ドリム・ガレージの発展を促進し、同ブランドのグローバル化を可能にする。	個人からOEM、サプライヤー、解体業者、保険会社に及ぶ自動車産業全体を対象に、自動車の全ライフサイクルに沿った循環型経済のソリューションを提供する独自のプラットフォームを開発する。	ルノー・グループ及びその事業体の利益のために、エネルギー移行のための資産・技術・ソリューションを開発、資金提供、運営する。	技術/イノベーションの卓越性を担保しつつ、収益性の高い道筋を確立するため、次期電気自動車のラインナップを定義する。	電気自動車とLCVにおける従来のルノー・グループの主導的地位を活用し、ラストマイル物流事業の成長市場に対応する。
加重率 (分配に占める割合 (%))	30%	10%	10%	10%	10%	10%	10%	10%

このプランには任期中は更新されず、また以下の規定がある。

・クローバック条項

権利確定年の翌2年間（すなわち2030年まで）において、取締役会は、最高経営責任者に対し、故意の誤り若しくは不正確性により、又は当社の行動規範に対する重大な違反があった場合には、ルノーリューション・プランの金額の100%を上限として、返還を要求することができる。

・取得後の保有期間を追加する条項

ルノーリューション・プランの株式は、権利確定日から1年間の保有期間を条件としている。

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33%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時に、業績連動株式制度に起因する株式のリスク・ヘッジ取引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)	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。

取締役職に対する報酬

最高経営責任者は、当社における取締役職に関して、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・デモ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・デモ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・デモオ氏は、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・デモ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・デモオ氏は、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・デモオ氏の退職時に、この競業禁止契約を適用するかを決定し、また、同契約を一方的に放棄することができる。なお、ルカ・デモ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・デモ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・デモ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）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、ルノー社外の特殊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（2024会計年度）

フランス商法第L.22-10-8条 に従って2024年5月16日の年次株主総会に提出される決議

第18号決議 - 2024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2023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2024会計年度の実績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取締役報酬の分配方法は、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。

ガバナンス及び報酬委員会の勧告に従い、取締役会は、2024年会計年度に関して、取締役の報酬方針を変更することを提案する。このため、取締役会会議に関する固定部分と変動部分の上限額を以下の通り引き上げる。

- ・ 固定部分：18,000ユーロから20,000ユーロへ
- ・ 変動部分：35,000ユーロから40,000ユーロへ

委員会会議に関する固定部分と変動部分の金額は変更しない。

これらの報酬方針の変更は、取締役1名につき最大7,000ユーロの増加に相当する。この増額を勘案した場合、取締役への分配総額は、2018年以降、株主により定められている総額1,500,000ユーロをはるかに下回る水準にとどまる。

次の表は、取締役報酬の新たな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	20,000	40,000	60,000	0	20,000
委員会	5,000	15,000	20,000	20,000	-

なお、取締役会長及び最高経営責任者は取締役職に対する報酬を受領しない。

各取締役の2024会計年度の報酬額は、2024会計年度の財務諸表の承認のために招集される取締役会によって決定される。

2024会計年度の取締役の報酬は、2025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給与を受領することが規定されている。したがって、かかる給与は開示されない。

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

業績連動株式制度の分配方針

法的枠組

2022年5月25日に開催された年次株主総会は、第26号決議において、当社及びノ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ノ又は会社役員利益のために、当社の既存株式及びノ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。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。

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、及び（ ）在籍条件を条件とする。

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日に開催された年次株主総会の第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。

2024年5月16日の年次株主総会の票決に付された第27号決議の条件に基づき、株主は、業績連動株式の分配のために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権限を更新するよう求められる。

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。

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

2024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（グループ・エグゼクティブ・コミッティ）の18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・マネジャー

シニア・マネジャーは受益者であり、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。

その他の受益者

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。

- ・ 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
- ・ 2023年プランでは1,537名

従業員の株式保有方針

2022年以降、ルノー・グループは、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成長させる強い方針の実施に全力を傾けている。

ルノー・グループにおける従業員の株式保有の復活は、その運営に関する2022年5月25日及び2023年5月11日の株主総会におけるいくつかの承認決議により補強された。2023年2月15日の取締役会は、2年連続で、2023年の従業員による株式保有の推進を承認した。このように、ルノー・グループは、2030年までに従業員の持株比率を大幅に引き上げるという目標を追求している。

従業員の株式保有に関する新たな方針はまた、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。
- ・ 「業績連動株式制度の分配方針」に記載した業績連動株式の年次分配による長期変動報酬。
- ・ 2022年及び2023年に最高経営責任者及びリーダーシップ・チームのメンバーを含むルノー・グループの主要幹部に提供された共同投資制度のような、特別なプランの不定期の実施。これは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。

この方針の様々な仕組みは、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ている。

従業員株式保有制度 - ルノーリユーション・シェアプラン2023

ルノー・グループは、価値の共有に全力で取り組む中で、2023年に大規模な従業員株式保有推進活動であるルノーリユーション・シェアプランを2年連続で実施した。2023年9月に開始されたルノーリユーション・シェアプラン2023は30ヶ国で展開され、100,000名を超える従業員（及びフランスの適格退職者）に提供された。

「レボリユーション」戦略プランの各ステージが順調に実施されて、従業員がその恩恵を受けられるよう確保するため、ルノー・グループは、さらに、2023年プランに基づいて提供される拠出金を2022年プランと比較して30%増額することを決定した。この大幅な増額により、受領資格のある従業員は、2022年プランの下で12株の無償付与を受けたのと比較して、最大16株の無償株式を受け取ることができた。

前回と同様、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、ディアック及び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2023年の取り組みにおいて、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8株の無償割当（30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（23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日間の平均株価から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26.28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8株を上限とする追加拠出（最初の2株の購入については300%（すなわち6株の無償株式）、3株目の購入については200%（すなわち2株の追加の無償株式）のマッチング拠出）を行った。

募集期間は2023年9月18日から10月2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11月22日に交付された。このように取得された株式は、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、2028年6月30日まで（例外的な早期売却の場合を除く。）保有しなければならない。

2022年と同様、ルノーリユーション・シェアプラン2023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。95,000名を超える従業員が8株の無償割当の恩恵を受け、約38,000名の従業員が追加株式の購入に応募し、応募率はグループ全体で36%となった。

本募集に関連してルノー・グループが提供した拠出（8株相当の一方的拠出及び8株を上限とする追加的マッチング拠出）は、約861,500株、すなわちルノーSAの株式資本の約0.29%に上った。

従業員の投資総額は33,379,000ユーロを上回り、従業員1人当たり平均引受額は881ユーロであった。これは1,270,100株を上回り、ルノーSAの株式資本の約0.29%に相当する。

2023年の推進活動により、ルノーSAの株式資本の0.72%に相当する約2,131,700株の追加株式がルノー・グループの従業員に移転された。

ルノーリユーション・シェアプラン2023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、過去3年間の戦略的方向性に対する従業員の信頼を再び示したものである。

これは、2030年までに従業員の株式保有比率を10%とすることを旨とするルノー・グループの目標において、さらに重要なステップである。

2023年の共同投資

ルノー・グループは、また、2023年に、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460名の主要幹部に対して提示された共同投資制度を更新した。

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取得された業績連動株式の権利確定は3年2ヶ月の権利確定期間の後に行われ、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1年10ヶ月の保有義務に従う。

2023年12月14日の取締役会は、共同投資制度の参加者（最高経営責任者を除く。）165名に業績連動株式78,495株を付与した。

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

プラン27から30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、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。

2023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1.76%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、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	2023年12月31日現在の行使済オプション数	2023年12月31日現在の取消又は失効オプション総数	2023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	2023年12月31日現在の取消株式数	2023年12月31日現在の残存株式数
2019年6月12日の年次株主総会による承認						
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	366,807	0
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	17,605	0
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	29,579	0
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	152,450	1,381,046
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	41,250	1,561,500
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
プラン29 共同投資2022 従業員	2023年2月15日	201,694	2026年2月15日	2028年2月15日	573	201,121
プラン29 CEO 共同投資2022	2023年2月15日	8,629	2026年5月15日	2028年5月15日	0	8,629
プラン30	2023年2月15日	1,547,226	2026年2月15日	2026年2月15日	12,800	1,534,426
プラン30 CEO	2023年5月11日	75,000	2026年5月11日	2026年5月11日	0	75,000
プラン30 共同投資2023	2023年12月14日	78,495	2027年2月15日	2028年12月14日	0	78,495
プラン30 CEO 共同投資2023	2023年12月14日	7,790	2027年2月15日	2028年12月14日	0	7,790
プラン30 - 追加	2023年12月14日	175,515	2026年12月14日	2026年12月14日	0	175,515
プラン30 CEO - 追加	2023年12月14日	22,500	2026年12月14日	2026年12月14日	0	22,500

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	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 27 ⁽¹⁾	プラン 28	プラン 29	プラン 29 共同投資 2022	プラン 30	プラン 30 共同投資 2023	プラン 30 追加
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)	483,463	160,000	160,000	183,000	33,422	188,000	23,541	55,500
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)	133,108	133,108	0	0	0	0	0	0

(1) 2023年2月15日の取締役会は、2020年の業績行動計画の業績基準の83.19%が満たされたことを確認した。

(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2023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2023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（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	382.005	7%			0%	2.34	382.005
・ 完全連結子会社	0.741	120.968	22%	2.852	465.589	97%	3.593	586.557
小計 A	3.08	502.810	92%	2.852	465.589	97%	5.93	968.073
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	44.078	8%			0%	0.27	44.078
・ 完全連結子会社				0.1	16.325	3%	0.1	16.325
小計 C	0.27	44.078	8%	0.1	16.325	3%	0.37	60.403
財務諸表の証明以外の業務								
小計 D = B + C	0.27	44.078	8%	0.1	16.325	3%	0.37	60.403
合計 E = A + D	3.35	546.888	100%	2.95	481.588	100%	6.30	1,028.475

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	382.005	52%				2.34	382.005
・ 完全連結子会社	1.27	207.328	28%	2.95	481.588	93%	4.21	687.283
小計 A	3.61	589.333	80%	2.95	481.588	93%	6.56	1,070.920
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%				0.0	0.0
・ 完全連結子会社	0.02	3.265	0%	0.05	8.163	2%	0.07	11.428
小計 B	0.02	3.265	0%	0.05	8.163	2%	0.07	11.428

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	142.028	19%				0.87	142.028
・ 完全連結子会社	0.04	6.530	1%	0.19	31.018	6%	0.22	35.915
小計 C	0.90	146.925	20%	0.19	31.018	6%	1.09	177.943
財務諸表の証明以外の業務								
小計 D = B + C	0.92	150.190	20%	0.24	39.180	7%	1.16	189.370
合計 E = A + D	4.53	739.523	100%	3.19	520.768	100%	7.71	1,258.658

法定監査人及びそのネットワークの報酬表（2023年）

	マザー			マザー ネットワーク			合計（2023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S.A.及びルノーs.a.s.	2.76	450.570	32%			0%	2.76	450.570
・ 完全連結子会社	3.79	618.718	45%	2.96	483.220	97%	6.75	1,101.938
小計 A	6.55	1,069.288	77%	2.96	483.220	97%	9.51	1,552.508
法令により要求される財務諸表の証明以外の業務								
・ ルノーS.A.及びルノーs.a.s.								
・ 完全連結子会社								
小計 B	0.00		0%	0.00		0%	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S.A.及びルノーs.a.s.	1.85	302.013	22%			0%	1.85	302.013
・ 完全連結子会社	0.10	16.325	1%	0.09	14.693	3%	0.19	31.018
小計 C	1.96	319.970	23%	0.09	14.693	3%	2.04	333.030
財務諸表の証明以外の業務								
小計 D = B + C	1.96	319.970	23%	0.09	14.693	3%	2.04	333.030
合計 E = A + D	8.51	1,389.258	100%	3.05	497.913	100%	11.56	1,887.170

法及び補足的合意により要求される財務諸表の証明以外の業務は、アンペアの設立に係る作業に関するものである。

企業体の要求により提供された会計の証明以外の業務は、主にホースの実施に関連する作業に関するものである。

	KPMG SA			KPMG ネットワーク			合計（2023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S.A.及びルノーs.a.s.	2.76	450.570	27%				2.76	450.570

・ 完全連結子会社	4.25	693.813	42%	3.12	509.340	95%	7.37	1,203.153
小計 A	7.01	1,144.383	70%	3.12	509.340	95%	10.13	1,653.723
法令により要求される財務諸表の証明以外の業務								
・ ルノーS.A.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S.A.及びルノーs.a.s.	2.66	434.245	26%			0%	2.66	434.245
・ 完全連結子会社	0.37	60.403	4%	0.15	24.488	5%	0.52	84.890
小計 C	3.03	494.648	30%	0.15	24.488	5%	3.18	519.135
財務諸表の証明以外の業務								
小計 D = B + C	3.03	494.648	30%	0.15	24.488	5%	3.18	519.135
合計 E = A + D	10.04	1,639.030	100%	3.27	533.828	100%	13.31	2,172.858
法及び補足的合意により要求される財務諸表の証明以外の業務は、アンペアの設立に係る作業に関するものである。 企業体の要求により提供された会計の証明以外の業務は、主にホースの実施に関連する作業に関するものである。								

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

2023年12月31日に終了した年度に係る財務諸表の承認のために開催される年次株主総会
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、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2023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旨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、2023年12月31日に終了した年度中に締結された以下の契約については、フランス商法（Code de commerce）第L. 225-38条に基づき、貴社の取締役会からの事前の承認を得た旨の通知を受けたことを報告する。

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（日産の推薦により選任された貴社取締役）

ジャンドミニク・スナール氏及びピエール・フルリオ氏（貴社及び日産の取締役）

「包括契約」及びその修正「第1次修正包括契約」

2023年2月5日の会議において、貴社の取締役会は、貴社及び日産の間での「包括契約」の締結を承認した。当該契約の目的は、ルノーS.A.と日産の間のパートナーシップを再構築し、ルノー・日産・三菱アライアンス（「アライアンス」）を強化するための枠組みを提供することである。この契約は2023年2月6日に署名された。

この契約の主な目的は、以下を対象とする最終契約に署名するための枠組みの確立である。

- i. アライアンスの再構築： ルノー及び日産の間の株式持ち合いの割合を議決権の15%にリバランスすること、アライアンスの新たなガバナンス体制を実現することなど。
- ii. 「リロード」プロジェクトの実施： 日産との間で、市場、車両及びテクノロジーを対象とした具体的な事業プロジェクトに関するパートナーシップを展開することを含む。
- iii. 日産のアンペア・プロジェクトへの参加： 日産が新法人アンペア・ホールディングスS.A.S.に対する戦略的投資家となることを含む。

この契約は2023年11月7日に修正されたが、貴社の取締役会は、2023年11月5日の会議において事前に修正を承認した。

修正契約の主な目的は、株式持ち合いのリバランスが完了した日にルノーS.A.と日産がそれぞれ互いの資本で保有することとなる株式数につき微調整を行うことであり、それによって、当該リバランスの完了の日にルノーにより信託に移転される日産の株式数を調整することである。

この契約及びその修正の条件は、貴社の価値に影響を与えない。

貴社の取締役会は、この契約及び修正契約の締結により、貴社と日産のパートナーシップを再構築し、アライアンスを強化することができることを指摘し、それらの締結が貴社の利益となる理由を説明した。

「新提携契約」及びその修正「第1次修正改定新提携契約」

2023年2月5日の会議において、貴社の取締役会は、貴社及び日産の間での「新提携契約」と題する契約の締結を承認した。当該契約の目的は、アライアンスのガバナンスの枠組みを提供し、貴社及び日産の間の資本関係を決定することである。この契約は2023年7月26日に署名された。

この契約は、以下の貴社及び日産の間での従前の契約を置き換えるものである。

- i. 2002年3月28日の再締結版提携基本契約（その修正を含む。）
- ii. 1999年3月27日のアライアンス及び資本参加契約（2000年6月8日付の第1号修正による修正を含む。）
- iii. 2019年3月12日の覚書

この契約の目的は、貴社と日産の関係性について新たな枠組みを定義することであり、以下を規定することである。

- i. アライアンスの新たなガバナンス体制を確立すること。
- ii. 貴社の保有する日産株式の28.4%を信託に譲渡することにより、貴社及び日産の間の株式持ち合いを株式資本の15%にリバランスすること、また、貴社又は貴社の指示に基づき信託会社が行う日産株式の売却に関し日産が行使可能な優先交渉権を設定すること。

- iii. 貴社及び日産により行使可能な議決権の上限を、議決権の15%とし、当該議決権を自由に行使可能とすること。
- iv. 相互の取締役会に両社の代表を置くこと。貴社及び日産はそれぞれ、各々の取締役会に対し2名の取締役の指名を提案することができる。

この契約は2023年11月7日に修正されたが、貴社の取締役会は、2023年11月5日の会議において事前に修正を承認した。

修正契約の主な目的は、株式持ち合いのリバランスが完了した日にルノーS.A.と日産がそれぞれ互いの株式資本で保有することとなる株式数につき微調整を行い、それに応じて、保有及び上限責任の割合の数値を調整することである。

この契約及びその修正の条件は、貴社の価値に影響を与えない。

貴社の取締役会は、この契約の締結が、貴社と日産のパートナーシップを再構築し、アライアンスの実効性を強化・確保し、その範囲内での価値創造を最大化すると述べ、貴社の利益となる理由を説明した。貴社の取締役会は、この修正契約の締結が、ルノーS.A.と日産の間の株式保有のリバランスの効果的な実現に資するものであることを考慮の上、貴社の利益となる理由を説明した。

「日産株式譲渡契約」

2023年12月11日の会議において、貴社の取締役会は、貴社及び日産の間での「日産株式譲渡契約」と題する契約への署名を承認した。当該契約の目的は、2023年12月12日に公表された日産の株式買戻しプログラムにおける貴社の参加条件を定義することであった。この契約は2023年12月12日に署名された。

この契約で規定される譲渡は、日産が株式買戻しを実行する前日の取引日における日産株式の終値に相当する価格で、信託により保有する日産株式211,000,000株を上限とするものである。

貴社の取締役会は、これが貴社及び日産の間の株式持ち合いのリバランスの一環であることを示した上で、この契約の締結が貴社の利益となる理由を説明した。また、これはルノー・グループの資本配分戦略に沿うものであり、当該戦略は以下の2つのフェーズに分かれている。

- i. 営業成績の改善、フリー・キャッシュ・フローの創出及び債務削減を図りつつ、ルノー・グループの「レボリューション」フェーズ（アンペア及びホースを含む。）の戦略的プロジェクトを実施すること。
- ii. 各種バリューチェーンを中心としたルノー・グループの発展を図り、株主に還元すること。

この契約に基づく売却により、ルノーS.A.は、信託により保有する日産株式最大211,000,000株について、日産が株式買戻しを実行する前日の取引日における日産株式の終値に相当する価格で、即時の流動性を得ることができる。

2023年12月13日、貴社は、信託により保有していた日産株式211,000,000株を、568.5円（3.62ユーロ）の単価で、総額763.82百万ユーロで売却した。日産はこれらの株式を2023年12月15日に買い戻し、消却した。

日産自動車株式会社（「日産」）及びアンペア・ホールディングスS.A.S.（旧商号ルノー・オペレーション3）（「アンペア」）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（日産の推薦により選任された貴社取締役）

ジャンドミニク・スナール氏及びピエール・フルーリオ氏（貴社及び日産の共通の取締役）

「投資契約」

2023年2月5日の会議において、貴社の取締役会は、貴社、日産及びアンペアの間での「投資契約」の締結を承認した。当該契約の目的は、貴社が設立し電気自動車及びソフトウェアに特化した新会社アンペアに対し、日産が投資しその戦略的投資家になるための条件を定義することである。この契約は2023年7月26日に署名された。

この契約の条件は以下を定義している。

- i. アンペアに対する日産の投資額
- ii. アンペア株式の公募を行う場合の、日産の投資に関する条件
- iii. 2024年12月31日以前にアンペア株式の公募が行われない場合の、アンペアによる日産向けの私募に関する条件

- iv. アンペア株式の公募を行う場合、又は、場合により、日産向け私募の場合の、ルノーS.A.及び日産の間で締結される株主間契約の草案。
- v. 同様の取引における標準的な表明保証。当該投資の完了は、適用される規制当局の承認を含め、一般的な前提条件に服する。

この契約の条件は、貴社の価値に影響を与えない。アンペア株式の引受けを通じて日産が行う最大投資額は、600百万ユーロである。

貴社の取締役会は、この契約の締結が、ルノーS.A.が保有する子会社であるアンペア内における価値創造を最大化し、ルノー・日産・三菱アライアンスの強化に資すると述べ、貴社の利益となる理由を説明した。

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（フランス政府により指名された貴社取締役）及びアレクシス・ザイデンウェーバー氏（フランス政府により指名された貴社取締役）

「ガバナンス契約終了証書」

2023年11月5日の会議において、貴社の取締役会は、貴社及びフランス政府の間での「ガバナンス契約終了証書」と題する契約の締結を承認した。当該契約の目的は、貴社及びフランス政府との間で2016年2月4日に締結されたガバナンス契約を正式に終了させることである。当該ガバナンス契約は、貴社の株主総会に提出された一定の決定に関してフランス政府が保有する議決権の自由な行使を制限するものであった。この契約は2023年11月8日に署名された。

この契約の締結は、2002年3月28日に貴社及び日産の間で締結した再締結版提携基本契約が終了したことによるものである。当該契約では、日産は、貴社の株式に付随する議決権を、行使可能な議決権の15%を上限として行使できることが定められていた。貴社及び日産の間で2023年7月26日に署名された新提携契約が2023年11月8日付で発効したことにより、この契約終了の効力が発生した。

貴社の取締役会は、フランス政府による議決権の行使に上限を付すガバナンス契約がこれにより終了したため、フランス政府が現在ではその保有するルノー株式に付随する株主総会でのすべての議決権を自由に行使可能であると述べ、この契約の締結が貴社の利益となる理由を説明した。

この契約の条件は、貴社の財務的価値に影響を与えない。

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2023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。

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

の

関係者

芹澤ゆう氏及び田川丈二氏（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。

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取締役）

ガバナンス契約

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。

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、配当の分配、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、重要な会社資産の処分、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、及び特定された株主からの株式の買戻しに関する決定を除く。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、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、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、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任期の変更、並びに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。）のような大半の日常的な意思決定を除く。

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、「再締結版提携基本契約」（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。

「ガバナンス契約終了証書」の署名により、2023年11月8日付でガバナンス契約は終了した。

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（日産の提案により選任された貴社取締役）

「再締結版提携基本契約」

2002年3月28日、貴社及び日産は、「再締結版提携基本契約」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。

「再締結版提携基本契約」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「再締結版提携基本契約」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、「再締結版提携基本契約」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再締結版提携基本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、「再締結版提携基本契約」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。

「新提携契約」の署名により、2023年7月26日付で「再締結版提携基本契約」は終了した。

パリ・ラ・デファンス 2024年2月23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】

該当事項なし。「(2) 役員の状況」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2023年度及び2022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2023年及び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。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 S.A.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2024年2月16日現在の対顧客電信直物売相場、1ユーロ = 163.25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】
2023年度財務諸表
(1) 連結財務諸表

連結損益計算書

	注	2023年度		2022年度 ⁽¹⁾	
		百万ユーロ	億円	百万ユーロ	億円
売上高	4	52,376	85,504	46,328	75,630
製品及びサービス売上原価		(41,414)	(67,608)	(37,111)	(60,584)
研究開発費	10-A	(2,144)	(3,500)	(2,125)	(3,469)
販売費及び一般管理費		(4,701)	(7,674)	(4,522)	(7,382)
その他の営業利益及び営業費用	6	(1,632)	(2,664)	(379)	(619)
その他の営業利益		430	702	425	694
その他の営業費用		(2,062)	(3,366)	(804)	(1,313)
営業利益（損失）		2,485	4,057	2,191	3,577
実質有利子負債コスト		88	144	(181)	(295)
総有利子負債コスト		(326)	(532)	(349)	(570)
現金及び金融資産に係る収益		414	676	168	274
その他の財務収益及び財務費用		(615)	(1,004)	(305)	(498)
財務収益（費用）	7	(527)	(860)	(486)	(793)
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		880	1,437	423	691
日産	12	797	1,301	526	859
その他の関連会社及び共同支配企業	13	83	135	(103)	(168)
税引前利益		2,838	4,633	2,128	3,474
当期税金及び繰延税金	8	(523)	(854)	(524)	(855)
継続事業からの当期純利益		2,315	3,779	1,604	2,619
継続事業からの当期純利益 - 親会社株主持分		2,198	3,588	1,634	2,668
継続事業からの当期純利益 - 非支配株主持分		117	191	(30)	(49)
非継続事業からの当期純利益	3	-	-	(2,320)	(3,787)
非継続事業からの当期純利益 - 親会社株主持分		-	-	(1,988)	(3,245)
非継続事業からの当期純利益 - 非支配株主持分		-	-	(332)	(542)
当期純利益		2,315	3,779	(716)	(1,169)
当期純利益 - 親会社株主持分		2,198	3,588	(354)	(578)
当期純利益 - 非支配株主持分		117	191	(362)	(591)
基本的1株当たり利益（単位：ユーロ/円）		8.11	1,323.96	(1.30)	(212.23)
継続事業の基本的1株当たり利益 - 親会社株主持分		8.11	1,323.96	6.01	981.13
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)	(1,193.36)
希薄化後1株当たり利益（単位：ユーロ/円）		7.99	1,304.37	(1.30)	(212.23)

継続事業の希薄化後 1 株当たり利益 - 親会社株主持分		7.99	1,304.37	6.01	981.13
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)	(1,193.36)
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	271,009	271,009	272,097	272,097
希薄化後 1 株当たり利益計算用	9	275,141	275,141	274,251	274,251

(1) 2022年の数値には、2023年のIFRS第17号「保険契約」の初度適用後の修正再表示が含まれる(注2-A)。

[次へ](#)

連結包括利益計算書

	2023年度						2022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	2,838	(523)	2,315	4,633	(854)	3,779	(192)	(524)	(716)	(313)	(855)	(1,169)
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	(141)	(93)	(234)	(230)	(152)	(382)	320	31	351	522	51	573
確定給付型年金制度に係る数理計算上の差異	(138)	(93)	(231)	(225)	(152)	(377)	320	31	351	522	51	573
資本等を通じて公正価値で測定される資本性金融商品	(3)	-	(3)	(5)	-	(5)	-	-	-	-	-	-
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	(388)	124	(264)	(633)	202	(431)	878	(73)	805	1,433	(119)	1,314
在外事業に係る為替換算調整勘定 ⁽³⁾	57	-	57	93	-	93	(10)	-	(10)	(16)	-	(16)
超インフレ経済下の在外事業に係る為替換算調整勘定	(226)	-	(226)	(369)	-	(369)	71	-	71	116	-	116
日産に対する投資の部分的ヘッジ ⁽³⁾	247	-	247	403	-	403	(25)	-	(25)	(41)	-	(41)
キャッシュ・フロー・ヘッジ商品の公正価値の調整 ⁽²⁾	(472)	126	(346)	(771)	206	(565)	327	(77)	250	534	(126)	408
資本を通じて公正価値で測定される負債性金融商品 ⁽²⁾	6	(2)	4	10	(3)	7	(13)	4	(9)	(21)	7	(15)
非継続事業から損益に再分類された項目	-	-	-	-	-	-	528	-	528	862	-	862
親会社及び子会社からのその他の包括利益項目 合計(A)	(529)	31	(498)	(864)	51	(813)	1,198	(42)	1,156	1,956	(69)	1,887
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	94	-	94	153	-	153	196	-	196	320	-	320

確定給付型年金制度に係る数理計算上の差異	98	-	98	160	-	160	193	-	193	315	-	315
その他	(4)	-	(4)	(7)	-	(7)	3	-	3	5	-	5
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	(1,074)	-	(1,074)	(1,753)	-	(1,753)	710	-	710	1,159	-	1,159
在外事業に係る為替換算調整勘定	(1,096)	-	(1,096)	(1,789)	-	(1,789)	755	-	755	1,233	-	1,233
その他	22	-	22	36	-	36	(45)	-	(45)	(73)	-	(73)
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)	(980)	-	(980)	(1,600)	-	(1,600)	906	-	906	1,479	-	1,479
その他の包括利益項目(A)+(B)	(1,509)	31	(1,478)	(2,463)	51	(2,413)	2,104	(42)	2,062	3,435	(69)	3,366
包括利益	1,329	(492)	837	2,170	(803)	1,366	1,912	(566)	1,346	3,121	(924)	2,197
親会社株主持分			746			1,218			1,654			2,700
非支配株主持分			91			149			(308)			(503)

(1) 2022年の数値には、2023年のIFRS第17号「保険契約」の初度適用後の修正再表示が含まれる(注2-A)。

(2) 2023年度に損益に再分類された数値は注18-Fに示す。

(3) 在外事業に係る為替換算調整勘定及び日産に対する投資の部分的ヘッジに再分類された項目には、ルノーによる保有株式売却後の日産の為替換算調整勘定の損益への再分類が含まれる(注12-A参照)。

[次へ](#)

連結財政状態計算書

	注	2023年12月31日現在		2022年12月31日現在 ⁽¹⁾	
		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	4,626	7,552	4,700	7,673
有形固定資産	10-B	12,251	20,000	11,705	19,108
関連会社及び共同支配企業に対する投資		16,554	27,024	18,210	29,728
日産	12	15,667	25,576	17,487	28,548
その他の関連会社及び共同支配企業	13	887	1,448	723	1,180
長期金融資産	22	695	1,135	413	674
繰延税金資産	8	670	1,094	593	968
その他の非流動資産	17	784	1,280	911	1,487
非流動資産合計		35,580	58,084	36,532	59,638
流動資産					
棚卸資産	14	4,924	8,038	5,213	8,510
販売金融債権	15	49,615	80,996	44,247	72,233
自動車顧客債権	16	825	1,347	998	1,629
短期金融資産	22	1,224	1,998	1,416	2,312
未収還付税金	17	224	366	154	251
その他の流動資産	17	4,822	7,872	4,097	6,688
現金及び現金同等物	22	20,677	33,755	21,774	35,546
売却目的で保有する資産	3	4,022	6,566	3,861	6,303
流動資産合計		86,333	140,939	81,760	133,473
資産合計		121,913	199,023	118,292	193,112

	注	2023年12月31日現在		2022年12月31日現在 ⁽¹⁾	
		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	1,840	1,127	1,840
資本剰余金		3,785	6,179	3,785	6,179
自己株式		(212)	(346)	(208)	(340)
金融商品再評価額		(111)	(181)	208	340
為替換算調整勘定		(3,140)	(5,126)	(2,146)	(3,503)
その他の剰余金		26,105	42,616	26,537	43,322
当期純利益 親会社株主持分		2,198	3,588	(354)	(578)
資本 親会社株主持分		29,752	48,570	28,949	47,259
資本 非支配株主持分		882	1,440	741	1,210
資本合計	18	30,634	50,010	29,690	48,469
非流動負債					
繰延税金負債	8	917	1,497	1,102	1,799
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	1,071	1,748	1,029	1,680
その他の引当金 長期	20	1,224	1,998	1,082	1,766
長期金融負債	23	8,956	14,621	10,738	17,530
不確実な税金負債に対する引当金 長期	21	236	385	234	382
その他の非流動負債	21	942	1,538	1,372	2,240
非流動負債合計		13,346	21,787	15,557	25,397
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	137	224	45	73
その他の引当金 短期	20	1,130	1,845	1,087	1,775
短期金融負債	23	3,448	5,629	4,605	7,518
販売金融負債	23	54,095	88,310	48,999	79,991
営業債務		7,965	13,003	8,405	13,721
未払税金	21	359	586	312	509
不確実な税金負債に対する引当金 短期	21	20	33	21	34
その他の流動負債	21	9,704	15,842	8,698	14,199
売却目的で保有する資産に関連する負債	3	1,075	1,755	873	1,425
流動負債合計		77,933	127,226	73,045	119,246
資本及び負債合計		121,913	199,023	118,292	193,112

(1) 2022年の数値には、2023年のIFRS第17号「保険契約」の初度適用後の修正再表示が含まれる（注2-A）。

[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 ⁽³⁾		その他の剰余金 ⁽²⁾		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
2021年12月31日 現在残高	295,722	1,127	1,840	3,785	6,179	(237)	(387)	5	8	(3,407)	(5,562)	25,159	41,072	888	1,450	27,320	44,600	574	937	27,894	45,537
IFRS第17号への移行 - 期首調整 ⁽¹⁾												167	273			167	273			167	273
調整済 2021年12月31日現在残高	295,722	1,127	1,840	3,785	6,179	(237)	(387)	5	8	(3,407)	(5,562)	25,326	41,345	888	1,450	27,487	44,873	574	937	28,061	45,810
2022年度純利益														(354)	(578)	(354)	(578)	(362)	(591)	(716)	(1,169)
その他の包括利益項目								203	331	1,248	2,037	557	909			2,008	3,278	54	88	2,062	3,366
2022年度包括利益		-	-	-	-	-	-	203	331	1,248	2,037	557	909	(354)	(578)	1,654	2,700	(308)	(503)	1,346	2,197
2021年度利益処分												888	1,450	(888)	(1,450)	-	-			-	-
配当金																-	-	(41)	(67)	(41)	(67)
自己株式の(取得)/処分及び増資による影響額						29	47									29	47			29	47
所有持分の増減										13	21	(178)	(291)			(165)	(269)	516	842	351	573

株式報酬 及びその 他の費用								-	-			(56)	(91)			(56)	(91)	-	-	(56)	(91)
2022年12 月31日 現在残高	295,722	1,127	1,840	3,785	6,179	(208)	(340)	208	340	(2,146)	(3,503)	26,537	43,322	(354)	(578)	28,949	47,259	741	1,210	29,690	48,469
2023年度 純利益														2,198	3,588	2,198	3,588	117	191	2,315	3,779
その他の 包括利益 項目								(319)	(521)	(994)	(1,623)	(139)	(227)			(1,452)	(2,370)	(26)	(42)	(1,478)	(2,413)
2023年度 包括利益			-	-	-	-	-	(319)	(521)	(994)	(1,623)	(139)	(227)	2,198	3,588	746	1,218	91	149	837	1,366
2022年度 利益処分												(354)	(578)	354	578	-	-			-	-
配当金												(68)	(111)			(68)	(111)	(93)	(152)	(161)	(263)
自己株式 の（取得）/ 処分及び増資 による影響額							(4)	(7)								(4)	(7)			(4)	(7)
所有持分の増減								-	-	-	-	179	292			179	292	143	233	322	526
株式報酬 及びその 他の費用								-	-			(50)	(82)			(50)	(82)	-	-	(50)	(82)
2023年12 月31日 現在残高	295,722	1,127	1,840	3,785	6,179	(212)	(346)	(111)	(181)	(3,140)	(5,126)	26,105	42,616	2,198	3,588	29,752	48,570	882	1,440	30,634	50,010

(1) 2022年の数値には、2023年のIFRS第17号「保険契約」の初度適用後の修正再表示が含まれる（注2-A）。

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

(3) 在外事業に係る為替換算調整勘定及び日産に対する投資の部分的ヘッジに再分類された項目には、ルノーによる保有株式売却後の日産の為替換算調整勘定の損益への再分類が含まれる（注12-A参照）。

2023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	2023年度		2022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		2,315	3,779	1,604	2,619
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		3,188	5,204	3,532	5,766
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		(880)	(1,437)	(423)	(691)
その他の非資金的収益及び費用（利息・税金調整前）	26-A	1,657	2,705	304	496
非上場関連会社及び共同支配企業からの受取配当金		47	77	23	38
キャッシュ・フロー（利息・税金調整前）⁽²⁾		6,327	10,329	5,040	8,228
上場企業からの受取配当金⁽³⁾		172	281	64	104
消費者向け融資の純増減		(3,759)	(6,137)	(1,383)	(2,258)
ディーラー向け更新可能融資の純増減		(1,411)	(2,303)	(3,677)	(6,003)
販売金融債権の（増加）減少		(5,170)	(8,440)	(5,060)	(8,260)
販売金融部門による社債の発行	23-C	4,470	7,297	3,614	5,900
販売金融部門による社債の償還	23-C	(4,225)	(6,897)	(3,588)	(5,857)
販売金融部門のその他の負債の純増減		4,347	7,096	4,185	6,832
販売金融部門に係るその他有価証券及び貸付の純増減		(33)	(54)	137	224
販売金融部門に係る金融資産・負債の純増減		4,559	7,443	4,348	7,098
資産計上したリース用資産の増減		(504)	(823)	(217)	(354)
運転資本の増減（税金調整前）	26-B	(71)	(116)	404	660
営業活動によるキャッシュ・フロー（利息・税金調整前）		5,313	8,673	4,579	7,475
利息の受取額		332	542	172	281
利息の支払額		(314)	(513)	(345)	(563)
当期税金（支払）/受取額		(869)	(1,419)	(479)	(782)
継続事業の営業活動によるキャッシュ・フロー		4,462	7,284	3,927	6,411
非継続事業の営業活動によるキャッシュ・フロー	3	-	-	(314)	(513)
有形固定資産及び無形資産への投資	26-C	(2,950)	(4,816)	(2,640)	(4,310)
有形固定資産及び無形資産の処分		282	460	410	669
支配の獲得を伴う持分の取得、取得現金控除後		-	-	-	-
その他の持分の取得		(128)	(209)	(132)	(215)
支配の喪失を伴う持分の売却、譲渡現金控除後		22	36	(38)	(62)
その他の持分の売却		815	1,330	47	77
自動車部門に係るその他有価証券及び貸付の純（増）減		(276)	(451)	(126)	(206)
継続事業の投資活動によるキャッシュ・フロー		(2,235)	(3,649)	(2,479)	(4,047)
非継続事業の投資活動によるキャッシュ・フロー	3	-	-	(815)	(1,330)
親会社株主に対する支払配当金	18-D	(73)	(119)	-	-

非支配株主との取引		104	170	54	88
非支配株主に対する支払配当金	18-H	(93)	(152)	(41)	(67)
自己株式の(取得)売却		(175)	(286)	(60)	(98)
株主に係るキャッシュ・フロー		(237)	(387)	(47)	(77)
自動車部門に係る社債発行	23-C	-	-	2,062	3,366
自動車部門に係る社債償還	23-C	(1,170)	(1,910)	(240)	(392)
自動車部門に係るその他の金融負債の純増(減)		(1,571)	(2,565)	(2,575)	(4,204)
自動車部門に係る金融負債の純増減	23-B	(2,741)	(4,475)	(753)	(1,229)
継続事業の財務活動によるキャッシュ・フロー		(2,978)	(4,862)	(800)	(1,306)
非継続事業の財務活動によるキャッシュ・フロー	3	-	-	322	526
現金及び現金同等物の増加(減少)		(751)	(1,226)	(159)	(260)

- (1) 2022年の数値には、2023年のIFRS第17号「保険契約」の初度適用後の修正再表示が含まれる(注2-A)。
(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) 日産からの受取配当金である(172百万ユーロ)。

	2023年度		2022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	21,774	35,546	21,928	35,797
現金及び現金同等物の増加(減少)	(756)	(1,234)	678	1,107
範囲変更の影響額	5	8	(837)	(1,366)
為替相場変動等の影響額	(255)	(416)	28	46
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	(91)	(149)	(23)	(38)
現金及び現金同等物の期末残高⁽¹⁾	20,677	33,755	21,774	35,546

- (1) 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

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。

セグメントの業績は、「最高経営意思決定者」とされるリーダーシップ・チーム（注27）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、注2-D. 連結財務諸表の表示に詳述している。

[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		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
2023年度										
外部売上高	48,150	78,605	4,181	6,825	45	73	-	-	52,376	85,504
部門間売上高	128	209	19	31	2	3	(149)	(243)	-	-
部門別売上高	48,278	78,814	4,200	6,857	47	77	(149)	(243)	52,376	85,504
営業総利益 ⁽¹⁾	3,050	4,979	1,101	1,797	(35)	(57)	1	2	4,117	6,721
営業利益	1,435	2,343	1,085	1,771	(36)	(59)	1	2	2,485	4,057
財務収益(費用) ⁽²⁾	126	206	(53)	(87)	-	-	(600)	(980)	(527)	(860)
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	902	1,473	(12)	(20)	(10)	(16)	-	-	880	1,437
税引前利益	2,463	4,021	1,020	1,665	(46)	(75)	(599)	(978)	2,838	4,633
当期税金及び繰延税金	(292)	(477)	(231)	(377)	-	-	-	-	(523)	(854)
継続事業からの当期純利益	2,171	3,544	789	1,288	(46)	(75)	(599)	(978)	2,315	3,779
非継続事業からの当期純利益	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
当期純利益	2,171	3,544	789	1,288	(46)	(75)	(599)	(978)	2,315	3,779

(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。2023年度は600百万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
2022年度⁽¹⁾										
外部売上高	43,121	70,395	3,172	5,178	35	57	-	-	46,328	75,630

部門間売上高	96	157	16	26	3	5	(115)	(188)	-	-
部門別売上高	43,217	70,552	3,188	5,204	38	62	(115)	(188)	46,328	75,630
営業総利益 ⁽²⁾	1,401	2,287	1,198	1,956	(30)	(49)	1	2	2,570	4,196
営業利益	1,044	1,704	1,177	1,921	(31)	(51)	1	2	2,191	3,577
財務収益(費用) ⁽³⁾	347	566	(31)	(51)	(2)	(3)	(800)	(1,306)	(486)	(793)
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	909	(127)	(207)	(7)	(11)	-	-	423	691
税引前利益	1,948	3,180	1,019	1,664	(40)	(65)	(799)	(1,304)	2,128	3,474
当期税金及び繰延税金	(203)	(331)	(320)	(522)	(1)	(2)	-	-	(524)	(855)
継続事業からの当期純利益	1,745	2,849	699	1,141	(41)	(67)	(799)	(1,304)	1,604	2,619
非継続事業からの当期純利益	(2,320)	(3,787)	-	-	-	-	-	-	(2,320)	(3,787)
当期純利益	(575)	(939)	699	1,141	(41)	(67)	(799)	(1,304)	(716)	(1,169)

(1) 2022年の数値には、2023年のIFRS第17号「保険契約」の初度適用後の修正再表示が含まれる(注2-A)。

(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。2022年度は800百万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

2023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
2023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	15,705	25,638	1,120	1,828	52	85	-	-	16,877	27,552
関連会社及び共同支配企業に 対する投資	16,457	26,866	97	158	-	-	-	-	16,554	27,024
長期金融資産 持分投資	6,501	10,613	10	16	-	-	(6,434)	(10,504)	77	126
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	616	1,006	-	-	2	3	-	-	618	1,009
繰延税金資産	442	722	228	372	-	-	-	-	670	1,094
その他の非流動資産	747	1,219	38	62	(1)	(2)	-	-	784	1,280
非流動資産合計	40,468	66,064	1,493	2,437	53	87	(6,434)	(10,504)	35,580	58,084
流動資産										
棚卸資産	4,887	7,978	35	57	2	3	-	-	4,924	8,038
顧客債権	834	1,362	49,901	81,463	8	13	(303)	(495)	50,440	82,343
短期金融資産	974	1,590	1,071	1,748	1	2	(822)	(1,342)	1,224	1,998
未収還付税金及びその他の流動資産 (1)	6,971	11,380	6,299	10,283	13	21	(4,215)	(6,881)	9,068	14,804
現金及び現金同等物	14,465	23,614	6,225	10,162	14	23	(27)	(44)	20,677	33,755
流動資産合計	28,131	45,924	63,531	103,714	38	62	(5,367)	(8,762)	86,333	140,939
資産合計	68,599	111,988	65,024	106,152	91	149	(11,801)	(19,265)	121,913	199,023
資本及び負債										

資本	30,661	50,054	6,399	10,446	10	16	(6,436)	(10,507)	30,634	50,010
非流動負債										
長期引当金	2,238	3,654	293	478	-	-	-	-	2,531	4,132
長期金融負債	8,044	13,132	893	1,458	19	31	-	-	8,956	14,621
繰延税金負債	210	343	706	1,153	1	2	-	-	917	1,497
その他の非流動負債	665	1,086	275	449	2	3	-	-	942	1,538
非流動負債合計	11,157	18,214	2,167	3,538	22	36	-	-	13,346	21,787
流動負債										
短期引当金	1,246	2,034	41	67	-	-	-	-	1,287	2,101
短期金融負債	3,920	6,399	1	2	36	59	(509)	(831)	3,448	5,629
営業債務及び販売金融負債	8,135	13,280	54,722	89,334	15	24	(812)	(1,326)	62,060	101,313
未払税金及びその他の流動負債 ⁽¹⁾	13,480	22,006	1,694	2,765	8	13	(4,044)	(6,602)	11,138	18,183
流動負債合計	26,781	43,720	56,458	92,168	59	96	(5,365)	(8,758)	77,933	127,226
資本及び負債合計	68,599	111,988	65,024	106,152	91	149	(11,801)	(19,265)	121,913	199,023

(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。

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 ⁽¹⁾										
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	25,411	796	1,299	43	70	-	-	16,405	26,781
関連会社及び共同支配企業に 対する投資	18,141	29,615	66	108	3	5	-	-	18,210	29,728

長期金融資産 持分投資	6,313	10,306	11	18	-	-	(6,261)	(10,221)	63	103
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	571	-	-	1	2	(1)	(2)	350	571
繰延税金資産	354	578	239	390	-	-	-	-	593	968
その他の非流動資産	831	1,357	80	131	-	-	-	-	911	1,487
非流動資産合計	41,555	67,839	1,192	1,946	47	77	(6,262)	(10,223)	36,532	59,638
流動資産										
棚卸資産	5,188	8,469	24	39	1	2	-	-	5,213	8,510
顧客債権	1,009	1,647	44,732	73,025	8	13	(504)	(823)	45,245	73,862
短期金融資産	1,294	2,112	980	1,600	-	-	(858)	(1,401)	1,416	2,312
未収還付税金及びその他の流動資産 (2)	6,583	10,747	5,798	9,465	7	11	(4,276)	(6,981)	8,112	13,243
現金及び現金同等物	14,227	23,226	7,549	12,324	17	28	(19)	(31)	21,774	35,546
流動資産合計	28,301	46,201	59,083	96,453	33	54	(5,657)	(9,235)	81,760	133,473
資産合計	69,856	114,040	60,275	98,399	80	131	(11,919)	(19,458)	118,292	193,112
資本及び負債										
資本	29,571	48,275	6,368	10,396	18	29	(6,267)	(10,231)	29,690	48,469
非流動負債										
長期引当金	2,039	3,329	306	500	-	-	-	-	2,345	3,828
長期金融負債	9,845	16,072	886	1,446	8	13	(1)	(2)	10,738	17,530
繰延税金負債	224	366	876	1,430	2	3	-	-	1,102	1,799
その他の非流動負債	1,082	1,766	288	470	2	3	-	-	1,372	2,240
非流動負債合計	13,190	21,533	2,356	3,846	12	20	(1)	(2)	15,557	25,397
流動負債										
短期引当金	1,103	1,801	50	82	-	-	-	-	1,153	1,882
短期金融負債	5,191	8,474	-	-	36	59	(622)	(1,015)	4,605	7,518
営業債務及び販売金融負債	8,487	13,855	49,739	81,199	8	13	(830)	(1,355)	57,404	93,712

未払税金及びその他の流動負債 ⁽²⁾	12,314	20,103	1,762	2,876	6	10	(4,199)	(6,855)	9,883	16,134
流動負債合計	27,095	44,233	51,551	84,157	50	82	(5,651)	(9,225)	73,045	119,246
資本及び負債合計	69,856	114,040	60,275	98,399	80	131	(11,919)	(19,458)	118,292	193,112

(1) 2022年の数値には、2023年のIFRS第17号「保険契約」の初度適用後の修正再表示が含まれる（注2-A）。

(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。

[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		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
2023年度										
継続事業からの当期純利益⁽¹⁾	2,171	3,544	789	1,288	(46)	(75)	(599)	(978)	2,315	3,779
非資金的収益及び費用の調整										
- 減価償却費、償却費及び減損	2,892	4,721	289	472	7	11	-	-	3,188	5,204
- 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	(900)	(1,469)	10	16	10	16	-	-	(880)	(1,437)
- その他の非資金的収益及び費用 (利息・税金調整前)	1,267	2,068	390	637	5	8	(5)	(8)	1,657	2,705
非上場関連会社及び共同支配企業からの 受取配当金	47	77	-	-	-	-	-	-	47	77
キャッシュ・フロー (利息・税金調整前)⁽³⁾	5,477	8,941	1,478	2,413	(24)	(39)	(604)	(986)	6,327	10,329
上場企業からの受取配当金⁽²⁾	172	281	-	-	-	-	-	-	172	281
販売金融債権の(増加)減少	-	-	(4,945)	(8,073)	-	-	(225)	(367)	(5,170)	(8,440)
販売金融部門に係る金融資産・負債の純増 減	-	-	4,382	7,154	-	-	177	289	4,559	7,443
資産計上したリース用資産の増減	30	49	(534)	(872)	-	-	-	-	(504)	(823)
運転資本の増減(税金調整前)	637	1,040	(706)	(1,153)	-	-	(2)	(3)	(71)	(116)
営業活動によるキャッシュ・フロー (利息・税金調整前)	6,316	10,311	(325)	(531)	(24)	(39)	(654)	(1,068)	5,313	8,673
利息の受取額	359	586	(1)	(2)	-	-	(26)	(42)	332	542
利息の支払額	(342)	(558)	-	-	(3)	(5)	31	51	(314)	(513)
当期税金(支払)/受取額	(505)	(824)	(364)	(594)	-	-	-	-	(869)	(1,419)
継続事業の営業活動によるキャッシュ・フ ロー	5,828	9,514	(690)	(1,126)	(27)	(44)	(649)	(1,059)	4,462	7,284

非継続事業の営業活動によるキャッシュ・フロー	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
無形資産の購入	(1,341)	(2,189)	(13)	(21)	(11)	(18)	-	-	(1,365)	(2,228)	
有形固定資産の購入	(1,573)	(2,568)	(7)	(11)	(5)	(8)	-	-	(1,585)	(2,588)	
有形固定資産及び無形資産の処分 ⁽⁴⁾	282	460	-	-	-	-	-	-	282	460	
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	22	36	-	-	-	-	-	-	22	36	
その他の持分等の取得及び売却	650	1,061	6	10	(7)	(11)	38	62	687	1,122	
自動車部門に係るその他有価証券及び貸付の(増)減	(175)	(286)	(1)	(2)	(1)	(2)	(99)	(162)	(276)	(451)	
継続事業の投資活動によるキャッシュ・フロー	(2,135)	(3,485)	(15)	(24)	(24)	(39)	(61)	(100)	(2,235)	(3,649)	
非継続事業の投資活動によるキャッシュ・フロー	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	
株主に係るキャッシュ・フロー	(185)	(302)	(651)	(1,063)	37	60	562	917	(237)	(387)	
自動車部門に係る金融負債の純増減	(2,893)	(4,723)	-	-	11	18	141	230	(2,741)	(4,475)	
継続事業の財務活動によるキャッシュ・フロー	(3,078)	(5,025)	(651)	(1,063)	48	78	703	1,148	(2,978)	(4,862)	
非継続事業の財務活動によるキャッシュ・フロー	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	
現金及び現金同等物の増加(減少)	615	1,004	(1,356)	(2,214)	(3)	(5)	(7)	(11)	(751)	(1,226)	
現金及び現金同等物の期首残高	14,227	23,226	7,549	12,324	17	28	(19)	(31)	21,774	35,546	
現金及び現金同等物の増加(減少)	626	1,022	(1,372)	(2,240)	(3)	(5)	(7)	(11)	(756)	(1,234)	
範囲変更の影響額	(11)	(18)	16	26	-	-	-	-	5	8	
為替相場変動等の影響額	(286)	(467)	32	52	-	-	(1)	(2)	(255)	(416)	
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	(91)	(149)	-	-	-	-	-	-	(91)	(149)	
現金及び現金同等物の期末残高	14,465	23,614	6,225	10,162	14	23	(27)	(44)	20,677	33,755	

- (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。2023年度の金額は600百万ユーロであった。
- (2) 日産からの受取配当金である（172百万ユーロ）。
- (3) 利息・税金調整前キャッシュ・フローは、上場企業からの受取配当金控除後が表示されている。
- (4) 有形固定資産及び無形資産の処分による主な利益（2023年12月31日現在282百万ユーロ）については注6-Cに記載している。

	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⁽¹⁾										
継続事業からの当期純利益⁽²⁾	1,745	2,849	699	1,141	(41)	(67)	(799)	(1,304)	1,604	2,619
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	5,536	135	220	6	10	-	-	3,532	5,766
- 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)	(909)	127	207	7	11	-	-	(423)	(691)
- その他の非資金的収益及び費用 （利息・税金調整前）	(49)	(80)	362	591	2	3	(11)	(18)	304	496
非上場関連会社及び共同支配企業からの 受取配当金	23	38	-	-	-	-	-	-	23	38
キャッシュ・フロー （利息・税金調整前）⁽³⁾	4,553	7,433	1,323	2,160	(26)	(42)	(810)	(1,322)	5,040	8,228
上場企業からの受取配当金	64	104	-	-	-	-	-	-	64	104
販売金融債権の（増加）減少	-	-	(5,026)	(8,205)	-	-	(34)	(56)	(5,060)	(8,260)
販売金融部門に係る金融資産・負債の純増 減	-	-	4,370	7,134	-	-	(22)	(36)	4,348	7,098
資産計上したリース用資産の増減	87	142	(304)	(496)	-	-	-	-	(217)	(354)
運転資本の増減（税金調整前）	7	11	400	653	(2)	(3)	(1)	(2)	404	660
営業活動によるキャッシュ・フロー （利息・税金調整前）	4,711	7,691	763	1,246	(28)	(46)	(867)	(1,415)	4,579	7,475
利息の受取額	175	286	-	-	-	-	(3)	(5)	172	281
利息の支払額	(357)	(583)	-	-	(1)	(2)	13	21	(345)	(563)

当期税金(支払)/受取額	(143)	(233)	(335)	(547)	(1)	(2)	-	-	(479)	(782)
継続事業の営業活動によるキャッシュ・フロー	4,386	7,160	428	699	(30)	(49)	(857)	(1,399)	3,927	6,411
非継続事業の営業活動によるキャッシュ・フロー	(315)	(514)	-	-	-	-	-	-	(315)	(514)
無形資産の購入	(1,216)	(1,985)	(15)	(24)	(12)	(20)	-	-	(1,243)	(2,029)
有形固定資産の購入	(1,395)	(2,277)	(2)	(3)	-	-	-	-	(1,397)	(2,281)
有形固定資産及び無形資産の処分 ⁽⁴⁾	408	666	-	-	2	3	-	-	410	669
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)	(62)	-	-	-	-	-	-	(38)	(62)
その他の持分等の取得及び売却	(112)	(183)	(14)	(23)	(6)	(10)	47	77	(85)	(139)
自動車部門に係るその他有価証券及び貸付の(増)減	(121)	(198)	-	-	(7)	(11)	2	3	(126)	(206)
継続事業の投資活動によるキャッシュ・フロー	(2,474)	(4,039)	(31)	(51)	(23)	(38)	49	80	(2,479)	(4,047)
非継続事業の投資活動によるキャッシュ・フロー	(815)	(1,330)	-	-	-	-	-	-	(815)	(1,330)
株主に係るキャッシュ・フロー	(35)	(57)	(812)	(1,326)	48	78	752	1,228	(47)	(77)
自動車部門に係る金融負債の純増減	(803)	(1,311)	-	-	10	16	40	65	(753)	(1,229)
継続事業の財務活動によるキャッシュ・フロー	(838)	(1,368)	(812)	(1,326)	58	95	792	1,293	(800)	(1,306)
非継続事業の財務活動によるキャッシュ・フロー	323	527	-	-	-	-	-	-	323	527
現金及び現金同等物の増加(減少)	267	436	(415)	(677)	5	8	(16)	(26)	(159)	(260)
現金及び現金同等物の期首残高	13,877	22,654	8,040	13,125	14	23	(3)	(5)	21,928	35,797
現金及び現金同等物の増加(減少)	1,105	1,804	(416)	(679)	5	8	(16)	(26)	678	1,107
範囲変更の影響額 ⁽⁵⁾	(838)	(1,368)	1	2	-	-	-	-	(837)	(1,366)
為替相場変動等の影響額	106	173	(76)	(124)	(2)	(3)	-	-	28	46

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)	(38)	-	-	-	-	-	-	(23)	(38)
現金及び現金同等物の期末残高	14,227	23,226	7,549	12,324	17	28	(19)	(31)	21,774	35,546

- (1) 2022年の数値には、2023年のIFRS第17号「保険契約」の初度適用後の修正再表示が含まれる（注2-A）。
- (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。2022年度の金額は800百万ユーロであった。
- (3) 利息・税金調整前キャッシュ・フローは、上場企業からの受取配当金控除後が表示されている。
- (4) 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。
- (5) 2022年度における範囲変更の影響額は主に、アフトラズの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った。

[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）

	2023年12月31日現在		2022年12月31日現在	
	百万 ユーロ	億円	百万 ユーロ	億円
長期金融負債	(8,044)	(13,132)	(9,845)	(16,072)
短期金融負債	(3,920)	(6,399)	(5,191)	(8,474)
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	300	490	121	198
短期金融資産	923	1,507	1,237	2,019
現金及び現金同等物	14,465	23,614	14,227	23,226
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)	3,724	6,079	549	896

営業フリー・キャッシュ・フロー

	2023年度		2022年度	
	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 (日産及び販売金融部門からの受取配当金を除く。)	4,877	7,962	3,753	6,127
販売金融部門からの受取配当金	600	980	800	1,306
税引前運転資本の増減	637	1,040	7	11
自動車部門の利息の受取額	359	586	175	286
自動車部門の利息の支払額	(342)	(558)	(357)	(583)
当期税金(支払)/受取額	(505)	(824)	(143)	(233)
有形固定資産及び無形資産の取得(処分との純額)	(2,632)	(4,297)	(2,203)	(3,596)
資産計上したリース用車両及びバッテリー	30	49	87	142
自動車部門の営業フリー・キャッシュ・フロー	3,024	4,937	2,119	3,459
リストラクチャリング費用に係る支払	(496)	(810)	(590)	(963)
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。)⁽¹⁾	3,520	5,746	2,709	4,422

(1) リストラクチャリング費用に含まれる額の詳細は、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。

	2023年12月31日現在		2022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	3,051	4,981	1,402	2,289
標準的税率	28%	28%	28%	28%
税引後営業総利益 (A)	2,197	3,587	1,009	1,647
有形固定資産及び無形資産並びにのれん	15,705	25,638	15,566	25,411
関連会社及び共同支配企業に対する投資（日産を除く）	790	1,290	654	1,068
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）	67	109	52	85
運転資本	(8,841)	(14,433)	(8,272)	(13,504)
使用資本 (B)	7,721	12,605	8,000	13,060
使用総資本利益率 (ROCE = A/B)	28.5%	28.5%	12.6%	12.6%

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。

	2023年12月31日現在		2022年12月31日現在	
	百万 ユーロ	億円	百万 ユーロ	億円
その他の非流動資産	747	1,219	831	1,357
棚卸資産	4,887	7,978	5,188	8,469
顧客債権	834	1,362	1,009	1,647
未収還付税金及びその他の流動資産 ⁽¹⁾	6,971	11,380	6,583	10,747
その他の非流動負債	(665)	(1,086)	(1,082)	(1,766)
営業債務	(8,135)	(13,280)	(8,487)	(13,855)
未払税金及びその他の流動負債 ⁽¹⁾	(13,480)	(22,006)	(12,314)	(20,103)
運転資本	(8,841)	(14,433)	(8,272)	(13,504)

(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こ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

2023年度													
売上高	41,129	67,143	4,560	7,444	1,814	2,961	1,667	2,721	3,206	5,234	52,376	85,504	
-フランスを 含む	15,305	24,985											
有形固定資産 及び 無形資産	14,764	24,102	583	952	578	944	623	1,017	329	537	16,877	27,552	
-フランスを 含む	10,431	17,029											
2022年度													
売上高 ⁽¹⁾	35,622	58,153	4,351	7,103	2,699	4,406	1,757	2,868	1,899	3,100	46,328	75,630	
-フランスを 含む	13,814	22,551											
有形固定資産 及び 無形資産	14,230	23,230	471	769	663	1,082	663	1,082	378	617	16,405	26,781	
-フランスを 含む	10,124	16,527											

(1) 2022年の数値には、2023年のIFRS第17号「保険契約」の初度適用後の修正再表示が含まれる（注2-A）。

[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2023年度連結財務諸表は2024年2月14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2023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2023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. 会計方針の変更

2023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、2023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。

IFRS第17号及び改訂	「保険契約」
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」 「国際的な税制改革-第2の柱モデルルール」
IAS第1号の改訂	「会計方針の開示」
IAS第8号の改訂	「会計上の見積りの定義」

2023年1月1日以降のIAS第12号、IAS第1号及びIAS第8号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。IFRS第17号の適用の影響については注記2-A2で説明している。

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
IAS第1号の改訂	「負債の流動又は非流動への分類」 「特約条項付きの非流動負債」	2024年1月1日

ルノー・グループは、現段階では、これら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。

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IFRS基準及び改訂		IASBが設定した適用日
IAS第7号の改訂	「サプライヤー・ファイナンス契約」	2024年1月1日
IAS第21号の改訂	「交換可能性の欠如」	2025年1月1日

ルノー・グループは、これら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。

2-A2. IFRS第17号「保険契約」の初度適用による財務諸表の変動

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。この基準は、IFRS第4号「保険契約」に置き換わるもので、2023年1月1日に適用された。販売金融部門は既に2018年1月1日以降IFRS第9号を適用しており、適用免除を利用しないことを決定している。

分類及び測定への影響

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発行された保険契約及び締結された再保険契約に適用される。

契約は現在、(1)発生確率で加重平均した割引将来キャッシュ・フローの見積り、(2)非金融リスクの調整、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」アプローチに基づいて、グループ（「コホート」と呼ばれる。）で評価されている。契約上のサービス・マージンは、当該期間に供給されたカバレッジ・ユニットに基づき損益計算書で認識されている。

移行の影響

ルノー・グループは、移行日におけるポートフォリオ内の契約の価値を見積もるために必要な履歴データをすべて収集することは不可能であると考えたため、移行による影響を2022年1月1日時点の財務諸表に計上するために、簡便な遡及アプローチを使用することを選択した。

このアプローチでは、移行日において有効な契約を有する各年次コホートについて、契約上のサービス・マージンは、2022年1月1日より前の過去のキャッシュ・フローを含む、契約日までに割り引かれた将来の見積キャッシュ・フロー及び非金融リスクの調整によって定義される。

この移行は、2022年1月1日時点の期首貸借対照表において、株主資本に167百万ユーロのプラスの影響を与える。この資本に対するプラスの影響は、IFRS第17号のもとで、基礎となる金融収支の変化に対応するリスク量の減少を保険契約期間にわたって反映するヘッジ・ユニットの特性に関連して、より早く利益を認識することから生じる。IFRS第4号では、線形プロファイルに従って保険料を獲得する。

IFRS第17号に従い、2022年の比較情報は、2022年1月1日に基準が適用されたものとして修正再表示されている。IFRS第17号に基づく2022年1月1日及び2022年12月31日現在の技術的引当金は、これらの日において存在するポートフォリオに一般的なモデルを適用して決定されている。

IFRS第17号適用後の2023年12月31日現在、販売金融部門の保険業務を対象とする引当金は、182百万ユーロの引当金であった。これらの同じ業務のために保有されている再保険契約に関連する資産は25百万ユーロで、その他の非流動資産に計上されている。

移行日及び2022年12月31日において、IFRS第17号の適用がルノー・グループの連結財政状態計算書に及ぼす影響は、下表のとおりである。

(百万ユーロ)	2021年12月31日 公表値	2022年1月1日 修正再表示	変動	2022年12月31日 公表値	2022年12月31日 修正再表示	変動
資産 / その他の非流動資産	966	920	(46)	938	911	(27)
負債 / 引当金	1,291	988	(303)	1,341	1,082	(259)
負債 / 繰延税金負債	1,009	1,099	90	1,021	1,102	81
株主資本 / 準備金	25,159	25,326	167	26,370	26,537	167
株主資本 / 当期純利益				(700)	(716)	(16)

損益計算書において、IFRS第17号の初度適用の影響は、2022年ではマイナス16百万ユーロの当期純利益の減少である。IFRS第17号の適用が2022年のルノー・グループの連結損益計算書に及ぼす影響は、下表のとおりである。

(百万ユーロ)	2022年度公表値	2022年度修正再表示	変動
売上高	46,391	46,328	(63)
営業利益	2,216	2,191	(25)
税引前利益	2,153	2,128	(25)
当期税金及び繰延税金	(533)	(524)	9
当期純利益	(700)	(716)	(16)

[次へ](#)

2 - B. 見積り及び判断

2023年特有の背景

世界の経済状況

世界的に厳しい事業環境（電子構成部品の供給危機、物流セクターの流通能力の低下、商品価格の上昇）が数年間続いたため、2021年度の自動車部門の販売台数は4.5%、2022年度は5.9%減少したが、ルノー・グループの2023年度の販売台数は増加に転じ、世界の販売台数はプラス9%増の2,235,345台となった。

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年及び2023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。2023年7月1日、ルノーsasが開発品の知的財産権及び生産子会社の株式をホース・ホールディングに譲渡した際に、ホースの範囲が定められた（注3）。

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。アンペアの範囲に含まれる事業体は、2023年の終わり頃にルノーsasがアンペア・ホールディングsasに独立した一事業部門を移管した際に構成された（注3）。

これらの変更による2023年の事業セグメント別情報への影響はない。

日産とのパートナーシップの新たな基盤

2023年11月8日、ルノー・グループと日産との間の新提携契約が発効した。その結果、ルノーは、日産株式の28.4%（合計43.4%の持分のうち）を、一定の例外を条件として、中立的に議決権を行使するフランスの信託に譲渡した。ルノー・グループ及び日産の議決権は、行使可能な議決権の15%を上限としており、両社はその範囲内で自由に各自の議決権を行使することができる。

2023年12月13日、ルノーSAは、同信託に対し、その保有株式211百万株を日産に1株当たり3.62ユーロ、総額764百万ユーロで売却するよう指示した。日産はこれらの株式を消却したため、日産に対するルノーの持分比率は現在40.6%となっている。

2023年の初頭に、ルノー・グループと日産は、事業プロジェクト、ルノー・グループが設立する電気自動車及びソフトウェアに特化したアンペアへの日産による投資、並びに株式相互保有の15%へのリバランス及びルノー・グループが保有する日産の株式28.4%のフランスの信託への譲渡を含む、両社のパートナーシップの新たな基盤について発表した。この信託において、ルノー・グループの議決権はほとんどの決定について「中立化」されているが、ルノー・グループの経済的な権利（配当金及び株式売却益）は、当該株式が売却されるまですべて維持される。これらの日産とのパートナーシップ合意の新たな基盤による2023年12月31日現在の財務諸表への影響はない。2023年12月31日現在、かかる変更は進行中であった。

ルノー・グループのロシア連邦からの撤退

2022年5月、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。

2023年3月、販売金融部門は、持分法を用いて会計処理しているRNバンクの30%持分を売却し、2023年8月には完全所有子会社であるRNリーシングの株式を売却した（注3）。

2023年12月31日現在、ルノー・グループはロシア連邦において一切の投資を保有していない。

外部資金調達

ルノー・グループは十分な流動性を有していたため、自動車部門は2023年に社債を発行せず、当年度中に政府保証付き融資枠の残高990百万ユーロを完済した。販売金融部門は2023年に750百万ユーロのグリーンボンドを含む総額3.9十億ユーロの数の社債発行を実施した(注23-C)。

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。

持続可能な開発と気候への配慮

持続可能な開発への配慮は、ルノー・グループの戦略の重要な要素である。ルノー・グループは、パリ協定及び欧州グリーン・ディールを通じて、カーボン・ニュートラルを達成し、排出量を削減することを明確に誓約している。

2021年1月にルノー・グループが発表したルノーリニューション戦略プランは、変革への意欲的なロードマップを描き、台数の追求から価値の創造への移行を始動させるものであった。2022年11月には、レボリニューションと呼ばれるこのプランの第3章が始まった。2023年11月に設立され、電気自動車とソフトウェアに特化した独立会社であるアンペアは、2030年までに欧州でルノー・ブランドを完全に電動化するための適切な条件を生み出し、欧州において2040年までに、世界では2050年までにネット・ゼロを達成するというルノー・グループの目標達成に大きく貢献することとなる。韓国では、2024年における独自のハイブリッド車ラインナップの発売を受けて、ルノー・コリア自動車(RKM)が2025年から100%電気自動車「ポールスター4」の製造と輸出を開始すると発表した。最後に、ルノー・グループ、ボルボ・グループ、CMA CGMは、新世代フル電動バンにより、脱炭素化物流へのニーズの高まりに応じて力を結集している。ルノー・グループとボルボ・グループは、フランスに拠点を置き、当初は均等に株式を所有する新会社の設立に向けた拘束力ある契約に署名しており、今後3年間にそれぞれが毎年300百万ユーロを投資する。CMA CGMはこの新会社に参加するための拘束力のないレター・オブ・インテントに署名し、120百万ユーロを投資した。

ルノー・グループは、資産の減損テスト(注記11)の基礎となる予測を含む2024年~2032年の中期計画を策定し、ルノー・グループが事業を行っている各国の規制変更を考慮して、定期的に更新している。2030年までに乗用車及び小型商用車からの汚染物質排出を削減することを目指して「Euro 7」基準によって導入された変更は、すでに当該計画に組み込まれている。2024年~2032年の中期計画における重要項目は、パリ協定の基本シナリオの移行リスクに関するものである。ルノー・グループは、自社の製品及び生産設備に必要なコンプライアンス投資が確実に測定され、計画に組み込まれるよう、細心の注意を払っている。

車種別専用資産の減損テストについては、欧州連合の企業平均燃費(CAFE)規制(CO₂排出量の平均基準値を超えた場合に自動車メーカーに罰金を科す)の下で電気自動車が生み出す利益と、燃焼燃料車のマイナスの寄与を考慮して、予測を行っている。この見積りは、CAFEの罰金が支払われる各年の内部価格に基づいている。

ルノー・グループは、2035年からのEUにおける新規の石油・ディーゼル車の販売禁止といった規制変更を勘案して、各会計期間末に固定資産の減価償却期間を評価している。

また、ルノー・グループは、オフバランス約定(注記28-A)に含まれる原材料の購入量に関する長期契約により、電気自動車のバリューチェーンにおける調達を確保している。これらの約定は期末時点のスポット価格で評価され、最低支払額は契約に含まれる離脱条項を参考に定義される。

ルノー・グループは、生産拠点への投資を要することがあるグリーン・エネルギー購入契約を締結している。契約条項は分析され、どの当事者が当該資産を管理しているかが特定される。これらの契約の一部はリースとして扱われ、使用権資産が認識される。残りについては、ルノー・グループが確定約定を行った金額を、オフバランス約定において報告している(注記28-A)。

ヨーロッパ及び外国の規制には、販売車両ごとのCO₂排出量目標の達成度に基づいた罰則及び/又はボーナスの仕組みがある。排出レベルは各会計期間末に見積もる必要があるが、最終的な数値は(韓国のように)繰り戻

し/繰り越しシステムに基づいて数年間にわたって計算されるか、(欧州のシステムのように)1年又は2年後でなければ確認できない場合がある。ルノー・グループは、関連するCO₂排出量を特定し、それに対応する収益及び費用を見積もるための委員会を設置しており、見積りを四半期ごとに見直している。

2023年の背景における重要な見積り及び判断

ルノー・グループの連結財務諸表の以下の項目については、2023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)
- ・ 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、特に日産に対する投資(注12)
- ・ 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
- ・ 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)。

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。

ルノー・グループは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。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。2023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。

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が、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、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ものを除く。)
- ・ 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)。

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ものは、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」に該当するリーダーシップ・チーム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。

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。

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2023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。

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。

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、完成度に依りて認識される。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、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（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）。

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、使用权資産が金融負債とともに認識される。金融負債は、リース期間にわたる固定リース料の現在価値で当初見積られている。当該資産は、金利が容易に決定可能な場合はリース契約の計算利率に等しい割引率を使用し、そうでない場合には追加借入利率を使用して、償却される。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、使用权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。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。

不動産部門が考慮するリース期間は、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。

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・グループは営業利益（その他の営業利益及び営業費用）に損益を計上している。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、使用权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 - 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、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、リバースファクタリング・プログラムを利用している。この場合、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）。当該金額は、金融機関への支払が行われた時点で、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。

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、付与日に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. 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）。

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）、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）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

	自動車部門	販売金融部門	モビリティサービス部門	合計
2022年12月31日現在の連結会社数	118	51	19	188
新規に連結した会社数（買収、設立等による）	10	5	8	23
連結から除外した会社数（売却、合併、清算等による）	15	2		17
2023年12月31日現在の連結会社数	113	54	27	194

3 - A. 連結範囲の変更

自動車部門

2023年2月、ルノー・グループは、完全所有子会社であるルノー・日産・ブルガリアEADを7.6百万ユーロで売却し、売却益5百万ユーロを計上した。

2023年4月、ピークル・ディストリビューターズ・オーストラリアPty Ltdを清算した。ルノー・グループは、2021年に当該事業体の営業を廃止している。

2023年5月、ルノー・グループは、イタリア市場で事業を行っていた流通会社ルノー・リテール・グループ・イタリアを11百万ユーロで売却し、売却益7百万ユーロを計上した。

2023年7月、ロシア領で事業を展開していたルノー・サマラは、ルノーsasへの完全な事業譲渡により解散した。

2023年7月17日、ルノーsasは江西江鈴集團新能源汽车有限公司（JMEV）及びその共同株主である江鈴汽車股份有限公司（JMCG）と包括契約を締結し、JMEVの持分の50%をJMCGに売却する意向を伝えた。この株式譲渡については、現地の当局の承認を待つ一方で、JMEVとその子会社を対象とする新たな統治形態が設定され、当該事業体に対するルノー・グループの排他的支配が終了した。JMEVとその子会社は連結除外となった。現在、この株式は損益を通じて公正価値で計上され、全額減損処理されている。

2023年7月、ルノー・グループは、自動車セクター向けネットワーク及び電子通信サービスのサプライヤーであるAirnityの17.4%持分を968千ユーロで取得した。同社は持分法により計上されている。

2023年8月、コロンビアの国内サービス専門業者であるCentro de Serviciosが清算された。その事業活動はコロンビアの事業体であるソファサに引き継がれている。

2023年9月、Ampere Electricity sasは、共同支配企業Minth Electricity Technology sasの創設者の1社となり、15百万ユーロで30%持分を取得した。Minth Electricity Technologyはバッテリーケースの専門メーカーである。同社は持分法により計上されている。

2023年9月、ルノー・グループは、Arverneグループの資本の約35.4%の持分を取得し、取締役会の1議席を確保した。この投資はArverneグループの地熱事業の過程で採取されたバッテリー向けリチウムの供給契約締結に伴い、ルノー・グループとArverneグループとの戦略的パートナーシップの一環として行われた。

2023年9月14日、持分法による連結会社ベルコールsasは、シリーズC資金調達ラウンドを通じて850百万ユーロを調達したと発表し、2023年12月31日現在の同社に対するルノー・グループの持分比率は23.6%から19.1%に低下した。15百万ユーロの希薄化利益が認識された。

2023年11月1日、ルノーsasの電気自動車事業は、同年度に設立された新会社アンペアsasにスピンオフの過程で譲渡された。同じく2023年に設立されたアンペア・ホールディングsasは、ルノーsasからアンペア・エレクトリシティsas、アンペア・クレオンsas、Ampere Software Labs sas、ワイロットsas、ベルコールsasの株式を取得した。これらの事業譲渡は、ルノー・グループが当該事業体に対して使用している連結方法に影響を与えない。アンペア・グループの設立にあたっては、Société de Transmission Automatique SA、Maubeuge Construction Automobile sas、ルノー・エレクトリシティsasをアンペア・エレクトリシティsas（旧SNCドゥエー）に吸収合併し、2023年12月にはIngénierie de la Division des Véhicules Electriques（IDVE）を解散してアンペアsasへ事業を完全に譲渡した。

2023年11月、ルノー・グループは、アイルランド事業であるルノー・アイルランドを29百万ユーロで売却し、売却益2百万ユーロを計上した。

2023年12月、ルノーSAは日産の株式211百万株を売却価格764百万ユーロで売却した。日産に対する所有比率は43.6%から40.6%となった（注12）。

2023年9月及び12月、オトロ・キャピタル、レッドバード・キャピタル・パートナーズ及びマキシマム・エフォート・インベストメンツからなる投資家グループは、アルピーヌの成長戦略とフォーミュラ1のスポーツへの参入を支援するため、アルピーヌ・レーシングLtd（英国）に対する200百万ユーロの投資を完了し、24%の株式を取得した。ルノーのアルピーヌ・レーシングLtdに対する現在の持分比率は76%である。

販売金融部門

2023年6月、ルノー・グループは、7十億ルーブル（76百万ユーロ）で、ロシアの事業体であるRNバンクのアフトワズへの売却を完了した。RNバンクは、持分法に基づいて計上されている30%所有の事業体であった。2023年8月、ロシア市場におけるリース会社であるLLC RNLリーシングも750百万ルーブルで売却され、マイナス6百万ユーロの損失を生じた。

2023年11月、RCIバンク・ユーケーLtdは、英国の自動車リース市場向け新ブランドであるセレクト・リース・バイ・モビライズを立ち上げるため、セレクト・ビークル・グループ・ホールディングスLtdの36.6%持分を取得した。この事業体は持分法により計上されている。

2022年の終わり頃、2つの新たな子会社が設立された。自動車の使用を考慮に入れる保険プラットフォームによる欧州市場向け自動車保険に特化したモビライズ・インシュアランスと、長期リース及び使用に基づくソリューション開発（自動車コネクティビティを活用したフリート管理サービスを含む。）に特化したフランスのモビライズ・リース& Co sasである。両社は2023年1月1日より完全に連結されている。

2023年5月、モビライズ・リース& Co Ltdが英国で設立された。この長期リース子会社は2023年に完全に連結されている。

2023年1月23日、フレキシブルな自動車リースに特化したドイツの子会社Bipiモビリティ GmbHが設立され、完全に連結されている。

モビリティサービス部門

2023年7月28日、iCabbi Irelandは、アイルランドと英国のJavelin Payments Limitedの全資本を2百万ユーロで取得した。両社は完全に連結されている。

2023年12月、ルノーMAIはカーシェアリング・モビリティの株式50%を取得し、同社の単独株主となった。同社は同日現在、完全に連結されている。

2022年の非継続事業

2022年5月、ルノー・グループは、ルノー・ロシアとラーダ・オート・ホールディング（アフトワズの親会社）の持分を売却した。

財務諸表に対するこれらの事業体の寄与は、IFRS第5号に基づき、非継続事業の業績として報告された。非継続事業からの当期純利益は、2022年12月31日現在、マイナス2,320百万ユーロであった。

2023年において、2022年末時点でIFRS第5号「非継続事業」に分類された寄与の価値に変更はなかった。

3 - B. 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。「ホース」に分類される売却目的で保有する各資産及び負債は、2024年上半期には連結除外となる。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。

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。これらの活動の大部分は2023年12月31日までに完了している（注3-A）。

2022年6月30日現在の財務諸表において売却目的で保有する資産（純簿価322百万ユーロ）に分類されていたギュイヤンクール・テクノセンターの建物の売却計画は、市場環境が不利に変化したため、停止されている。その結果、これらの資産は有形固定資産に再分類され、2023年12月31日現在でマイナス46百万ユーロの減価償却費が認識された。

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)	2023年 12月31日	ホースを含む	2022年 12月31日	ホースを含む
無形資産及びのれん	962	962	795	795
有形固定資産	2,295	2,290	2,537	2,166
棚卸資産	366	366	418	338
現金及び現金同等物	91	91	23	8
その他	308	198	88	71
売却目的で保有する資産合計	4,022	3,907	3,861	3,378
売却目的で保有する資産に関連する負債合計	(1,075)	(1,075)	(873)	(841)
金融負債を含む	(37)	(37)	(129)	(102)

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)	2023年度	2022年度 ⁽¹⁾
------------	--------	-----------------------

製品売上高 - 自動車部門	42,154	37,684
自動車部門のパートナーに対する売上高	4,028	3,130
リース用資産に係るレンタル収益 ⁽²⁾	674	842
その他サービスの売上高	1,294	1,465
サービスの売上高 - 自動車部門	1,968	2,307
製品の売上高 - 販売金融部門	17	23
リース用資産に係るレンタル収益 ⁽²⁾	194	141
販売金融債権による受取利息	2,880	1,983
その他のサービス売上高 ⁽³⁾	1,090	1,025
サービス売上高 - 販売金融部門	4,164	3,149
サービス売上高 - モビリティサービス部門	45	35
売上高合計	52,376	46,328

(1) 2022年の数値には、2023年のIFRS第17号「保険契約」の初度適用後の修正再表示が含まれる（注2-A）。

(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. 2023年度の範囲及び方法を適用した2022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
2022年度売上高 ⁽¹⁾	43,121	3,172	35	46,328
連結範囲の変更	(48)	2	4	(42)
2023年度の範囲及び方法を適用した2022年度の売上高	43,073	3,174	39	46,286
2023年度売上高	48,150	4,181	45	52,376

(1) 2022年の数値には、2023年のIFRS第17号「保険契約」の初度適用後の修正再表示が含まれる（注2-A）。

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

2023年度の人件費は5,896百万ユーロ（2022年度は5,661百万ユーロ。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、2023年度は76百万ユーロ（2022年度は65百万ユーロ）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

2023年度の営業利益には111百万ユーロの為替差損（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（2022年度は36百万ユーロの為替差損（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

2023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)	2023年12月31日	2022年12月31日
短期リースに係るリース料	(11)	(8)
少額資産のリースに係るリース料	(20)	(21)
変動リース料を含むその他のリース料	(67)	(64)

注6 - その他の営業利益及び営業費用

(単位：百万ユーロ)	2023年度	2022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	(389)	(354)
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	(790)	(14)
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）	228	178
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	(501)	(257)
その他の非経常的な営業利益及び営業費用	(180)	68
合計	(1,632)	(379)

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

2023年度のリストラクチャリング及び従業員数調整に係る費用は、主としてフランス（マイナス316百万ユーロ）に関係するものである。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、ルノーリノベーション・プラン・プロジェクトに関連する従業員退職計画、報酬及びその他の費用、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が含まれる。

2022年度のこれらの費用は、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（マイナス36百万ユーロ）及びスペイン（マイナス19百万ユーロ）に関係するものであり、2020年に発表された同じ固定費削減計画（特にルーマニアとスペインのリストラクチャリング計画）に基づいて発生した。

6 - B. 事業又は事業体の処分損益

2023年における事業又は事業上の持分の処分による損益には、主に2023年12月の日産株式の売却によるマイナス880百万ユーロの損失が含まれる。764百万ユーロで売却されたこれらの株式は、持分法による投資の比例部分に相当するマイナス1,536百万ユーロ、のれんの調整額マイナス40百万ユーロ、日産に対するルノー持分の中立化67百万ユーロ、及び転換準備金マイナス135百万ユーロに相当する。

また、JMEVとその子会社の連結除外に関連する処分損益60百万ユーロ、及びRNLリーシング株式の売却に伴うマイナス14百万ユーロのほか、欧州子会社の処分に伴う様々な利益も含まれる。

2022年、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年下半期、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。

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2023年に不動産取引を実施し、主としてフランスにおいて土地の売却及び工業拠点の売却により228百万ユーロの利益が発生した。

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。

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）

2023年には、車両開発と特定の生産資産に関するマイナス474百万ユーロを含むマイナス501百万ユーロの減損が計上された。2023年に減損の戻入はなかった。

2022年には、戻入控除後の減損マイナス257百万ユーロが計上された。これ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年上半期に減損は計上されていない。

6 - E. その他の例外的項目

2023年におけるその他の例外的項目により、純額でマイナス180百万ユーロの費用が発生した。これらの項目には主に、インドにおける事業活動の再編に関するマイナス104百万ユーロ及び購入台数の低下に伴う不利な契約に関連するマイナス68百万ユーロが含まれる。

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2022年に部分的に再開し、19百万ユーロの戻入を行った。

注7 - 財務収益(費用)

(単位：百万ユーロ)	2023年度	2022年度
総有利子負債コスト	(326)	(349)
現金及び金融資産に係る収益	414	168
実質有利子負債コスト	88	(181)
支配ないし重要な影響力の下にない企業からの受取配当金	1	2

財務活動における為替差損益	86	74
超インフレに対するエクスポージャーに係る損益 ⁽¹⁾	(470)	(292)
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	(42)	(21)
その他 ⁽²⁾	(190)	(68)
その他の財務収益及び財務費用	(615)	(305)
財務収益（費用）	(527)	(486)

- (1) 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。
- (2) その他の項目は、主に、政府保証付き融資枠の償却原価の調整の影響額プラス1百万ユーロ（2022年12月31日現在はプラス29百万ユーロ）、債権の譲渡費用、銀行手数料、割引及び遅延利息である。

自動車部門のネット・キャッシュ・ポジション（又は実質有利子負債）は、「事業セグメント別情報」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、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)	2023年度	2022年度 ⁽¹⁾
当期法人所得税	(844)	(561)
繰延税金収益（費用）	321	37
当期税金及び繰延税金	(523)	(524)

(1) 2022年の数値には、2023年のIFRS第17号「保険契約」の初度適用後の修正再表示が含まれる（注2-A）。

2023年度の当期法人所得税費用のうちマイナス266百万ユーロはフランス企業から、マイナス578百万ユーロは在外企業から発生している（2022年度末はそれぞれマイナス61百万ユーロ及びマイナス500百万ユーロ）。ルノー・グループの経済活動に関連して課税所得が増加したことにより、2023年度のかかる費用は増加した。

繰延税金の変動は321百万ユーロであり、様々な税金の戻入の影響により2023年度に急増した。この変動はフランス企業に関する187百万ユーロ及び在外企業に関する134百万ユーロによるものである。

8 - B. 税金費用の内訳

(単位：百万ユーロ)	2023年度	2022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 ⁽²⁾	2,838	1,705
フランスの法定法人税率	25.83%	25.83%
計算上の税金利益（費用）	(733)	(440)

各国とフランスの税率の差異による影響 ⁽³⁾	35	11
税額控除	53	26
配付税	(56)	(36)
未認識繰延税金資産の変動	31	(391)
その他の影響	205	346
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)	(465)	(484)
中間課税所得に基づく税金	(58)	(40)
当期税金及び繰延税金収益(費用)	(523)	(524)
実効税率	18%	31%

(1) 2022年の数値には、2023年のIFRS第17号「保険契約」の初度適用後の修正再表示が含まれる(注2-A)。

(2) その他の営業利益及び営業費用に分類された日産株式の売却に係る損益マイナス880百万ユーロ(注6-B)は、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から除外している。

(3) 税率の差異に主に影響を与えたのは、マルタ、ルーマニア及びトルコである。

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、2023年度の実効税率は14%(2022年度は関連なし)であった。主に課税所得の増加を反映して、当期税金費用はマイナス266百万ユーロとなった。繰延税金費用は187百万ユーロであった。

フランス連結納税グループに含まれない企業

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、2023年度には19%(2022年度は17%)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)	2022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	2023年 12月31日
不確実な税務ポジションを除く当期税金		(804)	804		
不確実な税金負債に対する引当金 - 短期	(21)	-	-	1	(20)
不確実な税金負債に対する引当金 - 長期	(234)	(40)	41	(3)	(236)
未収税金 - 短期	154		288	(218)	224
未収税金 - 長期	23		3	-	26
未払税金 - 短期	(312)		(267)	220	(359)
未払税金 - 長期	-		-	-	-
合計	(390)	(844)	869	-	(365)

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)	2022年 12月31日 ⁽¹⁾	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	2023年 12月31日
繰延税金資産	593	234	(28)	(24)	(105)	670
繰延税金負債	(1,102)	87	59	19	20	(917)
繰延税金純額	(509)	321	31	(5)	(85)	(247)

フランス連結納税グループ	(816)	187	30	-	(77)	(676)
その他の企業	307	134	1	(5)	(8)	429

(1) 2022年の数値には、2023年のIFRS第17号「保険契約」の初度適用後の修正再表示が含まれる（注2-A）。

8 - D2. 繰延税金資産（負債）純額の種別内訳

(単位：百万ユーロ)	2023年度	2022年度 ⁽¹⁾
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 ⁽²⁾	(148)	(147)
固定資産	(1,774)	(1,857)
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	512	477
繰越欠損金 ⁽³⁾	5,148	5,365
その他の項目	553	215
繰延税金資産（負債）純額	4,291	4,053
税務上の欠損金に関する未認識繰延税金資産（注8-D3）	(4,414)	(4,448)
その他の未認識繰延税金資産	(124)	(114)
繰延税金資産（負債）純額（報告値）	(247)	(509)

(1) 2022年の数値には、2023年のIFRS第17号「保険契約」の初度適用後の修正再表示が含まれる（注2-A）。

(2) 将来の配当分配にかかる税金を含む。

(3) 2023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4,634百万ユーロ、その他企業の繰越欠損金514百万ユーロ（2022年12月31日現在は、それぞれ4,802百万ユーロ及び563百万ユーロ）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3,958百万ユーロ（2022年12月31日現在3,909百万ユーロ）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279百万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3,679百万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（2022年12月31日現在は、それぞれ209百万ユーロ及び3,700百万ユーロであった）。

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、2023年12月31日現在、合計で580百万ユーロ（2022年12月31日現在は653百万ユーロ）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）

2023年12月31日現在、未認識繰越欠損金は4,293百万ユーロの潜在的な節税を示す。

(単位：百万ユーロ)	2023年12月31日			2022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⁾	709	4,253	4,962	899	4,333	5,232
繰越期間が5年超の税務上の欠損金		18	18	-	54	54
繰越期間が1～5年間の税務上の欠損金	21	83	104	14	51	65
繰越期間が1年以内の税務上の欠損金	4	60	64	4	10	14
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	734	4,414	5,148	917	4,448	5,365

- (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（2023年12月31日現在、認識済繰延税金は676百万ユーロ、未認識繰延税金は3,958百万ユーロであり、2022年12月31日現在はそれぞれ、893百万ユーロ及び3,909百万ユーロ）（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

フランスの2024年財政法は、当初OECDの国際税制改革において提案された「第2の柱」として知られる最低法人税率を導入した。これは2024年からルノーSAに適用される。

その目的は、「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である。

ルノー・グループは、現在、この施策の実施について検討を行っており、大規模に事業を行い、法人税率が最低税率を下回る可能性のある国々、すなわちルーマニア、マルタ及びトルコに対して特に注意を払っている。

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)	2023年度	2022年度
発行済株式	295,722	295,722
自己株式	(5,684)	(4,253)
日産の持分 × 日産に対するルノーの持分	(19,029)	(19,372)
基本的1株当たり利益計算用株式数	271,009	272,097

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)	2023年度	2022年度
基本的1株当たり利益計算用株式数	271,009	272,097
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	4,132	2,154
希薄化後1株当たり利益計算用株式数	275,141	274,251

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

2023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)	2022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	2023年12月31日 現在
資産計上した開発費	11,947	1,316	235	(11)	(340)	13,147
のれん	303	-	-	-	(21)	282
その他の無形資産	1,473	49	(20)	(11)	13	1,504
無形資産総額	13,723	1,365	215	(22)	(348)	14,933
資産計上した開発費	(7,972)	(1,140)	(235)	10	164	(9,173)
のれん	(30)	-	-	-	10	(20)
その他の無形資産	(1,021)	(97)	19	1	(16)	(1,114)
償却及び減損	(9,023)	(1,237)	(216)	11	158	(10,307)
資産計上した開発費	3,975	176	-	(1)	(176)	3,974
のれん	273	-	-	-	(11)	262
その他の無形資産	452	(48)	(1)	(10)	(3)	390
無形資産純額	4,700	128	(1)	(11)	(190)	4,626

のれんの大部分はヨーロッパに所在している。

2023年度における無形資産の取得は自己制作資産1,316百万ユーロ及び購入資産49百万ユーロを含む（2022年度はそれぞれ1,137百万ユーロ及び300百万ユーロ）。

2023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290百万ユーロを含む（2022年度は41百万ユーロの減損）（注6-D）。

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。

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)	総額	償却及び減損	純額
2021年12月31日残高	16,433	(10,035)	6,398
取得(注26-C) / (償却及び減損) ⁽¹⁾	1,437	(2,275)	(838)
(処分) / 戻入	(1,077)	1,073	(4)
為替換算調整勘定	376	(475)	(99)
連結範囲の変更及びその他	(3,446)	2,689	(757)
2022年12月31日残高	13,723	(9,023)	4,700

(1) 無形資産に関するマイナス41百万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)	2023年度	2022年度
研究開発費	(2,582)	(2,259)
資産計上した開発費	1,316	1,110
資産計上した開発費の償却	(878)	(976)
合計（損益計算書計上額）	(2,144)	(2,125)

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。

欧州における2023年度の研究開発費及び開発費の資産計上の増加は、Cセグメントのラインナップ（エスパス、ラファール及びオーストラル）、小型商用車及び電気・ハイブリッドエンジンのリニューアルと電動化により説明される。国際的には、ルーマニアとブラジルでのグローバル・アクセスのラインナップのリニューアル及び韓国のラインナップの再開が増加の主な要因である。

資産計上した開発費の償却は2022年度より減少し、また2023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、売却目的で保有する資産に分類されたホース・プロジェクトのパワートレイン事業により発生した開発費用（145百万ユーロ）に対して償却が認識されなくなったためである。

10 - B. 有形固定資産

2023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)	2022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	2023年12月 31日現在
土地	454	6	(14)	(5)	39	480
建物	5,126	54	(195)	(133)	(1,677)	3,175
特殊工具	15,685	601	(1,088)	(240)	2,592	17,550
機械装置・工具器具	11,361	255	(504)	(178)	920	11,854
顧客向けリース固定資産	5,220	1,421	(1,177)	17	43	5,524
その他の有形固定資産	948	124	(123)	(24)	(119)	806
使用権資産	896	173	(49)	2	(1)	1,021
- 土地	5	-	-	-	-	5
- 建物	839	170	(47)	2	-	964
- その他の資産	52	3	(2)	-	(1)	52
建設仮勘定 ⁽¹⁾	1,052	659	-	(7)	(94)	1,610
総額	40,742	3,293	(3,150)	(568)	1,703	42,020
土地						
建物	(3,892)	(201)	176	106	1,189	(2,622)
特殊工具	(13,596)	(872)	1,039	226	(2,301)	(15,504)
機械装置・工具器具	(8,596)	(365)	504	163	(512)	(8,806)
顧客向けリース固定資産	(1,607)	(269)	260	(2)	(4)	(1,622)

その他の有形固定資産	(872)	(100)	118	62	75	(717)
使用権資産	(395)	(127)	23	-	1	(498)
- 土地	(3)	-	-	-	1	(2)
- 建物	(361)	(122)	23	-	(1)	(461)
- その他の資産	(31)	(5)	-	-	1	(35)
建設仮勘定 ⁽¹⁾	(79)	(14)	-	6	87	-
減価償却及び減損⁽²⁾	(29,037)	(1,948)	2,120	561	(1,465)	(29,769)
土地	454	6	(14)	(5)	39	480
建物	1,234	(147)	(19)	(27)	(488)	553
特殊工具	2,089	(271)	(49)	(14)	291	2,046
機械装置・工具器具	2,765	(110)	-	(15)	408	3,048
顧客向けリース固定資産	3,613	1,152	(917)	15	39	3,902
その他の有形固定資産	76	24	(5)	38	(44)	89
使用権資産	501	46	(26)	2	-	523
- 土地	2	-	-	-	1	3
- 建物	478	48	(24)	2	(1)	503
- その他の資産	21	(2)	(2)	-	-	17
建設仮勘定 ⁽¹⁾	973	(645)	-	(1)	(7)	1,610
純額	11,705	1,345	(1,030)	(7)	238	12,251

(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) 2023年度における減価償却及び減損は減損211百万ユーロを含み、主に電気自動車の特定の生産資産に関するものであった(注6-D参照)。

2022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
2021年12月31日残高	49,847	(33,680)	16,167
取得/(減価償却及び減損) ⁽¹⁾	2,794	(3,522)	(728)
(処分)/戻入	(2,770)	1,605	(1,165)
為替換算調整勘定	502	(578)	(76)
連結範囲の変更及びその他	(9,631)	7,138	(2,493)
2022年12月31日残高	40,742	(29,037)	11,705

(1) 有形固定資産の減損マイナス216百万ユーロを含む。

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、2023年度は、固定資産（開発、特定の工具及び空きビル）に関して、無形資産285百万ユーロ及び有形固定資産216百万ユーロからなる501百万ユーロの減損が計上された。2022年度は、減損テストの結果、無形資産マイナス41百万ユーロ及び有形固定資産マイナス205百万ユーロからなる246百万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。

	2023年12月31日	2022年12月31日
永久成長率	1.0%	1.0%
税引後割引率	11.6%	11.6%

2023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2023年度後半にリーダーシップ・チームへの提示に向けて更新された2024年～2027年の中期計画に基づいている。この予測には、インフレ及び増大する気候リスクのマイナス影響を含む仮定が含まれている。

2023年及び2022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、2023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)	2023年度	2022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	797	526
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	15,667	17,487

12 - A. 日産の連結方法

2023年11月8日、ルノー・グループと日産との間の新提携契約が発効した。この新たな契約の条項に基づき、ルノーは、日産株式の28.4%（合計43.4%の持分のうち）を、一定の例外を条件として、中立的に議決権を行使するフランスの信託に譲渡した。ルノー・グループは当該信託が保有する日産株式が売却されるまでの間、当該株式に付随するすべての経済的権利（配当金及び株式売却収入）を維持する。ルノー・グループは、信託し

た日産株式を売却することができるが、特定の期間内に売却する義務を負わない。かかる売却は、日産又は日産が指定した第三者に第一先買権を与えている日産との秩序ある協調的なプロセスに従わなくてはならない。

2023年12月13日、ルノーSAは、同信託に対し、日産の株式211百万株を日産に1株当たり3.62ユーロ、合計764百万ユーロで売却するよう指示した。日産はこれらの株式を消却したため、日産に対するルノーの持分比率は現在40.6%となっている。ルノー・グループの財務諸表において、このリバランス活動はその他の営業利益及び営業費用に分類されるマイナス880百万ユーロの損失に反映されている。これは、株式に係るマイナス745百万ユーロの損失と、以前は為替換算調整勘定準備金に含まれていた為替差損の再分類マイナス135百万ユーロで構成される。

2023年12月31日現在、ルノーSAは、日産の資本金の15.8%を保有している。24.8%はルノーSAが受益者となっている信託が保有している。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・グループの主席独立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。

以上の情報に照らして、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		
2022年12月31日現在	17,803	(974)	16,829	658	17,487
2023年度当期純利益	797	-	797	-	797
配当金分配	(172)	-	(172)	-	(172)
為替換算調整勘定	(1,012)	-	(1,012)	(66)	(1,078)
その他の変動 ⁽²⁾	(1,394)	67	(1,327)	(40)	(1,367)
2023年12月31日現在	16,022	(907)	15,115	552	15,667

(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）。従来、ルノーSAの日産に対する持分割合に基づいて相殺されている。

(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、並びに日産株式211百万株の購入及び消却による希薄化及び累積的影響（マイナス1,509百万ユーロ）が含まれる。

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

ルノー・グループの財務諸表に持分法で計上されている日産の財務諸表は、日本の会計基準に準拠して公表されている日産の連結財務諸表であり（日産が東京証券取引所に上場しているため）、IFRS基準に基づくルノー・グループの連結に関する要件により調整されている。

日産は四半期ごとに、また毎年3月31日現在で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。日産の会計年度は3月31日を期末日とするため、2023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2022会計年度第4四半期から2023会計年度の第3四半期までの当期純利益の合計である。

2023年12月31日現在日産が保有する自己株式は0.5%である（2022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40.6%である（2022年12月31日現在は43.7%）。また2023年12月31日現在ルノーSAが日産に対して保有する議決権は15%である（2022年12月31日現在は43.7%）。

(単位：十億円)	2022年 12月31日 現在	2023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⁾	2023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	5,072	432	(59)	324	(135)	5,634
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	(12)	(38)	-	3	113	66
開発費の資産計上	599	71	-	2	-	672
繰延税金及びその他の修正再表示	(82)	(162)	-	11	(26)	(259)
IFRSの準拠による修正再表示後純資産	5,577	303	(59)	340	(48)	6,113
ルノー・グループの基準による修正再表示 ⁽²⁾	159	(36)	(4)	(46)	(23)	50
ルノー・グループの基準による修正再表示後純資産	5,736	267	(63)	294	(71)	6,163
(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	40,775	1,811	(395)	(2,327)	(443)	39,421
ルノーSAの持分割合	43.7%					40.6%
ルノー・グループの持分（下記相殺効果前）	17,803	797	(172)	(1,012)	(1,394)	16,022
ルノー・グループに対する日産の投資の相殺 ⁽³⁾	(974)				67	(907)
日産の純資産に対するルノー・グループの持分	16,829	797	(172)	(1,012)	(1,327)	15,115

- (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 - D. 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、2023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2022会計年度第4四半期から2023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 2022会計年度 第4四半期 2023年1～3月		日産の 2023会計年度 第1四半期 2023年4～6月		日産の 2023会計年度 第2四半期 2023年7～9月		日産の 2023会計年度 第3四半期 2023年10～12月		ルノーの 連結財務諸表 基準期間 2023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	107	753	105	705	191	1,213	29	183	432	2,854

12 - E. 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2023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199.9十億円（1,279百万ユーロ）である。

2023年度は為替差により247百万ユーロのプラスの効果（2022年度は25百万ユーロのマイナスの効果）が発生した。

12 - F. 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

2023年12月31日現在の株式相場554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5,744百万ユーロと評価される（2022年12月31日現在では株式相場418円/株で5,444百万ユーロ）。

12 - G. 日産への投資の減損テスト

2023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63.3%下回っていた（2022年12月31日現在は68.9%下回っていた）。

2023年12月31日に以下の仮定を用いて減損テストが行われた。

- 税引後割引率8.32%（2022年12月31日現在は7.73%）
- 永久成長率（インフレの影響を含む）1.61%（2022年12月31日現在は1.42%）
- 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、2023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。

12 - H. 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：
 - 2023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1,857百万ユーロであった（2022年度は2,015百万ユーロ）。その内訳は、車両が約1,332百万ユーロ（2022年度は1,443百万ユーロ）、構成部品が約343百万ユーロ（2022年度は427百万ユーロ）、及びサービスが約182百万ユーロ（2022年度は145百万ユーロ）である。
 - 2023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1,296百万ユーロであった（2022年度は1,564百万ユーロ）。その内訳は、車両が約1,158百万ユーロ（2022年度は1,200百万ユーロ）、構成部品が約88百万ユーロ（2022年度は249百万ユーロ）、及びサービスが約50百万ユーロ（2022年度は115百万ユーロ）である。
 - 2023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、595百万ユーロであり（2022年12月31日現在は504百万ユーロ）、また2023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396百万ユーロである（2022年12月31日現在は500百万ユーロ）。
- ・ 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、外国為替取引を日産のために行っている。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2023年12月31日現在21百万ユーロであり（2022年12月31日現在は188百万ユーロ）、またデリバティブ債務は2023年12月31日現在24百万ユーロである（2022年12月31日現在は54百万ユーロ）。

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。2023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102百万ユーロであった（2022年度は89百万ユーロ）。2023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45百万ユーロであり（2022年12月31日現在は34百万ユーロ）、2023年12月31日現在の債務残高は176百万ユーロである（2022年12月31日現在は115百万ユーロ）。

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)	2023年度	2022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	83	(103)
持分法が適用される関連会社 ⁽¹⁾	85	(70)
持分法が適用される共同支配企業	(2)	(33)
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	887	723
持分法が適用される関連会社 ⁽²⁾	644	527
持分法が適用される共同支配企業	243	196

- (1) 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バンクは2023年12月31日現在売却されていた（注3）。2022年12月31日現在の関連会社の当期純利益には、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ていた。
- (2) 2023年12月31日にルノー・日産・インドア・プライベート・リミテッド（RNAIPL）の生産資産にかかる減損50百万ユーロ（2022年12月31日には51百万ユーロの減損を計上）の戻入を行った。

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		2023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日現在のその他の関連会社及び共同支配企業に対する投資
			2023年12月31日現在	2022年12月31日現在		
関連会社						
自動車						
Motorlu Araclar Imal ve Satis A.S (MAIS (マイス))	トルコ	自動車販売	49%	49%	167	151

ルノー・日産オートモティブ・ インドア・プライベート・ リミテッド(RNAIPL)	インド	自動車製造	30%	30%	191	150
ブーヌ・コムヌール	フランス	廃棄物処理	33%	33%	82	81
EGT	中国	自動車製造	25%	25%	10	9
ベルコール	フランス	電気自動車	19%	24%	70	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	1%	3%	1	9
Beyonca	中国	電気自動車	14%	14%	27	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	7%	5%	4	14
日産ルノー・フィナンシャル・ サービシーズ・インドア・プラ ivate・リミテッド	インド	金融	30%	30%	37	37
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%	-	-
ルノー・プリリアンス・ジンベ イ・ オートモティブ・カンパニー	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	ベンチャー キャピタル	40%	40%	164	154
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%	-	-
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%	13	15
セレクト・ビークル・グループ・ ホールディングスLtd	英国	金融	37%	-	18	-
モビリティサービス						
カーシェアリング・モビリティ・ サービシーズSL	スペイン	モビリティ サービス	100%	50%	-	4
その他の重要ではない関連会社及 び共同支配企業					95	26
合計					887	723

(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)	2023年度		2022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
Motorlu Araclar Imal ve Satis A.S (MAIS(マイス))	2,862	(20)	1,693	(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)	14	(334)	10	(545)
ブーヌ・コムヌール	19	(1)	18	(1)

EGT	10	(610)	17	(713)
ルノー・アルジェリ・プロダクション	1	(47)	2	(36)

(単位：百万ユーロ)	2023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(マイス))	-	-	-	16	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)	16	33	156	16	1
ブーヌ・コムヌール	-	8	-	-	3
EGT	-	6	31	27	-
ルノー・アルジェリ・プロダクション	-	14	-	-	-

(単位：百万ユーロ)	2022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(マイス))	-	52	-	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)	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・プロダクション	-	18	-	3	-

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)	2023年12月31日現在	2022年12月31日現在
関連会社に対する投資	644	527
関連会社の利益(損失)に対する持分	87	(70)
その他の包括利益項目に対する関連会社の持分	(267)	(212)
包括利益に対する関連会社の持分	(180)	(282)

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)	2023年12月31日現在	2022年12月31日現在
共同支配企業に対する投資	243	196
共同支配企業の利益(損失)に対する持分	(1)	(33)
その他の包括利益項目に対する共同支配企業の持分	(22)	(17)
包括利益に対する共同支配企業の持分	(23)	(50)

注14 - 棚卸資産

(単位：百万ユーロ)	2023年12月31日現在			2022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	1,754	(228)	1,526	1,701	(216)	1,485
仕掛品	248	(2)	246	252	(7)	245

中古車両	913	(69)	844	946	(93)	853
製品及び予備部品	2,458	(150)	2,308	2,751	(121)	2,630
合計	5,373	(449)	4,924	5,650	(437)	5,213

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)	2023年12月31日現在	2022年12月31日現在
ディーラー向け債権	11,410	10,003
消費者向け融資	25,001	23,519
リース及び類似取引	14,330	11,836
総額	50,741	45,358
減損	(1,126)	(1,111)
純額	49,615	44,247

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)	2023年12月31日現在		2022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	14,822	18,945	13,650	13,530
関連債務	4,324	4,364	3,319	3,377

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。

2023年、販売金融部門は、ドイツの支店が行った自動車ローンを裏付けとする719百万ユーロの証券化（優先債700百万ユーロ及び劣後債19百万ユーロからなる）の取引を行った。

販売金融部門のフランスの子会社には、ディアックの購入オプション付きのリース債権に関する新たな証券化プログラムがある。本プログラムでは、リースレンタル債権を裏付けとする約737百万ユーロの公募発行（「カーズ・アライアンス・オート・リース・フランスV 2023-1」）を行った（優先債700百万ユーロ[自己引受100百万ユーロ]及び劣後債約37百万ユーロを含む。）。

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)	2023年12月31日現在	2022年12月31日現在
1年未満	23,775	22,280
1～5年	25,487	21,598
5年超	354	369
販売金融債権合計（純額）	49,615	44,247

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	2023年 12月31日現在
総額	39,331	11,410	50,741
健全な債権	34,797	11,162	45,959
当初認識から信用リスクの上昇が見られる債権	3,398	184	3,582
貸倒債権	1,136	64	1,200
貸倒債権合計の割合	2.9%	0.6%	2.4%
減損	(1,088)	(38)	(1,126)
健全な債権に係る減損	(277)	(17)	(294)
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	(184)	(4)	(188)
貸倒債権に係る減損	(627)	(17)	(644)
総純額	38,243	11,372	49,615

(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

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、2023年12月31日現在については、916百万ユーロの担保（2022年12月31日現在は784百万ユーロ）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)	2023年12月31日現在	2022年12月31日現在
総額	1,578	1,799
発生信用損失による減損 ⁽¹⁾	(748)	(795)
予想信用損失による減損	(5)	(6)
純額	825	998

(1) 2023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)	2023年12月31日現在			2022年12月31日現在 ⁽¹⁾		
	非流動	流動	合計	非流動	流動	合計
前払費用	171	384	555	136	419	555
未収税金（当期税金を含まない）	168	1,773	1,941	236	1,325	1,561
未収税金（当期税金に係る）	26	224	250	23	154	177
その他の債権	354	2,392	2,746	414	1,830	2,244
非連結子会社に対する投資及び資産計上可能な前払金 ⁽²⁾	65	-	65	102	-	102
自動車部門の通常取引に係るデリバティブ	-	21	21	-	89	89
販売金融部門の金融取引に係るデリバティブ	-	252	252	-	434	434
売却目的で保有する資産	-	4,022	4,022	-	3,861	3,861
合計	784	9,068	9,852	911	8,112	9,023
総額	920	14,173	15,093	1,004	14,386	15,390
減損	(136)	(5,105)	(5,241)	(93)	(6,274)	(6,367)

(1) 2022年の数値には、2023年のIFRS第17号「保険契約」の初度適用後の修正再表示が含まれる（注2-A）。

(2) 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に係るものである。

注18 - 資本

18 - A. 資本金

2023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2022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2023年12月31日現在、ルノーSAの資本金の1.80%を占めている（2022年12月31日現在は1.80%）。

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2023年12月31日現在で13.88%である（2022年12月31日現在で14.47%）。

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-E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、7,315,535株を平均価格36.88ユーロで購入し、7,355,407株を平均価格36.86ユーロで売却した。

	制度	流動性契約	2023年 12月31日現在	2022年 12月31日現在
自己株式の総額(単位：百万ユーロ)	210	2	212	208
自己株式の総数	5,252,892	71,628	5,324,520	5,310,961

18 - D. 配当

2023年5月11日開催の定時株主総会及び臨時株主総会において、1株当たり0.25ユーロ（総額72.6百万ユーロ）の配当を行うことが決議された（2022年度は配当を行わなかった）。

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)	2023年度	2022年度
日産に対する投資価額の為替換算調整勘定の変動	(1,078)	680
日産の部分に係る利益に計上された為替換算調整勘定の変動	135	-
日産に対する投資の部分ヘッジによる影響（税引後）(注12-E)	142	(25)
日産に係る為替換算調整勘定の変動額合計	(801)	655
超インフレ経済に関する変動	(183)	(80)
その他の為替換算調整勘定の変動	(34)	216
為替換算調整勘定変動額合計	(1,018)	791

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

2022年12月31日現在	177	43	(9)	211	208
資本に計上された公正価値の変動	(178)	(7)	4	(181)	(173)
資本から損益への組替調整 ⁽¹⁾	(146)	-	-	(146)	(146)
2023年12月31日現在	(147)	36	(5)	(116)	(111)

(1) 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、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)	2023年度	2022年度
営業総利益	(161)	6
その他の営業利益及び営業費用	(24)	2
当期及び繰延税金	39	1
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	(146)	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)	2023年12月31日現在	2022年12月31日現在
1年以内	(113)	29
1年超	32	243
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)	(81)	272
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)	(66)	(95)
キャッシュ・フロー・ヘッジ再評価準備金合計	(147)	177

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。

2023年度に、1,670千株（当初価値総額50百万ユーロ）に係る業績連動株式制度プラン30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。

ルノー・グループは、従業員に8株の無償株式を付与することを発表した。権利確定期間は2023年度中であり、最低保有期間はない。2023年12月31日現在、これに関して37百万ユーロの費用が認識されている。

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 (ユーロ)	2023年度費用 (百万ユーロ)	2022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26 ⁽¹⁾	49,618	42.50	-	(7)	54.99	-	3年	3.55-3.50
プラン27 ⁽¹⁾	11,062	10.31	-	(4)	14.55	(0.54)%	3年	1.05-1.35
プラン28 ⁽¹⁾	1,736	33.07	(1)	(1)	33.73	(0.61)%	3年	0.65
	38,678	31.60	(13)	(13)	33.73	(0.61)%	3年	0.65
プラン29 ⁽¹⁾	1,550	22.65	-	-	24.39	(0.02)%	3年	0.57-1.19
	77,357	21.64	(9)	(5)	24.39	(0.02)%	3年	0.57-1.19
プラン30 ⁽¹⁾	1,419	29.92	-	-	33.33	3.23%	3年	1.39-1.89
	48,307	37.86	(14)	-	43.13	3.10%	3年	1.40-1.88
プラン29 - 共同投資 2022	192	34.74	-	-	43.13	3.10%	3年	1.40-1.88
	5,337	33.08	(2)	-	43.13	3.10%	3年	1.40-1.88
プラン30 ter - 追加2023	180	33.00	-	-	39.05	3.37%	3年	1.42-2.94
	1,981	31.55	-	-	39.05	3.37%	3年	1.42-2.94
プラン30 - 共同投資 2023 - bis	453	28.75	-	-	39.05	3.37%	3年	1.42-2.94
	3,833	27.30	-	-	39.05	3.37%	3年	1.42-2.94
合計			(39)	(30)				

(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。

	2023年1月1日現在 未確定の権利	付与	確定した権利 ⁽¹⁾	期限切れの権利 及びその他の調整	2023年12月31日現在 未確定の権利
株式に係る権利	4,473,701	6,919,208	(5,794,927)	(390,090)	5,207,892

(1) 業績連動株式に係る権利は、2020年度に付与されたプラン27、2021年度に付与されたプラン28、2023年度に付与された2022年ルノーリニューション・シェアプラン及び同じく2023年度に付与された2023年ルノーリニューション・シェアプラン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

制度	付与日	2023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27 - CEO	2020年7月29日	-	2023年7月29日	無し
プラン27 - 従業員	2020年2月13日	-	2023年2月13日	無し
プラン28	2021年4月23日	1,456,046	2024年4月23日	無し
プラン29	2022年5月25日	1,641,890	2025年5月25日	無し
プラン30 - CEO	2023年5月11日	75,000	2026年5月11日	無し
プラン30 - 従業員	2023年2月15日	1,534,426	2026年2月15日	無し
プラン29 - 共同投資2022 - CEO	2023年2月15日	8,629	2026年5月15日	2026年5月15日 ~ 2028年5月15日

プラン29 - 共同投資2022 - 従業員	2023年2月15日	201,121	2026年2月15日	2026年2月15日 ~ 2028年2月15日
プラン30 ter - 追加2023	2023年12月14日	198,015	2026年12月14日	無し
プラン30 - 共同投資2023 - bis	2023年12月14日	86,285	2027年2月14日	2027年2月14日 ~ 2028年12月14日
合計		5,201,412		

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)	
		2023年 12月31日 現在	2022年 12月31日 現在	2023年度	2022年度	2023年 12月31日 現在	2022年 12月31日 現在	2023年度	2022年度
自動車									
ルノー・コリア・ モーターズ	韓国	47%	47%	31	26	480	492	(10)	(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%	68	59	282	329	(50)	(21)
JMEV	中国	-	50%	(12)	(134)	-	(75)	-	-
その他				19	3	141	13	(3)	(6)
自動車合計				106	(46)	903	759	(63)	(29)
販売金融									
バンコ・RCI・ブラ ジル	ブラジル	40%	40%	18	12	-	-	(24)	(2)
ロンボ・コンパニ ア・ フィナンシエラ	アルゼン チン	40%	40%	-	(2)	-	-	-	-
RCI・コロンビアSA	コロンビ ア	49%	49%	(7)	8	-	-	(4)	(7)
その他				2	1	-	-	(2)	(2)
販売金融合計				13	19	-	-	(30)	(11)
アフトワズ合計		-	-	-	(335)	-	-	-	(1)
モビリティサービス合計				(2)	-	(21)	(18)	-	-
合計				117	(362)	882	741	(93)	(41)

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・サービスーズ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、2023年12月31日現在、それぞれブラジル子会社については109百万ユーロ、アルゼンチンの子会社については10百万ユーロ、チェコの子会社については15百万ユーロ、コロンビアの子会社については25百万ユーロである（2022年12月31日現在はそれぞれ117百万ユーロ、4百万ユーロ、16百万ユーロ及び49百万ユーロであった）。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)。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、2023年度は460百万ユーロ(2022年度は516百万ユーロ)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。

フランスでは、2023年に満額年金の受給資格への拠出期間が延長された。これにより、ルノー・グループの退職補償金制度(法定の退職年齢が高くなったため)のほか、現行の退職直前労働免除制度にも影響を与えている。これらの影響は、2023年12月31日現在の損益計算書において全額計上されている。

年金及びその他の長期従業員給付債務に対する引当金は、2023年12月31日現在1,208百万ユーロであり(2022年12月31日現在は1,074百万ユーロ)、134百万ユーロ増加した。フランス及びトルコにおける年金制度改革の結果は、プランの変更として分析され、2023年12月31日現在の財務諸表の当期純利益において認識されている(12百万ユーロ)。2023年12月31日現在、フランスでルノー・グループの債務の評価に最も頻繁に用いられた金融割引率は3.3%(2022年12月31日現在は3.74%)であった。また、昇給率は2023年12月31日現在2.4%(2022年12月31日現在は2.4%)であった。

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。フランスの工業会社に適用されている、金属産業の新団体協約及び個別の労働関係を管理する2024年1月18日付の新協約の効果は、2024会計年度に影響を与えることとなる。

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・サービシズ・リミテッド(RCI Financial Services Ltd.)に係るもので、合わせて1,705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。2023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、48百万ポンドと評価されており、RCI・ファイナンシャル・サービシズ・リミテッド専用の基金区分の積立不足額は4百万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	2023年12月31日現在		2022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⁾	3.3%	1%-4%	3.74%	2%-3.3%
昇給率	2.4%	1%-4.4%	2.4%	1%-4.7%
制度期間	11年	6-20年	13年	5-20年
債務総額	580百万ユーロ	373百万ユーロ	678百万ユーロ	154百万ユーロ

(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	2023年12月31日現在		2022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⁾	5%	4.4%	4.90%	4.90%
昇給率	NA	NA	NA	NA
制度期間	14.5年	15年	15年	16.5年
積立資産の実際の運用収益 ⁽²⁾	6%	7.5%	(37.7)%	(38.1)%
債務総額	282百万ユーロ	32百万ユーロ	255百万ユーロ	28百万ユーロ
年金基金により運用された資産の公正価値	227百万ユーロ	27百万ユーロ	213百万ユーロ	22百万ユーロ

- (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、2022年度に、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)	2023年度	2022年度
当期勤務費用	66	68
過去勤務費用及び清算における損益	(25)	(7)
純負債（又は純資産）に生じる純利息	42	21
従業員数調整制度の影響	(2)	(5)
損益計算書に計上された当期費用（利益）純額	81	77

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)	2023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	962	-	-	962
ヨーロッパ（フランスを除く）	34	-	-	34
アメリカ	2	-	-	2
アジア太平洋	1	-	-	1
ユーラシア ⁽¹⁾	42	-	-	42
アフリカ及び中東	3	-	-	3
退職及び雇用終了補償金合計	1,044	-	-	1,044
補完年金				
フランス	80	(78)	-	2
英国	314	(253)	-	61
ヨーロッパ（フランス及び英国を除く） ⁽²⁾	280	(228)	-	52
アフリカ及び中東	-	-	-	-
アメリカ	5	-	-	5
アジア太平洋	3	-	-	3
補完年金合計	682	(559)	-	123
その他の長期給付				
フランス ⁽³⁾	33	-	-	33
ヨーロッパ（フランスを除く）	3	-	-	3
アフリカ及び中東	5	-	-	5
その他の長期給付合計	41	-	-	41
合計⁽⁴⁾	1,767	(559)	-	1,208

(1) 主にトルコ。

(2) 主に、スイス、オランダ及びドイツ。

(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）：141百万ユーロ、1年超に満期が到来する負債総額（純額）：1,067百万ユーロ。

19 - D2. 確定給付債務純額一覧

(単位：百万ユーロ)	2023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	157	211	313	1,086	1,767
年金資産の公正価値	(16)	(69)	(82)	(392)	(559)
資産上限額	-	-	-	-	-
確定給付債務（資産）純額	141	142	231	694	1,208

各制度の加重平均期間は2023年12月31日現在12年である（2022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)	資産上限額(C)	確定給付債務純額(A)+(B)+(C)
2022年12月31日現在残高	1,621	(549)	2	1,074
当期勤務費用	66	-	-	66
過去勤務費用及び制度縮小、改訂及び清算における損益	(25)	-	-	(25)
純負債（又は純資産）に生じる純利息	58	(16)	-	42
従業員調整措置の効果	(2)	-	-	(2)
損益計算書に計上された2023年度当期費用（利益）純額(注19-C)	97	(16)	-	81
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	32	-	-	32
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	61	-	-	61
経験効果から生じる債務に係る数理計算上の差異	56	-	-	56
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）	(1)	(7)	-	(8)
資産上限額の変動（純利息の部分を除く）	(1)	-	(2)	(3)
その他の包括利益項目に計上された2023年度当期費用（利益）純額	147	(7)	(2)	138
雇用主による積立への拠出額	-	(17)	-	(17)
従業員による積立への拠出額	1	(6)	-	(5)
本制度に基づいて支払われた給付	(98)	24	-	(74)
為替レートの変動による影響	12	(9)	-	3
連結範囲の変更及びその他による影響	(13)	21	-	8
2023年12月31日現在残高	1,767	(559)	-	1,208

2023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649百万ユーロの損失（2022年12月31日現在は394百万ユーロの損失）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、2023年12月31日現在の債務の額は結果的に296百万ユーロ増加する（2022年12月31日現在は272百万ユーロ）。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、2023年12月31日現在の債務の額は結果的に244百万ユーロ減少する（2022年12月31日現在は222百万ユーロ）。

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)	2023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	4	-	4
株式	68	-	68
社債	157	-	157
投資信託に対する持分及びその他	20	-	20
合計 - 年金基金	249	-	249
保険会社			
現金及び現金同等物	1	8	9
株式	10	1	11
社債	184	6	190
不動産	25	1	26
投資信託に対する持分及びその他	37	37	74
合計 - 保険会社	257	53	310
合計	506	53	559

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（50%）。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（18.3%）、フランス（15.3%）、スイス（12%）及びドイツ（4.4%）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。

2023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2.6%（2022年度はマイナス15.7%）であった。

本書日現在、2023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19百万ユーロである。

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 ⁽²⁾	約定及びその他 に対する引当金	合計
2022年12月31日現在残高⁽¹⁾	369	874	171	200	555	2,169
繰入	77	724	80	46	453	1,380
目的使用による引当金取崩	(180)	(709)	(49)	(1)	(133)	(1,072)
引当金未使用部分の戻入	(16)	(4)	(9)	-	(57)	(86)

連結範囲の変更に伴う増減	-	-	1	-	(5)	(4)
為替換算調整勘定及びその他の増減	(1)	2	(16)	(4)	(14)	(33)
2023年12月31日現在残高⁽³⁾	249	887	178	241	799	2,354

(1) 2022年の数値には、2023年のIFRS第17号「保険契約」の初度適用後の修正再表示が含まれる（注2-A）。

(2) 販売金融部門の保険会社による技術的準備金である。

(3) 短期引当金は1,130百万ユーロ、長期引当金は1,224百万ユーロ。

2023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。

2023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143百万ユーロが含まれる（2022年12月31日現在は107百万ユーロ）。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。また、ルノー・グループは、購入契約及び数量約定に関連する見積価格について、合計187百万ユーロの引当金を設定した。

注21 - その他の流動及び非流動負債

(単位：百万ユーロ)	2023年12月31日現在			2022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	-	359	359	-	312	312
不確実な税金負債に対する引当金	236	20	256	234	21	255
未払税金（当期税金を除く）	11	1,054	1,065	13	1,219	1,232
社会保障費	26	1,325	1,351	24	1,245	1,269
その他負債	163	5,684	5,847	202	4,855	5,057
繰延収益	742	1,470	2,212	1,133	1,302	2,435
自動車部門の通常取引に係るデリバティブ	-	171	171	-	77	77
売却目的で保有する資産に関連する負債	-	1,075	1,075	-	873	873
その他の負債合計	942	10,779	11,721	1,372	9,571	10,943
合計	1,178	11,158	12,336	1,606	9,904	11,510

その他の流動負債は主として、537百万ユーロの未払資産（2022年12月31日現在は499百万ユーロ）、販売報奨金プログラムに基づく支払額（2023年12月31日現在は3,046百万ユーロ、2022年12月31日現在は2,304百万ユーロ）及び買戻約定付販売契約について計上される繰延利益（2023年12月31日現在は521百万ユーロ、2022年12月31日現在は293百万ユーロ）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	
	2023年度	2022年度	2023年度	2022年度
1月1日現在の繰延収益	880	915	1,037	1,119
当期受取繰延収益	488	402	133	273
当期売上高計上繰延収益	(422)	(438)	(328)	(356)
連結範囲の変更	-	-	-	-
為替換算調整勘定等の変更	1	1	(12)	1
12月31日現在の繰延収益	947	880	830	1,037
売上高における計上				
1年以内	811	757	816	1,012
1～3年後	124	110	6	7
3～5年後	12	13	8	18

[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)	2023年12月31日現在			2022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	77		77	63		63
市場性ある有価証券及び譲渡可能負債証券	-	500	500	-	587	587
自動車部門の金融取引に係るデリバティブ	55	119	174	85	410	495
貸付金及びその他	563	605	1,168	265	419	684
金融資産合計	695	1,224	1,919	413	1,416	1,829
総額	733	1,241	1,974	437	1,420	1,857
減損	(38)	(17)	(55)	(24)	(4)	(28)
現金同等物 ⁽¹⁾	-	9,105	9,105	-	10,713	10,713
現金	-	11,572	11,572	-	11,061	11,061
現金及び現金同等物合計	-	20,677	20,677	-	21,774	21,774

(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5,310百万ユーロ（2022年12月31日現在は6,377百万ユーロ））、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3,688百万ユーロ（2022年12月31日現在は3,629百万ユーロ））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

2023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34百万ユーロ（2022年12月31日現在は33百万ユーロ）が含まれている。2023年12月31日現在のルノー・グループによる支払残高は77百万ユーロ（2022年12月31日現在は84百万ユーロ）である。

22 - C. ルノー・グループの使用不能現金

ルノー・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2023年12月31日現在980百万ユーロである（2022年12月31日現在は1,169百万ユーロ）。

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)	2023年12月31日現在			2022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	258	-	258	253	-	253
社債	6,945	1,495	8,440	8,674	1,218	9,892
その他の証書による債務	-	796	796	-	930	930
金融機関からの借入	161	494	655	300	1,556	1,856
- フランス	160	243	403	300	1,112	1,412
- ブラジル	-	32	32	-	130	130
- モロッコ	-	130	130	-	270	270
リース負債	461	94	555	446	107	553
その他の金融負債 ⁽¹⁾	148	233	381	73	373	446
自動車部門の金融負債（デリバティブを除く）	7,973	3,112	11,085	9,746	4,184	13,930
自動車部門の金融取引に係るデリバティブ	71	333	404	99	419	518
自動車部門の金融負債	8,044	3,445	11,489	9,845	4,603	14,448
モビリティサービス部門の金融負債 ⁽²⁾	19	3	22	7	2	9
劣後ローン及びディアックの永久劣後証券 ⁽³⁾	893	-	893	886	-	886
金融負債	8,956	3,448	12,404	10,738	4,605	15,343
社債	-	14,184	14,184	-	13,570	13,570
その他の証書による債務	-	6,131	6,131	-	4,539	4,539
金融機関からの借入	-	4,649	4,649	-	5,727	5,727
その他の有利子負債（リース負債を含む） ⁽⁴⁾	-	28,780	28,780	-	24,810	24,810
販売金融部門の債務（デリバティブを除く）	-	53,744	53,744	-	48,646	48,646
販売金融部門の金融取引に係るデリバティブ	-	351	351	-	353	353
販売金融部門の債務	-	54,095	54,095	-	48,999	48,999
金融負債及び販売金融部門の債務の総計	8,956	57,543	66,499	10,738	53,604	64,342

(1) 2023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121百万ユーロに上る（2022年12月31日現在は16百万ユーロ）。

(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55百万ユーロに上る（2022年12月31日現在は44百万ユーロ）。

(3) 2023年12月31日現在のRCIバンクの劣後ローン865百万ユーロを含む（2022年12月31日現在は856百万ユーロ）。

(4) 2023年12月31日現在の販売金融部門のリース負債85百万ユーロを含む（2022年12月31日現在は69百万ユーロ）。

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)	2022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	2023年 12月31日 現在
ルノーSAの永久劣後証券	253	-	-	-	5	258
社債	9,892	(1,170)	-	(285)	3	8,440
その他の証書による債務	930	(145)	-	3	8	796
金融機関からの借入	1,856	(1,016)	(285)	14	86	655

リース負債	553	(108)	(1)	1	110	555
その他の金融負債	446	(398)	333	(8)	8	381
自動車部門の金融負債(デリバティブを除く)	13,930	(2,837)	47	(275)	220	11,085
自動車部門の金融取引に係るデリバティブ	518	(202)	-	92	(4)	404
自動車部門の金融負債合計(a)	14,448	(3,039)	47	(183)	216	11,489
自動車部門の金融取引に係るデリバティブ資産(b)	495	(287)	-	-	(34)	174
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)		(2,752)				
モビリティサービス部門の金融負債	9	11	-	2	-	22
連結キャッシュ・フロー計算書における自動車部門の金融負債の純増減		(2,741)				

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、2023年12月31日現在は293.00ユーロ（2022年12月31日現在は270.58ユーロ）で取引されている。2023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、234百万ユーロである（2022年12月31日現在は216百万ユーロ）。

自動車部門の社債及びその他の負債の変動

2023年度中、1,170百万ユーロの社債を返済した。

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。

2023年上半期に全額が返済された。

販売金融部門の負債の増減

2023年度中、販売金融部門は、3.9十億ユーロ相当の社債を発行し、またグリーンボンド750百万ユーロの2回目の発行を行った。さらに200百万スイス・フランの5年物社債の募集を行い、750百万ユーロの5本の社債発行（満期はそれぞれ3年、3.5年、4年、5年及び6年）を行った。

販売金融部門は、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年に償還された。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。

これらの資金調達に適用される金利は、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。

当年度中に集められた新たな預金は3,735百万ユーロ増加して（要求払預金594百万ユーロ及び定期預金3,141百万ユーロ）、28,176百万ユーロに達し（要求払預金18,255百万ユーロ及び定期預金9,921百万ユーロ）、「その他の有利子負債」に分類されている。2023年12月31日現在、これらの預金の89.5%は預金保険制度の対象となっている（2022年12月31日現在は89.2%）。

販売金融部門は、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。この営業利益は、これらのスワップの価値がマイナス118百万ユーロ上昇したことにより、マイナスの影響を受けた。

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、2023年度に170百万ユーロに上った（2022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142百万ユーロ（2022年度は148百万ユーロ）と利息27百万ユーロ（2022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、2023年度に13百万ユーロ（2022年度は12百万ユーロ）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、2023年度に98百万ユーロに上った（2022年度は93百万ユーロ）（注5-C）。

2023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41百万ユーロに達する。

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SA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2023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)	2023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）	750	750	-	-	-	750	-	-	-	-
ルノーSA社債（2018年）	1,450	1,450	-	700	700	-	750	-	-	-
ルノーSA社債（2019年）	1,545	1,545	-	45	45	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）	1,804	1,804	-	704	704	-	-	500	600	-
ルノーSA社債（2022年）	1,859	1,859	-	-	-	516	1,343	-	-	-
未払利息、費用及びプレミアム	32	32	2	44	46	(3)	(6)	(5)	-	-
社債合計	8,440	8,440	2	1,493	1,495	2,263	3,087	995	600	-
その他の証書による債務	796	796	529	267	796	-	-	-	-	-
金融機関からの借入	655	655	183	311	494	1	110	-	50	-
- フランス	403	403	49	194	243	-	110	-	50	-
- ブラジル	32	32	32	-	32	-	-	-	-	-
- モロッコ	130	130	84	46	130	-	-	-	-	-
リース負債	555	578	30	58	88	101	67	43	47	232
その他の金融負債	381	387	201	49	250	22	23	18	17	57
その他の金融負債合計	2,387	2,416	943	685	1,628	124	200	61	114	289
債券及びその他の金融負債に対する将来の金利	-	30	5	11	16	3	6	5	-	-
永久劣後証券	258	255	-	-	-	-	-	-	-	255
金融取引に係るデリバティブ	404	404	303	30	333	34	32	2	3	-
自動車部門の金融負債合計	11,489	11,545	1,253	2,219	3,472	2,424	3,325	1,063	717	544

販売金融部門の金融負債

(単位：百万ユーロ)	2023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（2017年）	1,725	1,750	650	500	1,150	600	-	-	-	-
RCIバンク社債（2018年）	1,268	1,300	-	-	-	550	750	-	-	-
RCIバンク社債（2019年）	1,578	1,622	3	969	972	-	650	-	-	-
RCIバンク社債（2020年）	761	818	-	54	54	14	-	750	-	-
RCIバンク社債（2021年）	485	485	193	157	350	114	21	-	-	-

RCIバンク社債（2022年）	3,512	3,517	50	333	383	1,872	112	500	650	-
RCIバンク社債（2023年）	4,563	4,525	-	-	-	255	1,722	832	966	750
未払利息、費用及びプレミアム	292	292	41	183	224	45	24	1	(2)	-
社債合計	14,184	14,309	937	2,196	3,133	3,450	3,279	2,083	1,614	750
その他の証書による債務	6,131	6,132	1,261	1,715	2,976	1,696	951	502	7	-
金融機関からの借入	4,649	4,648	961	2,224	3,185	918	383	112	50	-
リース負債	85	85	8	20	28	26	24	2	1	4
その他の有利子負債	28,695	28,693	19,854	4,327	24,181	2,734	963	280	535	-
その他の金融負債合計	39,560	39,558	22,084	8,286	30,370	5,374	2,321	896	593	4
債券及びその他の金融負債に対する将来の金利		2,187	113	496	609	615	440	263	176	84
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	351	(13)	17	(6)	11	(28)	(6)	9	1	-
販売金融部門の金融負債合計	54,988	56,041	23,151	10,972	34,123	9,411	6,034	3,251	2,384	838

モビリティサービス部門の金融負債

(単位：百万ユーロ)	2023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	22	22	3	-	3	19	-	-
その他の金融負債合計	22	22	3	-	3	19	-	-
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	22	22	3	-	3	19	-	-

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 - 独立系ディーラー・ネットワークのための資金調達

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及び販売金融部門に対するグループ内譲渡によるものである。販売金融部門はまた、自動車部門が独立系ディーラー・ネットワークに売却した棚卸資産の資金調達にも寄与している。

ルノー・グループは、連結除外しない譲渡は行っていない。

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

(単位：百万ユーロ)	2023年12月31日		2022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	1,698	335	1,555	244

自動車部門のネットワークの資金調達	-	8,380	-	7,662
譲渡合計	1,698	8,715	1,555	7,906

2023年度に譲渡され認識が中止された未収税金の総額は233百万ユーロであり、その内訳はCIR債権128百万ユーロ及びVAT債権105百万ユーロである（2022年度はCIR債権136百万ユーロ及びVAT債権100百万ユーロ）。

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。2023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。

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。

2023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。

(単位： 百万ユーロ)	注	2023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	49,615	-	-	49,615		48,686 ⁽¹⁾	3	
自動車部門顧客債権	16	825	-	-	825		(2)		

未収税金(当期税金を含む)	17	2,191	-	-	2,191		(2)	
その他の債権及び前払費用	17	3,301	-	-	3,301		(2)	
自動車部門の通常取引に係るデリバティブ	17	21	7	14	-			2
販売金融部門の金融取引に係るデリバティブ	17	252	46	206	-			2
非連結支配会社に対する投資	17	65			-	65		
非支配会社に対する投資	22	77	78	-	(1)			3
市場性ある有価証券及び譲渡可能負債性金融商品	22	500	121	379	-			1
自動車部門の金融取引に係るデリバティブ	22	174	174	-	-			2
貸付金及びその他	22	1,168	-	-	1,168		(2)	3
現金及び現金同等物	22	20,677	3,597	173	16,907		(2)	1 & 3
金融資産及びその他資産の合計		78,866	4,023	772	74,006	65	48,686	

- (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。

金融負債及びその他の負債	注	2023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	1,424			1,424	(1)	
社会保障費	21	1,351			1,351	(1)	
その他の負債及び繰延収益	21	8,059			8,059	(1)	
営業債務	21	7,965			7,965	(1)	
自動車部門の金融取引に係るデリバティブ	21	171	7	164			2
ルノーの永久劣後証券	23	258			258	234 (2)	
ディアックの永久劣後証券	23	11	11				1
劣後債	23	882			882	810 (3)	

社債	23	22,624			22,624	22,624 ⁽³⁾	
その他の証書による債務	23	6,927			6,927	7,175 ⁽³⁾	
金融機関からの借入	23	5,304			5,304	5,334 ⁽³⁾	
IFRS第16号の適用におけるリース負債	23	640			640	640 ⁽³⁾	
その他の有利子及び無利子負債	23	29,098			29,098	29,098 ⁽³⁾	
自動車部門の金融取引に係るデリバティブ	23	404	420	(16)			2
販売金融部門の金融取引に係るデリバティブ	23	351	214	137			2
金融負債及びその他負債の合計		85,469	652	285	84,532	65,915	

- (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、2023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（2023年12月31日現在で49,615百万ユーロ、2022年12月31日現在で44,247百万ユーロ）、貸付金及びその他（2023年12月31日現在で1,168百万ユーロ、2022年12月31日現在で684百万ユーロ）、非支配会社に対する投資（2023年12月31日現在で65百万ユーロ、2022年12月31日現在で63百万ユーロ）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	-	-	(144)	-	(144)
財務収益（費用）、純額	12	-	67	(61)	18
自動車部門の純利益への影響額	12	-	(77)	(61)	(126)
営業総利益	7	54	299	207	567
販売金融部門の純利益への影響額	7	54	299	207	567
純利益への影響を受けた利益(損失)合計	19	54	222	146	441

- (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)	2023年12月31日	2022年12月31日
ヘッジ手段の公正価値の増減	185	(373)
ヘッジ対象の公正価値の増減	(201)	383
純利益に対する公正価値ヘッジの影響、純額	(16)	10

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
2023年12月31日						
キャッシュ・フロー・ヘッジ	-	-	29	29	-	-
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	133	380	21,321	19,554	1,767	-
為替リスク合計	133	380	21,350	19,583	1,767	-
キャッシュ・フロー・ヘッジ	-	(17)	919	704	215	-
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	40	41	2,047	460	1,587	-
金利リスク合計	40	24	2,966	1,164	1,802	-
キャッシュ・フロー・ヘッジ	14	164	991	466	525	-
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	8	7	294	294	-	-
商品リスク合計	22	171	1,285	760	525	-
自動車部門合計	195	575	25,601	21,507	4,094	-

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
2023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	4	47	149	57	92	-
為替リスク合計	4	47	175	83	92	-
キャッシュ・フロー・ヘッジ	181	93	12,419	5,965	6,454	-
公正価値ヘッジ	44	196	5,684	1,262	3,922	500
ヘッジ商品として指定されないデリバティブ	23	15	3,255	2,180	1,075	-
金利リスク合計	248	304	21,358	9,407	11,451	500
販売金融部門合計	252	351	21,533	9,490	11,543	500

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	
2023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	174	(156)	-	-	18
販売金融部門の金融取引に係るデリバティブ	252	(234)	-	-	18
ディーラーに対する販売金融債権 ⁽¹⁾	498	-	(208)	-	290
資産合計	924	(390)	(208)	-	326
負債					
自動車部門の金融取引に係るデリバティブ	404	(156)	-	-	248
販売金融部門の金融取引に係るデリバティブ	351	(234)	-	-	117
負債合計	755	(390)	-	-	365

(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賄っている。ルノーSAは、2023年12月31日現在、数種の債券プログラムを有している。

- ・ 10十億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400十億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。
- ・ 2.5十億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。2023年2月20日、S&PはBB+の格付を維持しつつ、見通しを「ネガティブ」から「安定的」へ引き上げた。2023年8月2日、ムーディーズは格付をBa1に引き上げ、見通しは「安定的」とした。2023年3月22日、日本の格付機関であるR&IはA-の格付を維持しつつ、見通しを「ネガティブ」から「安定的」へ引き上げ、JCRは2022年11月22日にA-の格付（見通しは「安定的」）を確認した。

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。

2023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、990百万ユーロを返済した（注23-C）。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、2020年度下半期中に総額4十億ユーロの3回にわたる引き出しが行われた。この政府保証付き融資枠は2023年12月31日時点では完済されている。

ルノーSAはさらに、2023年12月31日現在、銀行との間で3,310百万ユーロの確定与信枠を有している（2022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、2023年（及び2022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。2023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 of 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。

2023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、17.8十億ユーロの流動性準備金を有している。この準備金は、14.5十億ユーロの現金及び現金同等物と3.31十億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おり、また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ている。

販売金融部門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（流動性準備金、移転価格及び様々なストレス・シナリオ）を利用しており、毎月更新され販売金融部門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。

2023年、販売金融部門は、EMTN（ユーロ・ミディアム・ターム・ノート）プログラムに基づき、3.9十億ユーロ相当の社債を発行した。当該発行には同部門が2023年に行った750百万ユーロ相当のグリーンボンドの2回目の発行が含まれる。

2023年、販売金融部門は証券化市場において2回の公募を行った。1回目はドイツの子会社による自動車ローンに裏付けとする719百万ユーロの募集であり、2回目はフランスのディアクが発行した購入オプション付きリース契約債権に裏付けとする737百万ユーロ（自己引受100百万ユーロを含む。）の募集である。英国の自動車ローン、ドイツのリース債権及びフランスの購入オプション付きリース契約債権の残存価値部分に係る私募証券化のリボルビング期間はさらに1年間延長され、その金額は、英国で600百万ポンド、ドイツで400百万ユーロ、フランスで400百万ユーロまで増額された。

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、力強くかつ競争力があつた。顧客預金は年間で3.8十億ユーロ増加し、28.2十億ユーロとなった。

これらの資金源並びに、銀行との間で設定された4.4十億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5.4十億ユーロ及び4.6十億ユーロの流動性の高い資産（HQLA）により、販売金融部門は、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、顧客融資を維持できる。2023年12月31日現在、販売金融部門の流動性準備金（ヨーロッパの範囲において）は14.6十億ユーロ（2022年12月31日現在は14.9十億ユーロ）に上った。

販売金融部門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。2023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2023年8月4日に格付をBaa1（見通し：安定的）に引き上げた。

25-B2. 為替リスク

2023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グループ（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。2023年度の営業成績及びキャッシュ・フローの構成に基づき、2023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9百万ユーロの不利な影響を与えることになる。

2023年、自動車部門はその営業総利益の為替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。

2023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19百万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	1,871	(19)
ポーランド・ズロチ	PLN	877	(9)
アルゼンチン・ペソ	ARS	581	(6)
スイス・フラン	CHF	556	(6)
モロッコ・ディルハム	MAD	502	(5)
メキシコ・ペソ	MXN	391	(4)
インド・ルピー	INR	(445)	4
ルーマニア・レイ	RON	(1,054)	10
韓国ウォン	KRW	(1,179)	12
中国元	CNY	(1,244)	11

財務収益（費用）

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。2023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8百万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、2023年12月31日現在、199.9十億円(2022年12月31日現在は199.9十億円)にのぼる部分的な外国為替ヘッジを行っている(注12-E)。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。2023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13百万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、2023年12月31日現在では、13百万ユーロ(2022年12月31日現在は14百万ユーロ)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-E)によって説明される。

2023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9百万ユーロ(2022年12月31日現在は5百万ユーロ)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

ディンググループが、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。

2023年12月31日現在、販売金融部門の連結外国為替ポジションは17.9百万ユーロであった。

25-B3. 金利リスク

2023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。販売金融部門の経営成績は、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、すべての販売金融部門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）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122.1百万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、2023年度の金利リスクに対する感応度の合計は販売金融部門によって定められた上限よりも低かった（2023年12月31日現在は70百万ユーロ）。2023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。

- ・ スイス・フラン建ての項目に対するプラス1.6百万ユーロ
- ・ モロッコ・ディルハム建ての項目に対するプラス1.2百万ユーロ
- ・ コロンビア・ペソ建ての項目に対するプラス1.2百万ユーロ
- ・ ユーロ建ての項目に対するマイナス1.5百万ユーロ
- ・ 英国ポンド建ての項目に対するマイナス3.2百万ユーロ
- ・ ポーランド・ズロチ建ての項目に対するマイナス4.1百万ユーロ

各通貨における感応度の絶対額合計は16.9百万ユーロに達した。

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)	2023年12月31日現在				2022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)	699	479	2	218	594	106	1	487
ヘッジ前金融資産：変動金利 (a')	21,646	14,745	13	6,888	22,451	14,523	11	7,917
ヘッジ前金融資産	22,345	15,224	15	7,106	23,045	14,629	12	8,404
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')	699	479	2	218	594	106	1	487
ヘッジ後金融資産：変動金利 (a'+b'-b)	21,646	14,745	13	6,888	22,451	14,523	11	7,917
ヘッジ後金融資産	22,345	15,224	15	7,106	23,045	14,629	12	8,404

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)	2023年12月31日現在				2022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)	38,063	9,576	19	28,468	32,583	12,046	7	20,530
ヘッジ前金融負債：変動金利 (a')	26,518	1,239	3	25,276	29,737	1,619	2	28,116
ヘッジ前金融負債	64,581	10,815	22	53,744	62,320	13,665	9	48,646
ヘッジ：変動金利 / 固定 (b)	50	50	-	-	-	-	-	-
ヘッジ：固定金利 / 変動 (b')	57	57	-	-	188	188	-	-
ヘッジ	107	107	-	-	188	188	-	-
ヘッジ後金融負債：固定金利 (a+b-b')	38,056	9,569	19	28,468	32,395	11,858	7	20,530
ヘッジ後金融負債：変動金利 (a'+b'-b)	26,525	1,246	3	25,276	29,925	1,807	2	28,116
ヘッジ後金融負債	64,581	10,815	22	53,744	62,320	13,665	9	48,646

25-B4. 株式リスク

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ることはない。

2023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。

2023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、2023年12月31日現在でその他の包括利益項目に103百万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

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。

販売金融部門は、高度な信用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、ルノー・グループは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。販売金融部門は、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。販売金融部門は、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、販売金融部門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

ルノー・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。

2023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	2022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	2023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	(1,111)	(525)	334	195	(19)	(1,126)
最終顧客向け融資の減損	15	(1,063)	(482)	306	170	(19)	(1,088)
ディーラーシップ向け融資の減損	15	(48)	(43)	28	25	-	(38)
自動車部門の顧客債権の減損 ⁽¹⁾	16	(801)	(19)	49	26	(8)	(753)
その他の債権の減損	17	(6,367)	(25)	-	-	1,151	(5,241)
その他の金融資産の減損	22	(28)	(5)	-	-	(22)	(55)
引当金（約定）	20	12	18	(1)	(21)	-	8
カウンターパーティリスクのカバレッジ合計		(8,295)	(556)	382	200	1,102	(7,167)

(1) 2023年12月31日現在のイランに関連する商事債権687百万ユーロを含む（2022年12月31日現在は686百万ユーロ）。

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)	2023年度	2022年度 ⁽¹⁾
引当金の繰入、純額	398	(311)
販売金融債権の貸倒による影響、純額	(4)	93
資産処分による（益）損、純額	530	(273)
その他の金融商品の公正価値の変動	12	(28)
実質有利子負債	(88)	181
繰延税金	(321)	(37)
当期税金	844	561
その他	286	118
その他の非資金的収益及び費用（利息・税金調整前）	1,657	304

(1) 2022年の数値には、2023年のIFRS第17号「保険契約」の初度適用後の修正再表示が含まれる（注2-A）。

26 - B. 継続事業の税引前運転資本の増減

(単位：百万ユーロ)	2023年度	2022年度
棚卸資産純額の(増)減	266	(1,368)
債権の(増)減、純額	71	(283)
その他の資産の(増)減	(1,386)	(481)
営業債務の増(減)	62	1,752
その他の負債の増(減)	916	784
税引前運転資本の増(減)	(71)	404

26 - C. 継続事業の資本的支出

(単位：百万ユーロ)	2023年度	2022年度
無形資産の購入	(1,365)	(1,243)
有形固定資産の購入 ⁽¹⁾	(1,699)	(1,441)
資産購入合計	(3,064)	(2,684)
支払繰延	114	44
資本的支出合計	(2,950)	(2,640)

(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、幹部社員及びリーダーシップ・チームのメンバーの報酬

ボード・オブ・マネジメントとコーポレート・マネジメント・コミティは2023年2月1日にリーダーシップ・チームに引き継がれた。2023年12月31日現在、リーダーシップ・チームのメンバーは18名である。

下表では、取締役会長、最高経営責任者、取締役及び幹部社員並びにリーダーシップ・チーム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)	2023年度
基本給	10.7
変動報酬	20.1
雇用者負担の社会保障税	19.8
補足年金及び退職補償金	5.5
約定補償金及びその他報酬項目	2.7
報酬合計(業績連動株式を除く)	58.8
業績連動株式	6.1
会長及びリーダーシップ・チームのメンバーの報酬合計	64.9

2023年度の取締役報酬額の上限可能額は1.5百万ユーロ(2022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、La Poste等の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、2023年度の売上高は345百万ユーロ（2022年度は211百万ユーロ）であり、また2023年12月31日現在、79百万ユーロの自動車顧客債権、106百万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（2022年12月31日現在はそれぞれ、39百万ユーロ及び96百万ユーロ）。

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・グループの駐在者を管理するルノー・グローバル・マネジメントである。

2023年度、この会社に係るルノー・グループの費用は約79百万ユーロにのぼる（2022年度は89百万ユーロ）。

2023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・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、20百万ユーロの営業債権（2022年12月31日現在は75百万ユーロ）及び8百万ユーロの営業債務（2022年12月31日現在は25百万ユーロ）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)	2023年度	2022年度
販売金融部門による差入担保資産 ⁽¹⁾	9,166	9,710
顧客に供与した与信枠 ⁽²⁾ - 販売金融部門	3,092	4,208
販売金融部門による金融保証 ⁽³⁾	279	305
その他の金融保証 ⁽⁴⁾	676	425

供給契約に関連する約定 ⁽⁵⁾	3,505	3,889
グリーン・エネルギー契約に関する約定 ⁽⁶⁾	682	391
投資の確定注文	1,278	1,126
リース取引に係る約定債務 ⁽⁷⁾	151	97
その他の与信枠	24	354
その他の約定 ⁽⁸⁾	1,017	993
その他の差入担保資産	60	43

- (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1年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279百万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。2023年度の主要な新規約定は、電気自動車向けバッテリーの供給の確保を目的とするものである。
- (6) これらの約定は、脱炭素化計画に関連してルノー・グループが締結したグリーン電力供給契約を含む。
- (7) 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）。
- (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、2023年度末から16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、2023年12月31日現在244百万ユーロ（2022年12月31日現在は485百万ユーロ）である。2023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向け原材料及び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。

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sasは、2016年の移転価格の税額再評価についての通知を受領し、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、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。2023年7月、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2020年度の税額再評価案を発行した。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、2023年12月31日現在（及び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、2013年から2016年までに係る213百万ユーロの移転価格の税額再評価について通知を受け、また2023年6月には2017年及び2019年に関する84百万ユーロの移転価格の税額再評価について通知を受けた。ルノー・グループは、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。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。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た。

ルノー・グループによる子会社や事業の売却には、通常、売却先企業に対する表明保証が伴う。2023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。

2023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sas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、2023年12月31日現在（並びに2022年及び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。

ルノー・グループの販売台数は、主に欧州連合において、また、特に英国、韓国、ブラジル及びインドにおいても、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、2023年12月31日現在（及び2022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。

韓国では、2023年のCAFEの罰金に対して4百万ユーロ（2022年は10百万ユーロ）の引当金が計上され、2019年から2023年までの引当金合計は47百万ユーロに増加した。

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。廃棄物と闘い、循環型経済を推進するためのフランスの2020年2月10日付「AGEC」法は、廃棄物管理に関する産業事業者の法的責任の拡大を目的としている。ルノー・グループは、フランスの道路上のルノー車を対象とするすべてのリサイクル義務に因應するため、使用済み自動車（ELV）の管理に関する個々のシステムの運用の認定を申請しており、それらの義務が過大な負担を伴うかを検討している。

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た。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、2023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SA、ロンボ・コンパニア・フィナンシェラ、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.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sas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sas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sas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、2023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、2023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8,252百万ユーロの資産の形で担保を差し入れている（2022年12月31日現在は8,907百万ユーロ）。かかる資産の内訳は、証券化商品発行ピークルの株式7,072百万ユーロ及び販売金融債権1,180百万ユーロである（2022年12月31日現在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）。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2023年12月31日現在1,850百万ユーロに達した（2022年12月31日現在は3,250百万ユーロ）。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795百万ポンド（914百万ユーロ）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2023年12月31日現在471百万ユーロに達した。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)	2023年度	2022年度
販売金融部門が取得している買戻し約定 ⁽¹⁾	9,723	6,506
取得している金融保証	3,871	3,390
販売金融部門を含む ⁽²⁾	3,593	3,250

担保受入資産	2,822	2,811
販売金融部門を含む ⁽²⁾	2,757	2,736
取得しているその他の約定	98	162

(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、2023年12月31日現在顧客から3,593百万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（2022年12月31日現在はそれぞれ3,250百万ユーロ及び2,736百万ユーロ）（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た（注3）。自動車部門を超えて収益を多角化させることが必要となるワイロットの開発見通しに鑑み、その資金調達戦略が定義された時点で、両当事者はこのコールオプションを一時的に停止することに同意した。

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。

2023年12月31日現在（2022年12月31日現在と同様）、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

モビライズ・リース& Co（モビライズ・ファイナンシャル・サービシズの子会社）によるモビリティ・コンセプト及びマインオート（ドイツの主要な自動車リース会社であるマインオート・グループの2部門）の取得は、2024年1月2日に完了した。この取引の目的は、ドイツにおける長期リース商品の成長と展開を加速させることである。

[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	2023年 12月31日 現在	2022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 sas	フランス	100	100
Alpine Racing sas	フランス	100	100
Alpine Cars ⁽¹⁾	フランス	100	100
Ampere Cléon	フランス	100	100
Ampere Electricity	フランス	100	100
Ampere Holding ⁽¹⁾	フランス	100	-
Ampere sas ⁽¹⁾	フランス	100	-
Ampere Software Technology	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
Ingénierie de la Division des Véhicules Electriques (IDVE) ⁽²⁾	フランス	-	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) ⁽²⁾	フランス	-	100
Mobilize Ventures	フランス	100	100
Qstomize ⁽¹⁾	フランス	100	100
ReKnow University	フランス	100	100
Renault Développement Industriel et Commercial (RDIC)	フランス	100	100
Renault Digital ⁽¹⁾	フランス	100	100
Renault DREAM (RDREAM)	フランス	100	100
Renault Retail Group及び子会社	フランス	100	100
Renault Samara (France) ⁽²⁾	フランス	-	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)及び子会社	フランス	100	100
Société Immobilère 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 Douai ⁽²⁾	フランス	-	100
SNC Renault Flins	フランス	100	100
SNC Renault Sandouville	フランス	100	100
Société de Transmissions Automatiques (STA) ⁽²⁾	フランス	-	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) ⁽²⁾	フランス	-	100
The Future is NEUTRAL (ex. 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 ⁽²⁾	ブルガリア	-	100
Horse Powertrain Solutions, S.L.	スペイン	100	100
Horse Powertrain Spain, S.L.	スペイン	100	100
Qstomize Espana, S.L. ⁽¹⁾	スペイン	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 Irlande ⁽²⁾	アイルランド	-	100
Renault Italia	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
Renault Portugal	ポルトガル	100	100
West Horse Powertrain Portugal	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	76	100
Renault UK及び子会社	英国	100	100
Automobile Dacia	ルーマニア	99	99
Horse Romania SA.	ルーマニア	100	100
Renault Commercial 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 Tech Novo Mesto d.o.o. ⁽¹⁾	スロベニア	100	100

Revoz D.d.	スロベニア	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	98	98
アメリカ			
Horse Argentina SA	アルゼンチン	100	100
Renault Argentina SA及び子会社	アルゼンチン	100	100
Horse Brasil SA ⁽¹⁾	ブラジル	98	-
Renault do Brasil Comercio e Participacoes Ltda.	ブラジル	100	100
Renault Do Brasil SA	ブラジル	100	100
Horse Chile SpA	チリ	100	100
Renault Centro de Servicios Compartidos sas ⁽²⁾	コロンビア	-	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. ⁽²⁾	オーストラリア	-	100
Jiangxi Jianling Group Electric Vehicule Co., Ltd. ⁽²⁾	中国	-	50
Jiangxi Jianling Group Electric Vehicule Sales Co., Ltd. ⁽²⁾	中国	-	50
Kunming Furui Electric Vehicles Sales Service Co., Ltd. ⁽²⁾	中国	-	50
Renault Beijing Automotive Co., Ltd.	中国	100	100
Renault Korea Motors Co., Ltd	韓国	53	53
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			
Oyak Horse A.S. ⁽¹⁾	トルコ	52	-
Oyak Renault Otomobil Fabrikalari	トルコ	52	52
Renault Group Otomotiv	トルコ	100	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
Mobilize Insurance sas ⁽¹⁾	フランス	100	-
Mobilize Lease&Co sas ⁽¹⁾	フランス	100	-
RCI Banque SA	フランス	100	100
ヨーロッパ			
Bipi Mobility Germany GmbH ⁽¹⁾	ドイツ	100	-
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	クロアチア	100	100
RCI Financial Services b.v.	オランダ	100	100
Bipi Mobility Netherlands 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 SK S.r.O.	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.	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
Mobilize Lease & Co Ltd ⁽¹⁾	英国	85	-
RCI Financial Services Ltd	英国	100	100
RCI Bank UK Limited	英国	100	100
Bipi Mobility 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
RCI Insurance Service Korea Co, Ltd.	韓国	100	100
ユーラシア			
LLC RNL LEASING ⁽²⁾	ロシア	-	100
モビリティサービス部門			
フランス			
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
Karhoo (France) sas	フランス	93	93
GareConnect	フランス	93	93
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	96	97
Javelin Payments Limited IRL	アイルランド	100	-
Elto Italy S.r.l.	イタリア	100	100
Coolnagour UK Limited	英国	98	100
Elto UK	英国	100	100
Javelin Payments UK Limited	英国	100	-
Flit Technologies Ltd. ⁽¹⁾	英国	93	93
SCT Systems Limited t/a DiSC	英国	100	100
Karhoo Europe UK Ltd	英国	93	93
Como Urban Mobility Ltd	英国	47	47
Flit Technologies Poland SP. Z O.O.	英国	93	93
Car Sharing Mobility Services SL (Zity)	スペイン	100	50
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
Karhoo Americas Inc	米国	93	93
アジア太平洋			
iCabbi Australia PTY LTD	オーストラリア	100	100

(1) 2023年度に初めて連結された会社（注3-A）。

(2) 2023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	2023年 12月31日 現在	2022年 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	2023年 12月31日 現在	2022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	1	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
HyVia	フランス	50	50
Indra Investissements sas	フランス	50	50
ToKai 1 ⁽¹⁾	フランス	15	15
Verkor	フランス	19	24
Whylot	フランス	21	21
Minth ElectriCity Technology	フランス	30	-
Renault Nissan Automotive India Private Limited	インド	30	30
Groupe Nissan	日本	41	44
Beyonca HK Limited	香港	14	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	7	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.v.	オランダ	50	50
Bank Austria Renault Nissan b.v.	オランダ	30	30
Select Vehicle Group Holdings Limited ⁽¹⁾	英国	37	-
RN Bank ⁽²⁾	ロシア	-	30
ORFIN Finansman Anonim Sirketi	トルコ	50	50
モビリティサービス部門			
Elto France	フランス	40	40

(1) 2023年度に初めて連結された会社（注3-A）。

(2) 2023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](#)

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 Comptes consolidés

5.2.2.1 Compte de résultat consolidé

(en millions d'euros)	Notes	2023	2022 ⁽¹⁾
Chiffre d'affaires	4	52 376	46 328
Coûts des biens et services vendus		(41 414)	(37 111)
Frais de recherche et développement	10-A	(2 144)	(2 125)
Frais généraux et commerciaux		(4 701)	(4 522)
Autres produits et charges d'exploitation	0	(1 032)	(379)
<i>Autres produits d'exploitation</i>		430	425
<i>Autres charges d'exploitation</i>		(2 062)	(804)
Résultat d'exploitation		2 485	2 191
Coût de l'endettement financier net		88	(181)
<i>Coût de l'endettement financier brut</i>		(326)	(349)
<i>Produits relatifs à la trésorerie et aux placements</i>		414	168
Autres produits et charges financiers		(515)	(305)
Résultat financier	7	(527)	(486)
Part dans le résultat des entreprises associées et des coentreprises		880	423
<i>Nissan</i>	12	797	526
<i>Autres entreprises associées et coentreprises</i>	13	83	(103)
Résultat avant impôts		2 838	2 128
Impôts courants et différés	8	(523)	(524)
Résultat net des activités poursuivies		2 315	1 604
Résultat net des activités poursuivies - part des actionnaires de la société mère		2 108	1 634
Résultat net des activités poursuivies - part des participations ne donnant pas le contrôle		117	(30)
Résultat net des activités abandonnées	3	-	(2 320)
Résultat net des activités abandonnées - part des actionnaires de la société mère		-	(1 088)
Résultat net des activités abandonnées - part des participations ne donnant pas le contrôle		-	(332)
RESULTAT NET		2 315	(716)
Résultat net - part des actionnaires de la société mère		2 108	(354)
Résultat net - part des participations ne donnant pas le contrôle		117	(362)
Résultat net de base par action (en euros)		8,11	(1,30)
<i>Résultat net de base par action des activités poursuivies - part des actionnaires de la société mère (en euros)</i>		8,11	6,01
<i>Résultat net de base par action des activités abandonnées - part des actionnaires de la société mère (en euros)</i>		-	(7,31)
Résultat net dilué par action (en euros)		7,99	(1,30)
<i>Résultat net dilué par action des activités poursuivies - part des actionnaires de la société mère (en euros)</i>		7,99	6,01
<i>Résultat net dilué par action des activités abandonnées - part des actionnaires de la société mère (en euros)</i>		-	(7,31)
Nombre d'actions retenu (en milliers)			
<i>Pour le résultat net de base par action</i>	9	271 009	272 097
<i>Pour le résultat net dilué par action</i>	9	275 141	274 251

(1) Les états financiers 2022 tiennent compte des ajustements au titre de la 1^{ère} application de la norme IFRS 17 « Contrat d'assurance » en 2023 (Note 2-A).

05

Renault Group

Information financière et comptable

5.2.2.2 Résultat global consolidé

(en millions d'euros)	2023			2022 ⁽¹⁾		
	Brut	Effet Impôts	Net	Brut	Effet Impôts	Net
Résultat net	2 838	(523)	2 315	(192)	(524)	(716)
Autres éléments du résultat global provenant de la société mère et ses filiales						
Éléments qui ne seront pas reclassés ultérieurement en résultat	(141)	(93)	(234)	320	31	351
Écarts actuariels sur régimes de retraite à prestations définies	(136)	(93)	(231)	320	31	351
Instruments de capitaux propres à la juste valeur par capitaux propres et autres	(3)	-	(3)	-	-	-
Éléments qui sont, ou qui seront ultérieurement, reclassés en résultat	(388)	124	(264)	878	(73)	805
Écarts de change résultant de la conversion des activités à l'étranger	57	-	57	(10)	-	(10)
Écarts de change résultant de la conversion des activités dans les économies hyperinflationnistes	(226)	-	(226)	71	-	71
Couverture partielle de l'investissement dans Nissan	247	-	247	(25)	-	(25)
Couvertures de flux de trésorerie ⁽²⁾	(472)	126	(346)	327	(77)	250
Instruments de dettes à la juste valeur par capitaux propres ⁽³⁾	6	(2)	4	(13)	4	(9)
Éléments qui sont reclassés en résultat relatif aux activités abandonnées	-	-	-	528	-	528
TOTAL DES AUTRES ÉLÉMENTS DU RÉSULTAT GLOBAL PROVENANT DE LA SOCIÉTÉ MÈRE ET SES FILIALES (A)	(529)	31	(498)	1 198	(42)	1 156
Part des entreprises associées et des coentreprises dans les autres éléments du résultat global						
Éléments qui ne seront pas reclassés ultérieurement en résultat	94	-	94	190	-	190
Écarts actuariels sur régimes de retraite à prestations définies	98	-	98	193	-	193
Autres éléments	(4)	-	(4)	3	-	3
Éléments qui sont, ou qui seront ultérieurement, reclassés en résultat	(1 074)	-	(1 074)	710	-	710
Écarts de change résultant de la conversion des activités à l'étranger ⁽³⁾	(1 096)	-	(1 096)	755	-	755
Autres éléments	22	-	22	(45)	-	(45)
TOTAL DE LA PART DES ENTREPRISES ASSOCIÉES ET DES COENTREPRISES DANS LES AUTRES ÉLÉMENTS DU RÉSULTAT GLOBAL (B)	(980)	-	(980)	900	-	900
AUTRES ÉLÉMENTS DU RÉSULTAT GLOBAL (A) + (B)	(1 509)	31	(1 478)	2 104	(42)	2 062
RÉSULTAT GLOBAL	1 329	(492)	837	1 912	(566)	1 346
Dont part des actionnaires de la société mère			746			1 654
Dont part des participations ne donnant pas le contrôle			91			(308)

(1) Les états financiers 2022 tiennent compte des ajustements ou bien de la 1^{ère} application de la norme IFRS 17 « Contrat d'assurance » en 2023 (Note 2-A).

(2) Les montants reclassés en résultat net en 2023 sont présentés dans la Note 15-F.

(3) Les écarts de change résultant de la conversion des activités à l'étranger et la couverture partielle de l'investissement dans Nissan incluent en 2023 le recyclage en résultat net des écarts de conversion de Nissan suite à la cession partielle des titres détenus par Renault. (voir Note 12-A).

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

5.2.2.3 Situation financière consolidée

ACTIFS (en millions d'euros)	Notes	31 décembre 2023	31 décembre 2022 ⁽¹⁾
Actifs non courants			
Immobilisations incorporelles et goodwill	10-A	4 626	4 700
Immobilisations corporelles	10-B	12 251	11 705
Participations dans les entreprises associées et coentreprises		16 554	18 210
Nissan	12	15 667	17 487
Autres entreprises associées et coentreprises	13	887	723
Actifs financiers non courants	22	605	413
Impôts différés actifs	8	670	593
Autres actifs non courants	17	784	911
TOTAL ACTIFS NON COURANTS		35 580	36 532
Actifs courants			
Stocks	14	4 924	5 213
Créances de Financement des ventes	15	49 615	44 247
Créances clients de l'Automobile	16	825	908
Actifs financiers courants	22	1 224	1 416
Créances d'impôts courants	17	224	154
Autres actifs courants	17	4 822	4 097
Trésorerie et équivalents de trésorerie	22	20 677	21 774
Actifs destinés à être cédés	3	4 022	3 801
TOTAL ACTIFS COURANTS		80 333	81 760
TOTAL ACTIFS		121 913	118 292
CAPITAUX PROPRES ET PASSIFS (en millions d'euros)	Notes	31 décembre 2023	31 décembre 2022⁽¹⁾
Capitaux propres			
Capital		1 127	1 127
Primes d'émission		3 785	3 785
Titres d'autocontrôle		(212)	(208)
Réévaluation des instruments financiers		(111)	208
Écart de conversion		(3 140)	(2 146)
Réserves		26 106	26 537
Résultat net - part des actionnaires de la société mère		2 198	(354)
Capitaux propres - part des actionnaires de la société mère		29 752	28 049
Capitaux propres - part des participations ne donnant pas le contrôle		882	741
TOTAL CAPITAUX PROPRES	18	30 634	29 090
Passifs non courants			
Impôts différés passifs	8	917	1 102
Provisions pour engagements de retraite et assimilés - part à plus d'un an	10	1 071	1 029
Provisions pour risques et charges - part à plus d'un an	20	1 224	1 082
Passifs financiers non courants	23	8 956	10 738
Provisions d'impôts sur les résultats relatives à des positions fiscales incertaines - part à plus d'un an	21	236	234
Autres passifs non courants	21	942	1 372
TOTAL PASSIFS NON COURANTS		13 346	15 557
Passifs courants			
Provisions pour engagements de retraite et assimilés - part à moins d'un an	10	137	45
Provisions pour risques et charges - part à moins d'un an	20	1 130	1 087
Passifs financiers courants	23	3 448	4 605
Dettes de Financement des ventes	23	54 095	48 999
Fournisseurs		7 965	8 405
Dettes d'impôts courants	21	850	312
Provisions d'impôts sur les résultats relatives à des positions fiscales incertaines - part à moins d'un an	21	20	21
Autres passifs courants	21	9 704	8 698
Passifs liés aux actifs destinés à être cédés	3	1 075	873
TOTAL PASSIFS COURANTS		77 933	73 045
TOTAL CAPITAUX PROPRES ET PASSIFS		121 913	118 292

(1) Les états financiers 2022 ont été mis en conformité avec les ajustements au titre de la 1^{ère} application de la norme IFRS 17 « Contrat d'assurance » en 2023 (Notes 3-A).



Renault Group

Information financière et comptable

5.2.2.4 Variation des capitaux propres consolidés

(en millions d'euros)	Nombre d'actions (en milliers)	Capital	Primes d'émission	Titres d'auto-contrôle	Réévaluation des instruments financiers	écart de conversion ⁽¹⁾	Réserves ⁽²⁾	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 2021	205 722	1 127	3 785	(237)	5	(3 407)	25 150	888	27 320	574	27 894
Transition à IFRS 17 - Ajustements à l'ouverture ⁽¹⁾							167		167		167
SOLDE AJUSTÉ AU 31 DÉCEMBRE 2021	205 722	1 127	3 785	(237)	5	(3 407)	25 320	888	27 487	574	28 061
Résultat net 2022								(354)	(354)	(302)	(716)
Autres éléments du résultat global					208	1 248	557		2 008	54	2 062
RÉSULTAT GLOBAL 2022					208	1 248	557	(354)	1 054	(308)	1 346
Affectation du résultat net 2022							888	(888)			
Distribution										(41)	(41)
(Acquisitions) cessions de titres d'auto-contrôle et effets des augmentations de capital				20					20		20
Variations des parts d'intérêts						13	(178)		(165)	516	351
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	(2 146)	26 537	(354)	28 940	741	29 690
Résultat net 2023								2 108	2 108	117	2 315
Autres éléments du résultat global					(310)	(904)	(130)		(1 452)	(20)	(1 478)
RÉSULTAT GLOBAL 2023					(310)	(904)	(130)	2 108	746	91	837
Affectation du résultat net 2023							(354)	354			
Distribution							(68)		(68)	(93)	(161)
(Acquisitions) cessions de titres d'auto-contrôle et effets des augmentations de capital				(4)					(4)		(4)
Variations des parts d'intérêt							170		170	143	322
Coûts des paiements fondés sur des actions et autres							(50)		(50)		(50)
SOLDE AU 31 DÉCEMBRE 2023	205 722	1 127	3 785	(212)	(111)	(3 140)	26 105	2 108	29 752	882	30 634

(1) Les données au 31 décembre 2021 et au 31 décembre 2022 tiennent compte des ajustements au titre de la 1^{ère} application de la norme IFRS 17 « Contrat d'assurance » en 2023 (Note 2-A).

(2) La variation des réserves correspond principalement aux écarts actuariels sur régimes de retraite à prestations définies constatés sur la période.

(3) Les écarts de change résultant de la conversion des activités à l'étranger et la couverture partielle de l'investissement dans Nissan incluent en 2023 le recyclage en résultat net des écarts de conversion de Nissan suite à la cession partielle des titres détenus par Renault. (voir Note 12-A).

Les éléments contribuant à la variation des capitaux propres consolidés de 2023 sont commentés en Note 18.

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

5.2.2.5 Flux de trésorerie consolidés

(en millions d'euros)	Notes	2023	2022 ⁽¹⁾
Résultat net des activités poursuivies		2 315	1 604
Annulation des produits et charges sans incidence sur la trésorerie :			
Dotations nettes aux amortissements et aux pertes de valeur		3 188	3 532
Part dans les résultats des entreprises associées et des coentreprises		(880)	(423)
Autres produits et charges sans incidence sur la trésorerie avant intérêts et impôts	26-A	1 057	304
Dividendes reçus des entreprises associées et des coentreprises non cotées		47	23
Capacité d'autofinancement avant intérêts et impôts ⁽²⁾		6 327	5 040
Dividendes reçus des sociétés cotées ⁽³⁾		172	64
Variation nette des crédits consentis à la clientèle		(3 759)	(1 383)
Variation nette des crédits renouvelables au réseau de distribution		(1 411)	(3 077)
Diminution (augmentation) des créances de Financement des ventes		(5 170)	(5 060)
Émission d'emprunts obligataires du Financement des ventes	23-C	4 470	3 014
Remboursement d'emprunts obligataires du Financement des ventes	23-C	(4 225)	(3 588)
Variation nette des autres dettes du Financement des ventes		4 347	4 185
Variation nette des autres valeurs mobilières et des prêts du Financement des ventes		(33)	137
Variation nette des actifs financiers et des dettes du Financement des ventes		4 559	4 348
Variation des actifs immobilisés donnés en location		(504)	(217)
Variation du besoin en fonds de roulement avant impôts	26-B	(71)	404
Flux de trésorerie des opérations d'exploitation avant intérêts et impôts		5 313	4 579
Intérêts reçus		332	172
Intérêts payés		(314)	(345)
Impôts courants (payés) / reçus		(809)	(479)
FLUX DE TRÉSORERIE LIÉS AUX OPÉRATIONS D'EXPLOITATION DES ACTIVITÉS POURSUIVIES		4 462	3 927
FLUX DE TRÉSORERIE LIÉS AUX OPÉRATIONS D'EXPLOITATION DES ACTIVITÉS ABANDONNÉES	3	-	(314)
Investissements incorporels et corporels	26-C	(2 950)	(2 640)
Produits des cessions d'actifs corporels et incorporels		282	410
Acquisitions de participations avec prise de contrôle, nettes de la trésorerie acquise		-	-
Acquisitions d'autres participations		(128)	(132)
Cessions de participations avec perte de contrôle, nettes de la trésorerie cédée		22	(38)
Cessions d'autres participations		815	47
Diminution (augmentation) des autres valeurs mobilières et des prêts de l'Automobile		(276)	(126)
FLUX DE TRÉSORERIE LIÉS AUX INVESTISSEMENTS DES ACTIVITÉS POURSUIVIES		(2 235)	(2 479)
FLUX DE TRÉSORERIE LIÉS AUX INVESTISSEMENTS DES ACTIVITÉS ABANDONNÉES	3	-	(815)
Dividendes versés aux actionnaires de la société mère	18-D	(73)	-
Transaction avec les participations ne donnant pas le contrôle		104	54
Dividendes versés aux participations ne donnant pas le contrôle	18-H	(93)	(41)
(Achats) ventes de titres d'autocontrôle		(175)	(60)
Flux de trésorerie avec les actionnaires		(237)	(47)
Émission d'emprunts obligataires de l'Automobile	23-C	-	2 002
Remboursement d'emprunts obligataires de l'Automobile	23-C	(1 170)	(240)
Augmentation (diminution) nette des autres passifs financiers de l'Automobile		(1 571)	(2 575)
Variation nette des passifs financiers de l'Automobile	23-B	(2 741)	(753)
FLUX DE TRÉSORERIE LIÉS AU FINANCEMENT DES ACTIVITÉS POURSUIVIES		(2 978)	(800)
FLUX DE TRÉSORERIE LIÉS AU FINANCEMENT DES ACTIVITÉS ABANDONNÉES	3	-	322
AUGMENTATION (DIMINUTION) DE LA TRÉSORERIE ET DES ÉQUIVALENTS DE TRÉSORERIE		(751)	(159)

(1) Les états financiers 2022 tiennent compte des ajustements au titre de la 1^{ère} application de la norme IFRS 17 « Contrat d'assurance » en 2023 (Note 2-A).

(2) La capacité d'autofinancement avant intérêts et impôts est présentée hors dividendes reçus des sociétés cotées.

(3) Correspond aux dividendes Nissan (72 millions d'euros).

05

Renault Group

Information financière et comptable

(en millions d'euros)	2023	2022
Solde de la trésorerie et des équivalents de trésorerie à l'ouverture	21 774	21 928
Augmentation (diminution) de la trésorerie	(756)	678
Effets des variations de périmètre sur la trésorerie	5	(837)
Effets des variations de change et autres sur la trésorerie	(255)	28
Trésorerie générée par les activités abandonnées et destinées à être cédées	(91)	(28)
Solde de la trésorerie et des équivalents de trésorerie à la clôture ⁽¹⁾	20 677	21 774

(1) La trésorerie faisant l'objet de restrictions d'utilisation est décrite en Note 22-C.

5.2.2.6 Notes annexes aux comptes consolidés

5.2.2.6.1 Informations sur les secteurs opérationnels et les Régions

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 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 les activités de service dans les nouvelles mobilités.

Le résultat sectoriel examiné régulièrement par le Leadership Team (Note 27), identifié comme le « principal décideur opérationnel », est la marge opérationnelle dont la définition est détaillée dans la note 2-D Présentation des comptes consolidés.

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. 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
2023					
Chiffre d'affaires externe au Groupe	48 150	4 181	45	-	52 376
Chiffre d'affaires intersecteurs	128	19	2	(149)	-
Chiffre d'affaires du secteur	48 278	4 200	47	(149)	52 376
Marge opérationnelle ⁽¹⁾	3 050	1 101	(35)	1	4 117
Résultat d'exploitation	1 435	1 085	(30)	1	2 485
Résultat financier ⁽²⁾	126	(53)	-	(600)	(527)
Part dans le résultat des entreprises associées et des coentreprises	902	(12)	(10)	-	880
Résultat avant impôts	2 463	1 020	(40)	(599)	2 838
Impôts courants et différés	(292)	(231)	-	-	(523)
Résultat net des activités poursuivies	2 171	789	(40)	(599)	2 315
Résultat net des activités abandonnées	-	-	-	-	-
RÉSULTAT NET	2 171	789	(40)	(599)	2 315

(1) Les informations sur les dotations aux amortissements et aux pertes de valeur sont données dans le tableau de 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 2023, un dividende de 600 millions d'euros a été versé.

(en millions d'euros)	Automobile	Financement des ventes	Services de Mobilité	Opérations Intersecteurs	TOTAL CONSOLIDÉ
2022 ⁽¹⁾					
Chiffre d'affaires externe au Groupe	43 121	3 172	35	-	46 328
Chiffre d'affaires intersecteurs	90	16	3	(115)	-
Chiffre d'affaires du secteur	43 217	3 188	38	(115)	46 328
Marge opérationnelle ⁽²⁾	1 401	1 198	(30)	1	2 570
Résultat d'exploitation	1 044	1 177	(31)	1	2 191
Résultat financier ⁽³⁾	347	(31)	(2)	(800)	(486)
Part dans le résultat des entreprises associées et des coentreprises	557	(127)	(7)	-	423
Résultat avant impôts	1 948	1 019	(40)	(799)	2 128
Impôts courants et différés	(203)	(320)	(1)	-	(524)
Résultat net des activités poursuivies	1 745	699	(41)	(799)	1 604
Résultat net des activités abandonnées	(2 320)	-	-	-	(2 320)
RÉSULTAT NET	(575)	699	(41)	(799)	(716)

(1) Les états financiers 2022 tiennent compte des ajustements au titre de la 1^{ère} application de la norme IFRS 17 « Contrat d'assurance » en 2023 (Note 2-A).

(2) Les informations sur les dotations aux amortissements et aux pertes de valeur sont données dans le tableau de 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 2022, un dividende de 800 millions d'euros a été versé.

05

Renault Group

Information financière et comptable

A2. Situation financière consolidée par secteur opérationnel

(en millions d'euros)	Automobile	Financement des ventes	Services de Mobilité	Opérations Intersecteurs	TOTAL CONSOLIDÉ
31 décembre 2023					
ACTIFS					
Actifs non courants					
Immobilisations incorporelles et corporelles, et goodwill	15 705	1 120	52	-	16 877
Participations dans les entreprises associées et les coentreprises	16 457	97	-	-	16 554
Actifs financiers non courants - titres de sociétés	6 501	10	-	(6 434)	77
Actifs financiers non courants - autres valeurs mobilières, prêts et dérivés sur opérations de financement de l'Automobile	616	-	2	-	618
Impôts différés actifs	442	228	-	-	670
Autres actifs non courants	747	88	(1)	-	784
TOTAL ACTIFS NON COURANTS	40 468	1 493	53	(6 434)	35 580
Actifs courants					
Stocks	4 887	85	2	-	4 924
Créances sur la clientèle	834	49 901	8	(303)	50 440
Actifs financiers courants	974	1 071	1	(822)	1 224
Créances d'impôts courants et autres actifs courants ⁽¹⁾	6 971	6 299	13	(4 215)	9 068
Trésorerie et équivalents de trésorerie	14 465	6 225	14	(27)	20 677
TOTAL ACTIFS COURANTS	28 131	63 531	38	(5 367)	86 333
TOTAL ACTIFS	68 599	65 024	91	(11 801)	121 913
CAPITAUX PROPRES ET PASSIFS					
Capitaux propres	30 661	6 399	10	(6 436)	30 634
Passifs non courants					
Provisions - part à plus d'un an	2 238	293	-	-	2 531
Passifs financiers non courants	8 044	893	19	-	8 956
Impôts différés passifs	210	706	1	-	917
Autres passifs non courants	665	275	2	-	942
TOTAL PASSIFS NON COURANTS	11 157	2 167	22	-	13 346
Passifs courants					
Provisions - part à moins d'un an	1 246	41	-	-	1 287
Passifs financiers courants	3 920	1	36	(509)	3 448
Fournisseurs et dettes de Financement des ventes	8 135	54 722	15	(812)	62 060
Dettes d'impôts courants et autres passifs courants ⁽¹⁾	13 480	1 694	8	(4 044)	11 138
TOTAL PASSIFS COURANTS	26 781	56 458	59	(5 365)	77 933
TOTAL CAPITAUX PROPRES ET PASSIFS	68 599	65 024	91	(11 801)	121 913

(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 détaxés à être créés et les passifs liés aux actifs détaxés à être créés.

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)	Automobile	Financement des ventes	Services de Mobilité	Opérations Intersecteurs	TOTAL CONSOLIDÉ
31 décembre 2022 ⁽¹⁾					
ACTIFS					
Actifs non courants					
Immobilisations incorporelles et corporelles, et goodwill	15 560	790	43	-	16 405
Participations dans les entreprises associées et les coentreprises	18 141	00	3	-	18 210
Actifs financiers non courants - titres de sociétés	0 313	11	-	(0 201)	03
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	80	-	-	911
TOTAL ACTIFS NON COURANTS	41 555	1 192	47	(0 202)	36 532
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 ⁽²⁾	0 583	5 798	7	(4 270)	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	60 275	80	(11 919)	118 292
CAPITAUX PROPRES ET PASSIFS					
Capitaux propres	29 571	0 308	18	(0 207)	29 690
Passifs non courants					
Provisions - part à plus d'un an	2 039	300	-	-	2 345
Passifs financiers non courants	9 845	880	8	(1)	10 738
Impôts différés passifs	224	870	2	-	1 102
Autres passifs non courants	1 082	288	2	-	1 372
TOTAL PASSIFS NON COURANTS	13 190	2 358	12	(1)	15 557
Passifs courants					
Provisions - part à moins d'un an	1 103	50	-	-	1 153
Passifs financiers courants	5 191	-	30	(0 22)	4 005
Fournisseurs et dettes de Financement des ventes	8 487	49 739	8	(830)	57 404
Dettes d'impôts courants et autres passifs courants ⁽²⁾	12 314	1 702	0	(4 199)	9 883
TOTAL PASSIFS COURANTS	27 095	51 551	50	(5 051)	73 045
TOTAL CAPITAUX PROPRES ET PASSIFS	69 856	60 275	80	(11 919)	118 292

(1) Les états financiers 2022 tiennent compte des ajustements au titre de la 1^{ère} application de la norme IFRS 17 « Contrat d'assurance » en 2023 (Note 2-A).

(2) Les créances d'impôts courants et autres actifs courants ainsi que les débits 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.

05

Renault Group

Information financière et comptable

A3. Flux de trésorerie consolidés par secteur opérationnel

(en millions d'euros)	Automobile	Financement des ventes	Services de Mobilité	Opérations Intersecteurs	TOTAL CONSOLIDÉ
2023					
Résultat Net des activités poursuivies⁽¹⁾	2 171	789	(40)	(599)	2 315
Annulation des produits et charges sans incidence sur la trésorerie :					
Dotations nettes aux amortissements et aux pertes de valeur	2 892	289	7	-	3 188
Part dans les résultats des entreprises associées et des coentreprises	(900)	10	10	-	(880)
Autres produits et charges sans incidence sur la trésorerie avant intérêts et impôts	1 267	390	5	(5)	1 657
Dividendes reçus des entreprises associées et des coentreprises non cotées	47	-	-	-	47
Capacité d'autofinancement avant Intérêts et Impôts⁽²⁾	5 477	1 478	(24)	(604)	6 327
Dividendes reçus des sociétés cotées ⁽²⁾	172	-	-	-	172
Diminution (augmentation) des créances de Financement des ventes	-	(4 945)	-	(225)	(5 170)
Variation nette des actifs financiers et des dettes du Financement des ventes	-	4 382	-	177	4 559
Variation des actifs immobilisés donnés en location	30	(334)	-	-	(304)
Variation du besoin en fonds de roulements avant impôts	687	(706)	-	(2)	(19)
FLUX DE TRÉSORERIE DES OPÉRATIONS D'EXPLOITATION AVANT INTÉRÊTS ET IMPÔTS	6 316	(325)	(24)	(654)	5 313
Intérêts reçus	359	(1)	-	(26)	332
Intérêts payés	(342)	-	(3)	31	(314)
Impôts courants (payés) / reçus	(505)	(364)	-	-	(869)
FLUX DE TRÉSORERIE LIÉS AUX OPÉRATIONS D'EXPLOITATION DES ACTIVITÉS POURSUIVIES	5 828	(690)	(27)	(649)	4 462
FLUX DE TRÉSORERIE LIÉS AUX OPÉRATIONS D'EXPLOITATION DES ACTIVITÉS ABANDONNÉES	-	-	-	-	-
Investissements incorporels	(1 341)	(13)	(11)	-	(1 365)
Investissements corporels	(1 573)	(7)	(5)	-	(1 585)
Produits des cessions d'actifs corporels et incorporels ⁽⁴⁾	282	-	-	-	282
Acquisitions et cessions de participations avec prise de contrôle, nettes de la trésorerie acquise	22	-	-	-	22
Acquisitions et cessions d'autres participations, et autres	650	6	(7)	38	687
Diminution (augmentation) des autres valeurs mobilières et des prêts de l'Automobile	(175)	(1)	(1)	(99)	(276)
FLUX DE TRÉSORERIE LIÉS AUX INVESTISSEMENTS DES ACTIVITÉS POURSUIVIES	(2 135)	(15)	(24)	(61)	(2 235)
FLUX DE TRÉSORERIE LIÉS AUX INVESTISSEMENTS DES ACTIVITÉS ABANDONNÉES	-	-	-	-	-
Flux de trésorerie avec les actionnaires	(185)	(65)	37	562	(237)
Variation nette des passifs financiers de l'Automobile	(2 893)	-	11	141	(2 741)
FLUX DE TRÉSORERIE LIÉS AU FINANCEMENT DES ACTIVITÉS POURSUIVIES	(3 078)	(65)	48	703	(2 978)
FLUX DE TRÉSORERIE LIÉS AU FINANCEMENT DES ACTIVITÉS ABANDONNÉES	-	-	-	-	-
AUGMENTATION (DIMINUTION) DE LA TRÉSORERIE ET DES ÉQUIVALENTS DE TRÉSORERIE	615	(1 356)	(3)	(7)	(751)
Solde de la trésorerie et des équivalents de trésorerie à l'ouverture	14 227	7 549	17	(19)	21 774
Augmentation (diminution) de la trésorerie	626	(1 372)	(3)	(7)	(756)
Effets des variations de périmètre sur la trésorerie	(11)	16	-	-	5
Effets des variations de change et autres sur la trésorerie	(286)	32	-	(1)	(255)
Trésorerie générée par les activités abandonnées et destinées à être cédées	(9)	-	-	-	(9)
Solde de la trésorerie et des équivalents de trésorerie à la clôture	14 465	6 225	14	(27)	20 677

(1) Les dividendes reçus du Financement des ventes sont inclus dans le résultat net du secteur Automobile. En 2023, 600 millions d'euros de dividendes ont été versés.

(2) Correspond aux dividendes Nissan (72 millions d'euros).

(3) La capacité d'autofinancement avant intérêts et impôts est présentée hors dividendes reçus des sociétés cotées.

(4) Les principaux produits des cessions d'actifs corporels et incorporels (282 millions d'euros au 31 décembre 2023) sont présentés en Note 6-C.

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

(en millions d'euros)	Automobile	Financement des ventes	Services de Mobilité	Opérations Intersecteurs	TOTAL CONSOLIDÉ
2022 ⁽¹⁾					
Résultat Net des activités poursuivies⁽²⁾	1 745	699	(41)	(799)	1 604
Annulation des produits et charges sans incidence sur la trésorerie :					
Dotations nettes aux amortissements et aux pertes de valeur	3 391	135	0	-	3 532
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)	362	2	(11)	304
Dividendes reçus des entreprises associées et des coentreprises non cotées	23	-	-	-	23
Capacité d'autofinancement avant intérêts et impôts⁽³⁾	4 553	1 323	(26)	(810)	5 040
Dividendes reçus des sociétés cotées	64	-	-	-	64
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	763	(28)	(867)	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)	(857)	3 927
FLUX DE TRÉSORERIE LIÉS AUX OPÉRATIONS D'EXPLOITATION DES ACTIVITÉS ABANDONNÉES	(315)	-	-	-	(315)
Investissements incorporels	(1 216)	(15)	(12)	-	(1 243)
Investissements corporels	(1 395)	(2)	-	-	(1 397)
Produits des cessions d'actifs corporels et incorporels ⁽⁴⁾	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)	(6)	47	(85)
Diminution (augmentation) des autres valeurs mobilières et des prêts de l'Automobile	(121)	-	(7)	2	(126)
FLUX DE TRÉSORERIE LIÉS AUX INVESTISSEMENTS DES ACTIVITÉS POURSUIVIES	(2 474)	(31)	(23)	49	(2 479)
FLUX DE TRÉSORERIE LIÉS AUX INVESTISSEMENTS DES ACTIVITÉS ABANDONNÉES	(815)	-	-	-	(815)
Flux de trésorerie avec les actionnaires	(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 ⁽⁵⁾	(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	7 549	17	(19)	21 774

(1) Les états financiers 2022 tiennent compte des ajustements au titre de la 1^{ère} application de la norme IFRS 17 « Contrat d'assurance » en 2023 (Note 2-A).

(2) Les dividendes reçus du Financement des ventes sont inclus dans le résultat net du secteur Automobile. En 2022, 800 millions d'euros de dividendes ont été versés.

(3) La capacité d'autofinancement avant intérêts et impôts est présentée hors dividendes reçus des sociétés cotées.

(4) Les principaux produits des cessions d'actifs corporels et incorporels (410 millions au 31 décembre 2022) sont présentés en Note 6-C.

(5) Les variations de périmètre en 2022 concernent principalement la sortie des entités AVTOVAZ pour 575 millions d'euros et Renault Russia pour 163 millions d'euros.

05

Renault Group

Information financière et comptable

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 2023	31 décembre 2022
Passifs financiers non courants	(8 044)	(9 845)
Passifs financiers courants	(3 920)	(5 101)
Actifs financiers non courants - autres valeurs mobilières, prêts et dérivés sur opérations de financement	300	121
Actifs financiers courants	928	1 237
Trésorerie et équivalents de trésorerie	14 465	14 227
Position nette de liquidité (endettement financier net) de l'Automobile	3 724	549

Free cash flow opérationnel

(en millions d'euros)	2023	2022
Capacité d'autofinancement (hors dividendes reçus de Nissan et du secteur Financement des ventes) avant intérêts et impôts	4 877	3 758
Dividendes reçus du secteur Financement des ventes	600	800
Variation du besoin en fonds de roulement avant impôts	637	7
Intérêts reçus par l'Automobile	359	175
Intérêts payés par l'Automobile	(342)	(357)
Impôts courants (payés) / reçus	(505)	(143)
Investissements corporels et incorporels nets des cessions	(2 632)	(2 203)
Véhicules et batteries donnés en location	30	87
Free cash flow opérationnel de l'Automobile	3 024	2 119
Dont paiements au titre des dépenses de restructuration	(496)	(590)
Free cash flow opérationnel de l'Automobile hors restructuration ^(*)	3 520	2 709

(*) Les montants comptabilisés en Coûts des Restructurations sont présentés en Note 6-A.

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

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.

(en millions d'euros)	31 décembre 2023	31 décembre 2022
Marge opérationnelle	3 051	1 402
Taux d'imposition normative	28%	28%
Marge opérationnelle après Impôts (A)	2 197	1 009
Immobilisations corporelles, incorporelles et goodwill	15 705	15 506
Participations dans les entreprises associées et les coentreprises hors Nissan	700	654
Actifs financiers non courants - titres de sociétés hors RCI Banque SA et Renault M.A.I.	67	82
Besoin en fonds de roulement	(8 841)	(8 272)
Capitaux employés (B)	7 721	8 000
RENTABILITÉ DES CAPITAUX EMPLOYÉS (ROCE = A/B)	28,5 %	12,6 %

Le Besoin en fonds de roulement est déterminé à partir des éléments suivants de l'information sectorielle.

(en millions d'euros)	31 décembre 2023	31 décembre 2022
Autres actifs non courants	747	831
Stocks	4 887	5 188
Créances sur la clientèle	834	1 009
Créances d'impôts courants et autres actifs courants ⁽¹⁾	6 971	6 583
Autres passifs non courants	(665)	(1 082)
Fournisseurs	(8 135)	(8 487)
Dettes d'impôts courants et autres passifs courants ⁽¹⁾	(13 480)	(12 314)
Besoin en fonds de roulement	(8 841)	(8 272)

(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 déduits à être cédés et les passifs liés aux actifs déduits 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
2023						
Chiffre d'affaires	41 120	4 560	1 814	1 667	3 206	52 376
dont France	15 305					
Immobilisations corporelles et incorporelles	14 764	583	578	623	320	16 877
dont France	10 431					
2022						
Chiffre d'affaires ⁽¹⁾	35 622	4 351	2 699	1 757	1 899	46 328
dont France	13 814					
Immobilisations corporelles et incorporelles	14 230	471	663	663	378	16 405
dont France	10 124					

(1) Les états financiers 2022 tiennent compte des ajustements au titre de la 1^{ère} application de la norme IFRS 17 « Contrat d'assurance » en 2023 (Note 2-A).

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 2023 ont été arrêtés par le Conseil d'administration du 14 février 2024 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 2023 sont préparés en conformité avec le référentiel IFRS (*International Financial Reporting Standards*) publié par l'IASB (*International Accounting Standards Board*) au 31 décembre 2023 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. Évolution du référentiel de normes comptables

Nouveaux textes d'application obligatoires en 2023

Renault Group applique les normes et amendements parus au Journal Officiel de l'Union Européenne d'application obligatoire à compter du 1^{er} janvier 2023.

IFRS 17 et amendements Amendement d'IAS 12	Contrats d'assurance Impôt différé rattaché à des actifs et des passifs issus d'une même transaction.
Amendement d'IAS 1 Amendement d'IAS 8	Réforme fiscale internationale (pilier 2) Informations à fournir sur les méthodes comptables significatives Définition des estimations comptables

L'application des amendements IAS 12, IAS 1 et IAS 8 à compter du 1^{er} janvier 2023 est sans effet significatif sur les états financiers du Groupe. Les impacts de l'application d'IFRS 17 sont présentés dans le paragraphe 2-A2.

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 d'IFRS 16	Passif de location dans le cadre d'une cession-bail	1 ^{er} janvier 2024
Amendement IAS 1	Classement des passifs en tant que passifs courants ou non courants. Passifs non courants assortis de clauses restrictives	1 ^{er} janvier 2024

Le Groupe n'anticipe à ce stade aucun impact significatif sur les comptes consolidés du fait de l'application de cet amendement.

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 d'IAS 7	Entente de financement de fournisseurs	1 ^{er} janvier 2024
Amendement d'IAS 21	Effets des variations des cours des monnaies étrangères (absence de convertibilité)	1 ^{er} janvier 2025

Le Groupe n'anticipe aucun impact significatif sur les comptes consolidés du fait de l'application de ces amendements.

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-A2. Changements dans les états financiers issus de la première application de la norme IFRS 17 Contrats d'Assurance

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 est applicable à compter du 1^{er} janvier 2023. Précisons que le secteur Financement des ventes n'avait pas retenu l'exemption d'application proposée et appliquait déjà la norme IFRS 9 depuis le 1^{er} janvier 2018.

Impacts en termes de classement et d'estimation

IFRS 17 s'applique principalement dans le Groupe aux contrats d'assurance émis et aux accords de réassurance contractés par les compagnies d'assurance du secteur Financement des ventes.

Les contrats sont désormais évalués par groupes (dits « cohortes ») selon le modèle général (dit « *building blocks approach* ») comprenant : (1) les estimations des flux de trésorerie futurs actualisés et pondérés par leur probabilité de réalisation, (2) un ajustement pour le risque non financier et (3) la marge de service contractuelle. La marge de service contractuelle est reconnue en compte de résultat en fonction des unités de couverture fournies sur la période.

Impacts de la transition

Le Groupe considérant que l'obtention de toutes les données historiques requises pour l'estimation des contrats en portefeuille en date de transition n'était pas possible, l'approche rétrospective modifiée a été retenue pour traiter l'impact de la transition sur les comptes au 1^{er} janvier 2022.

Dans cette approche, pour chaque cohorte annuelle ayant des contrats actifs à la date de transition, la marge de service contractuelle est définie par l'estimation des flux futurs de trésorerie actualisés à la date de souscription, tenant compte des flux de trésorerie historiques antérieurs au 1^{er} janvier 2022, et par l'ajustement pour risque non financier.

L'impact de la transition génère un effet positif sur les capitaux propres de 107 millions d'euros au bilan d'ouverture au 1^{er} janvier 2022. Cet effet positif sur les capitaux propres provient d'une reconnaissance plus rapide des profits sous IFRS 17 lié au profil des unités de couvertures qui reflètent, sur la durée des contrats d'assurance, la décroissance des sommes sous risques correspondant à l'évolution des encours financiers sous-jacents. Sous IFRS 4, les primes d'assurances étant acquises selon un profil linéaire.

Comme requis par la norme IFRS 17, les états financiers comparatifs ont été retraités pour tenir compte de l'application de la norme en date du 1^{er} janvier 2022. Les provisions techniques IFRS 17 au 1^{er} janvier 2022 et au 31 décembre 2022 ont été estimées en appliquant le modèle général au portefeuille existant à ces dates.

Au 31 décembre 2023 et après application d'IFRS 17, les provisions couvrant les activités d'assurance du secteur Financement des ventes représentent un montant de 182 millions d'euros dans les provisions pour risques et charges. Les actifs liés aux contrats de réassurance détenus pour ces mêmes activités représentent un montant de 33 millions d'euros dans les autres actifs non-courants.

Les impacts de l'application d'IFRS 17 sur la situation financière consolidée du Groupe en date de transition et au 31 décembre 2022 sont détaillés dans le tableau ci-dessous :

(en millions d'euros)	31 décembre 2021 publié	1 ^{er} janvier 2022 ajusté	Variation	31 décembre 2022 publié	31 décembre 2022 ajusté	Variation
Actif / Autres actifs non courants	966	920	(46)	938	911	(27)
Passif / Provisions pour risques et charges	1 291	988	(303)	1 341	1 082	(259)
Passif / Impôts différés passifs	1 009	1 099	90	1 021	1 102	81
Capitaux propres / Réserves	25 159	25 326	167	26 370	26 537	167
Capitaux propres / Résultat net				(700)	(716)	(16)

Dans le compte de résultat, l'impact de la première application de la norme IFRS 17 représente une diminution du résultat net de (16) millions d'euros sur l'année 2022. Les impacts de l'application d'IFRS 17 sur le compte de résultat de l'année 2022 sont détaillés dans le tableau ci-dessous :

(en millions d'euros)	2022 publié	2022 ajusté	Variation
Chiffre d'affaires	46 391	46 328	(63)
Résultat d'exploitation	2 216	2 191	(25)
Résultat avant impôt	2 153	2 128	(25)
Impôts courant et différés	(533)	(524)	9
Résultat net	(700)	(716)	(16)

05

Renault Group

Information financière et comptable

2-B. Estimations et jugements

Contexte spécifique 2023

Contexte économique mondial

Après plusieurs années consécutives marquées par une conjoncture mondiale difficile (crise des approvisionnements en composants, réductions de capacités de distribution dans le secteur logistique, hausse des prix des matières premières) se traduisant par une réduction des volumes du secteur Automobile de 4,5 % en 2021 et 5,9 % en 2022, le Groupe a retrouvé en 2023 une croissance positive de ses volumes vendus s'établissant à +9 % au niveau mondial à 2 235 345 véhicules vendus.

Évolution 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 et 2023 selon les modalités de la norme IFRS 5. La structuration du périmètre Horse est intervenue le 1^{er} juillet 2023 avec la réalisation des apports de Renault sas à Horse Holding de la propriété intellectuelle des développements et des titres des filiales de production (Note 3).

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. La structuration des entités du périmètre Ampere est intervenue fin 2023 avec un apport de branche autonome d'activité de Renault sas à Ampere Holding sas (Note 3).

Ces évolutions sont sans conséquence sur l'information sectorielle présentée en 2023.

Nouvelles bases du partenariat avec Nissan

En date du 08 novembre 2023, le Nouvel Accord de l'Alliance entre Renault Group et Nissan est entré en vigueur. En conséquence, Renault a transféré 28,4 % des actions Nissan (sur un total de 43,4 %) dans une fiducie française, où les droits de vote sont exercés de manière neutre, sous réserve de certaines exceptions. Les droits de vote de Renault Group et de Nissan sont plafonnés à 15 % des droits de vote exerçables, avec la possibilité pour chacun d'exercer librement ses droits de vote dans cette limite.

Le 13 décembre 2023, Renault SA a donné instruction à la fiducie de céder à Nissan 211 millions de ses propres titres au prix unitaire de 3,02 euros par action soit un total de 704 millions d'euros. Nissan ayant annulé ces titres, le pourcentage d'intérêt de Renault dans Nissan s'élève désormais à 40,0 %.

Début 2023, Renault Group et Nissan ont annoncé les nouvelles bases de leur partenariat, incluant des projets

opérationnels, une participation de Nissan au capital d'Ampere, le pure player de l'électrique et du software fondé par Renault Group ainsi que le rééquilibrage de leurs participations croisées à 15 % et le transfert de 28,4 % des actions de Nissan détenues par Renault Group dans une fiducie française, où les droits de vote sont « neutralisés » pour la plupart des décisions, mais où les droits économiques (dividendes et produits de vente des actions) bénéficient entièrement à Renault Group jusqu'à la vente de ces actions. Les nouvelles bases du partenariat avec Nissan n'ont pas eu d'impact dans les états financiers au 31 décembre 2023. Ces évolutions sont en cours au 31 décembre 2023.

Sortie de Renault Group de la Fédération de Russie

En mai 2022, Renault Group avait cédé ses participations dans Renault Russia et le Groupe AVTOVAZ.

En mars 2023, le secteur Financement des ventes a cédé ses titres de l'entité RN Bank, société mise en équivalence dont il détenait 30 %, et en août 2023 les titres de sa filiale RN Leasing dont il détenait 100 % (Note 3).

Au 31 décembre 2023, le Groupe ne détient plus aucune participation en Fédération de Russie.

Financements externes

Le Groupe disposant de liquidités suffisantes n'a pas émis d'emprunts obligataires dans le secteur Automobile au cours de l'année 2023 et a procédé au remboursement anticipé et intégral du Prêt Garanti par l'État à hauteur de 990 millions d'euros en 2023. Le secteur Financement des ventes a émis plusieurs emprunts obligataires pour un total de 3,9 milliards d'euros (Note 23-Q) au cours de l'année 2023 dont un emprunt obligataire vert pour 750 millions d'euros.

A la date d'arrêt 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.

Enjeux de développement durable et climatiques

Les enjeux de développement durable constituent un élément essentiel de la stratégie de Renault Group. Dans le cadre des Accords de Paris et du Green Deal Européen, le Groupe a pris des engagements concrets vers la neutralité carbone et la réduction des émissions.

Avec son plan stratégique Renaulution, Renault Group a dévoilé en janvier 2021 une feuille de route ambitieuse de transformation, du volume à la valeur, et est entré en novembre 2022 dans le troisième chapitre de ce plan, baptisé Révolution. Ampere, pure player des véhicules électriques dont la constitution s'est faite en novembre 2023, crée les conditions pour rendre la marque Renault 100 % électrique en Europe d'ici 2030 et sera une contribution majeure à l'objectif de Renault Group de neutralité carbone nette en Europe, dès 2040, et dans le monde d'ici 2050. En Corée, Renault Korea Motors (RKM) a

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

annoncé la production et l'export de la Polestar 4, véhicule 100 % électrique, dès 2025, après avoir lancé sa propre gamme hybride en 2024. Enfin, Renault Group, le Groupe Volvo et OMA OGM unissent leurs forces pour répondre au besoin croissant d'une logistique décarbonée avec une nouvelle génération de fourgons 100 % électriques. Renault Group et le Groupe Volvo ont signé des accords engageants pour créer une nouvelle société basée en France, détenue initialement à parts égales, en investissant chacun 300 millions d'euros sur les trois prochaines années. OMA OGM a signé une lettre d'intention non engageante pour participer à cette nouvelle société, en investissant 120 millions d'euros.

Le plan moyen terme 2024-2030 du Groupe dont les prévisions sont la base des tests de perte de valeur des actifs immobilisés (Note 11), est établi et régulièrement mis à jour selon les évolutions réglementaires des pays dans lesquels le Groupe est présent. Les évolutions imposées par la norme Euro 7 sur les émissions de polluants pour les véhicules particuliers et utilitaires d'ici 2030 ont notamment été intégrées. Le plan moyen terme 2024-2030 est sensible principalement au risque de transition dans le scénario de référence des Accords de Paris. Les investissements nécessaires pour la mise en conformité des produits et des moyens de production sont mesurés et intégrés au Plan avec la plus grande attention.

S'agissant des tests de perte de valeur sur des actifs spécifiques aux véhicules, le Groupe valorise dans ses prévisions les bénéfices générés par les véhicules électriques dans les mécanismes de réglementation européenne CAPE - « Corporate Average Fuel Economy », qui conduit à imposer aux constructeurs une pénalité en cas de dépassement du seuil moyen d'émission de CO₂, et les contributions négatives générées par les véhicules thermiques. Les valeurs retenues pour cette allocation sont des prix internes par année de la pénalité CAPE.

Le Groupe apprécie à chaque arrêté la durée des plans d'amortissement de ses actifs immobilisés en prenant en considération les évolutions réglementaires telles que l'interdiction de commercialisation des véhicules thermiques en Europe à compter de 2035.

Le Groupe procède également à la sécurisation de ses approvisionnements sur la chaîne de valeur électrique par la contractualisation à long terme de volumes d'achat sur des matières premières et les inclut dans ses engagements hors bilan (Note 28-A). Le Groupe valorise ces engagements au cours spot de clôture et définit les paiements minimaux en tenant compte des clauses de sortie des contrats.

Le Groupe contractualise des achats d'énergie verte impliquant parfois des investissements sur les sites de production du Groupe. Les caractéristiques des contrats sont analysées pour définir le détenteur du contrôle de ces actifs. Certains contrats sont comptabilisés comme des locations et un droit d'utilisation est reconnu à l'actif. Pour les autres, les volumes sur lesquels le Groupe est fermement engagé sont mentionnés dans les engagements hors bilan (Note 28-A).

Les réglementations européennes et étrangères prévoient des mécanismes de pénalités et/ou de bonifications selon les niveaux d'émission de CO₂ des véhicules vendus

impliquant des estimations aux dates d'arrêté, les valeurs définitives parfois étant déterminées sur plusieurs exercices avec des mécanismes de *carry-back/carry-forward* (Corée du Sud) ou connues un à deux ans postérieurement à la clôture (Europe). Un Comité est en charge du recensement de ces émissions de CO₂ et de l'évaluation des produits et charges correspondants. Des revues trimestrielles sont réalisées pour revoir les estimations.

Principaux jugements et estimations dans le contexte 2023

Les postes suivants des comptes consolidés du Groupe dépendant d'estimations et de jugements ont fait l'objet d'une attention plus particulière en 2023 :

- les pertes de valeur éventuelles sur actifs immobilisés, en particulier sur les actifs spécifiques aux véhicules et sur le goodwill (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 (Note 12) ;
- 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 (Notes 0-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 (Note 3-C).

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 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 des clients etc.) et de toute autre évolution pouvant avoir un impact significatif sur les comptes consolidés. 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 2023 sont les suivants :

- L'inscription à l'actif des dépenses de recherche et développement et leur durée d'amortissement (Note 10-A) ;

05

Renault Group

Information financière et comptable

- Les durées d'amortissement des immobilisations autres que les frais de développement immobilisés (Note 10) ;
- 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 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 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 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.

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

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).

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.

05

Information par secteur opérationnel

Les informations par secteur opérationnel sont établies sur la base des reportings internes communiqués au Leadership team, 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 ve, ce dernier détient alors une créance sur l'Automobile.

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.

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.

05

Renault Group

Information financière et comptable

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 donc en réserves l'année suivante.

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 désignées comme

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.

La Turquie a été identifiée le 10 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 Araclar Imal ve Satış AS et ORFIN Finansman Anonim Şirketi mises en équivalence sont en monnaie fonctionnelle locale et ont appliqué le retraitement de l'hyperinflation au 31 décembre 2023. Son effet sur la contribution aux comptes du Groupe est jugé non significatif. Les entités consolidées par intégration globale, Oyak 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-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

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.

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

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

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 dépendant 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.

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.

05

Renault Group

Information financière et comptable

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

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.

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

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.

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.

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.

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-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.

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

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 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.

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).

05

Renault Group

Information financière et comptable

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 actif lié au droit d'utilisation amorti sur la durée de location estimée est reconnu en contrepartie d'une dette financière évaluée initialement à la valeur actualisée des paiements locatifs fixes sur la durée de location, et 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. 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 appréciée avec l'aide de la direction immobilière 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.

Dans le cas d'une renégociation pour réduire la durée ou l'espace loué, le Groupe comptabilise le profit ou la perte 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 10.

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 10, 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 et Financement des ventes sont calculés linéairement sur les durées d'utilisation estimées suivantes :

Constructions ⁽¹⁾	15 à 30 ans
Outillages 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 bâtiments loués amortis sur une durée de 5 à 10 ans selon les modalités.

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.

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-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.

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.

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 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.

05

Renault Group

Information financière et comptable

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.

2-0. 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 dans le cadre de mesures d'accompagnement d'un fournisseur ou au bénéfice du Groupe en allongeant son délai de paiement. Dans ce cas 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.

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.

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 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.

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-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 et créances du 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 (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.

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.

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.

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.

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

05

Renault Group

Information financière et comptable

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 (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 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 (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

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.

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

- 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).

Note 3 – Évolution 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 2022	118	51	19	188
Entrées de périmètre (acquisitions, créations, etc.)	10	5	8	23
Sorties de périmètre (cessions, fusions, liquidations, etc.)	15	2		17
Nombre de sociétés consolidées au 31 décembre 2023	113	54	27	194

3-A. Évolution du périmètre de consolidation

Automobile

En février 2023, le Groupe a cédé la société Renault Nissan Bulgaria EAD qu'il détenait à 100 % pour une valeur de 7,0 millions d'euros et un résultat de cession de 5 millions d'euros.

En avril 2023, la société Vehicle Distributors Australia Pty Ltd a été liquidée. Le Groupe avait arrêté ses activités dans cette filiale australienne dès 2021.

En mai 2023, le Groupe a cédé la société de distribution Renault Retail Group Italia opérant sur le marché italien. Le prix de cession s'est élevé à 11 millions d'euros et le résultat de cession à 7 millions d'euros.

En juillet 2023, la société Renault Samara exerçant son activité sur le territoire russe a été dissoute via une Transmission Universelle de Patrimoine vers Renault sas.

Le 17 juillet 2023, Renault sas a signé un Framework Agreement avec Jianxi Jiangling Group Electric Vehicle Co, Ltd (JMEV) et le co-actionnaire Jiangling Motors Group Co (JMOC) par lequel il a notifié sa volonté de céder ses parts à hauteur de 50 % du capital à JMOC. Dans l'attente de l'approbation des autorités administratives locales sur le transfert des titres, une nouvelle gouvernance de JMEV et ses filiales a été définie et prive Renault Group du contrôle exclusif de l'entité. JMEV et ses filiales ont été déconsolidées.

Les titres sont désormais évalués à la juste valeur par résultat et intégralement dépréciés.

En juillet 2023, le Groupe a pris une participation de 17,4 % dans la société Airmity, fournisseur de réseaux et services de communication électronique dans le secteur automobile, pour un montant de 908 milliers d'euros. Cette société est mise en équivalence.

En août 2023, la société Centro de Servicios en Colombia, spécialisée dans la fourniture de services internes, a été liquidée. Ses activités ont été reprises par la société colombienne Sofosa.

En septembre 2023, Ampere Electricity sas a participé à la création de la société Minh Electricity Technology sas, coentreprise détenue à hauteur de 30 % pour 15 millions d'euros et spécialisée dans la fabrication de caissons de batteries. Cette société est mise en équivalence.

En septembre 2023, le Groupe est entré dans le capital du Groupe Arverne avec une participation d'environ 35,4 % au capital et dispose d'un représentant à son conseil d'administration. Cette prise de participation s'inscrit dans le cadre d'un partenariat stratégique entre le Groupe et le Groupe Arverne et la conclusion d'un contrat d'approvisionnement en lithium qualité batterie extrait à partir des activités géothermales menées par le Groupe Arverne.

05

Renault Group

Information financière et comptable

Le 14 septembre 2023, Verkor sas société mise en équivalence a annoncé avoir levé 850 millions d'euros grâce à une Série C, la participation du Groupe est passée de 23,0 % à 19,1 % au 31 décembre 2023. Un résultat de dilution a été constaté pour 15 millions d'euros.

Au 1^{er} novembre 2023, Ampere sas, société nouvellement créée en 2023 a reçu par apport de branche autonome d'activités les activités électriques de Renault sas. Ampere Holding sas, société nouvellement créée en 2023, a reçu de Renault sas les titres des sociétés Ampere Electricity sas, Ampere Cléon sas, Ampere Software Labs sas, Whylot sas et Verkor sas. Ces apports sont sans incidence sur les méthodes de consolidation de ces entités dans les comptes consolidés du Groupe. Les entités Société de Transmission Automatique SA, Maubeuge Construction Automobile sas et Renault Electricity sas ont fusionné dans Ampere Electricity sas (ex SNC Douai) et en décembre 2023, la société Ingénierie de la Division des Véhicules Électriques (IDVE) a été dissoute via une Transmission Universelle de Patrimoine vers Ampere sas.

En novembre 2023, le Groupe a cédé la société Renault Irlande opérant sur le marché irlandais. Le prix de cession s'est élevé à 29 millions d'euros et le résultat de cession à 2 millions d'euros.

En décembre 2023, Renault SA a cédé 211 millions de titres Nissan pour un prix de cession de 704 millions d'euros. Son pourcentage d'intérêt dans Nissan évolue de 43,0 % à 40,0 % (Note 12).

En septembre et décembre 2023, le groupe d'investisseurs composés d'Otro Capital, RedBird Capital Partners et Maximum Effort Investments a conclu son investissement de 200 millions d'euros dans Alpine Racing Ltd (Royaume-Uni), soit une participation de 24 % au capital, afin de soutenir la stratégie de croissance d'Alpine et ses ambitions sportives en Formule 1. La détention de Renault Group dans cette entité s'élève désormais à 70 %.

Financement des Ventes

Le Groupe a finalisé en juin 2023 la cession des titres de la société russe RN Bank à AVTOVAZ pour une valeur de 7 milliards de roubles (70 millions d'euros). RN Bank était une société mise en équivalence détenue à 30 % par ROI Banque. En août 2023 a été cédée la société LLO RN Leasing, société dont l'activité de location opérait sur le marché russe. La cession a été réalisée au prix de 750 millions de roubles (7 millions d'euros), dégageant un résultat de (0) millions d'euros.

3-B. 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 faibles émissions. 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 1^{er} semestre 2024. Ces immobilisations corporelles et

En novembre 2023, ROI Bank UK Ltd a acquis 30,0 % de Select Vehicle Group Holdings Ltd afin de lancer SELECT LEASE by MOBILIZE, une nouvelle marque opérant sur le marché du leasing automobile au Royaume-Uni. Cette entité est mise en équivalence.

Fin 2022 avaient été créées les sociétés Mobilize Insurance, filiale spécialisée dans l'assurance automobile pour le marché européen grâce à une plateforme d'assurance tenant compte de l'usage fait du véhicule, et Mobilize Lease&Co sas en France, filiale dédiée à la location longue durée et au développement de solutions basées sur l'usage intégrant des services de gestion de parc automobile grâce à la connectivité des véhicules. Ces sociétés sont consolidées par intégration globale à compter du 1^{er} janvier 2023.

En mai 2023, la société Mobilize Lease&Co UK Ltd a été créée au Royaume Uni. Cette filiale spécialisée dans la location longue durée est consolidée par intégration globale en 2023.

La société Bipi Mobility GmbH, filiale allemande spécialisée dans l'offre de location flexible de véhicules, a été créée en janvier 2023 et consolidée par intégration globale.

Services de Mobilité

Le 28 juillet 2023, iCabbi Irlande a acquis l'intégralité du capital des sociétés Javelin Payments Limited en Irlande et au Royaume-Uni pour un prix de 2 millions d'euros. Ces sociétés sont consolidées par intégration globale.

En décembre 2023, Renault MAI a acquis 50 % des titres de la société Car Sharing Mobility, devenant ainsi actionnaire unique. Cette société est consolidée par intégration globale à compter de cette date.

Activités abandonnées en 2022

En mai 2022, le Groupe avait cédé ses participations détenues dans les sociétés Renault Russia et Lada Auto Holding (société mère d'AVTOVAZ).

La contribution de ces entités aux états financiers était présentée conformément aux dispositions de la norme IFRS 5 en activités abandonnées. Le résultat net des activités abandonnées s'élevait à (2 320) millions d'euros au 31 décembre 2022.

En 2023, aucune évolution n'est intervenue dans la valorisation des éléments classés en IFRS 5 Activités Abandonnées à fin 2022.

incorporelles ont cessé d'être amorties à compter de leur date de reclassement en Actifs destinés à être cédés, soit le 8 novembre 2022.

Dans le cadre de l'exécution de son plan stratégique Renaultion, 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). La plupart de ces opérations ont été finalisées au 31 décembre 2023 (Note 3-A).

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

Le projet de cession des bâtiments du site du Technocentre à Guyancourt dont le classement en Actifs destinés à être cédés avait été opéré dans les états financiers au 30 juin 2022 pour une valeur nette comptable de 322 millions d'euros a été suspendu suite à l'évolution défavorable des conditions de marché. Ces actifs ont donc été reclassés en Immobilisations

Corporelles et un rattrapage d'amortissements a été comptabilisé au 31 décembre 2023 pour un total de (40) millions d'euros.

Le reclassement de ces actifs destinés à être cédés et passifs liés apparaît en autres variations dans les annexes concernées.

05

(en millions d'euros)	31 décembre 2023	Dont Hors	31 décembre 2022	Dont Hors
Immobilisations incorporelles et goodwill	902	902	795	795
Immobilisations corporelles	2 295	2 290	2 537	2 166
Stocks	300	300	418	338
Trésorerie et équivalents de trésorerie	91	91	23	8
Autres	308	198	88	71
TOTAL ACTIFS DESTINÉS À ÊTRE CÉDÉS	4 022	3 907	3 861	3 378
TOTAL DES PASSIFS LIÉS AUX ACTIFS DESTINÉS À ÊTRE CÉDÉS	(1 075)	(1 075)	(873)	(841)
Dont passifs financiers	(37)	(37)	(129)	(102)

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)	2023	2022 ⁽¹⁾
Ventes de biens de l'Automobile	42 154	37 084
Ventes aux partenaires de l'Automobile	4 028	3 130
Produits de location des actifs ⁽²⁾	674	842
Autres prestations de services	1 204	1 405
Prestations de services de l'Automobile	1 908	2 307
Ventes de biens du Financement des ventes	17	23
Produits de location des actifs ⁽²⁾	104	141
Produits d'intérêts sur opérations de Financement des ventes	2 880	1 983
Autres prestations de services ⁽³⁾	1 090	1 025
Prestations de services du Financement des ventes	4 104	3 149
Prestations des Services de Mobilité	45	35
TOTAL CHIFFRE D'AFFAIRES	52 376	46 328

(1) Les états financiers 2022 tiennent compte des ajustements au titre de la 1^{ère} application de la norme IFRS 17 « Contrat d'assurance » en 2023 (Note 2-A).

(2) Il s'agit des produits locatifs enregistrés par le Groupe dans le cadre des contrats de vente de véhicules avec engagement de réparation ou de location simplifié 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 2022 aux périmètre et méthodes 2023

(en millions d'euros)	Automobile	Financement des ventes	Services de Mobilité	Total
Chiffre d'affaires 2022⁽¹⁾	43 121	3 172	35	46 328
Changements de périmètre	(48)	2	4	(42)
Chiffre d'affaires 2022 aux périmètre et méthodes 2023	43 073	3 174	39	46 286
Chiffre d'affaires 2023	48 150	4 181	45	52 376

(1) Les états financiers 2022 tiennent compte des ajustements au titre de la 1^{ère} application de la norme IFRS 17 « Contrat d'assurance » en 2023 (Note 2-A).

05

Renault Group

Information financière et comptable

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'élèvent à 5 890 millions d'euros en 2023 (5 001 millions d'euros en 2022, 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 70 millions d'euros en 2023 (05 millions d'euros en 2022).

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 111 millions d'euros en 2023, principalement liée à l'évolution du peso argentin et de la

livre turque (en 2022, une charge de 30 millions d'euros, principalement liée à l'évolution du peso argentin et de la livre turque).

5-C. Loyers

Au 31 décembre 2023, 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 2023	31 décembre 2022
Loyers liés aux contrats de location de courte durée	(11)	(8)
Loyers liés aux contrats de location d'actifs de faible valeur	(20)	(21)
Autres loyers incluant les loyers variables	(07)	(04)

Note 6 – Autres produits et charges d'exploitation

(en millions d'euros)	2023	2022
Coûts des restructurations et des mesures d'adaptation des effectifs	(889)	(954)
Résultat de cession d'activités ou de participations opérationnelles, totales ou partielles et autres résultats liés aux variations de périmètre	(790)	(14)
Résultat de cession d'immobilisations incorporelles ou corporelles (hors cessions d'actifs donnés en location)	228	178
Pertes de valeur des immobilisations incorporelles et corporelles et des goodwill (hors goodwill des entreprises associées et des coentreprises)	(501)	(257)
Autres produits et charges d'exploitation inhabituels	(180)	08
TOTAL	(1 032)	(379)

6-A. Coûts des restructurations et des mesures d'adaptation des effectifs

Les coûts de restructurations et des mesures d'adaptation des effectifs de l'année 2023 concernent principalement la France pour (310) 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 dépenses sur les projets de déploiement du plan Renaultion et la transformation digitale du Groupe.

Les coûts 2022 concernaient principalement la France pour (174) millions d'euros, l'Allemagne pour (81) millions d'euros, la Roumanie pour (30) millions d'euros et l'Espagne pour (19) millions d'euros, dans le cadre du plan de réduction des coûts fixes annoncé en 2020 (plans de restructuration en Roumanie et Espagne notamment).

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-B. Résultat de cession d'activités ou de participations opérationnelles

Le résultat de cessions d'activités ou de participations opérationnelles inclut principalement la perte sur la cession de titres Nissan en décembre 2023 à hauteur de (880) millions d'euros. Ces titres cédés pour 764 millions d'euros représentent une quote-part de titres mis en équivalence de (1 536) millions d'euros, d'ajustement de goodwill pour (40) millions d'euros, de neutralisation à hauteur de la quote-part de Renault dans Nissan pour 67 millions d'euros et de réserves de conversion de (135) millions d'euros.

Ce résultat inclut également un résultat de cession de 60 millions d'euros au titre de la déconsolidation de la

société JMEV et ses filiales et une charge de (14) millions sur la cession des titres RNL Leasing ainsi que divers gains sur des cessions de filiales européennes.

En 2022, le Groupe avait enregistré, sur le 1^{er} semestre, 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 et, sur le 2nd semestre, des coûts associés à la cession de la société Fonderie de Bretagne en novembre 2022 pour un total de (57) millions d'euros.

6-C. Résultat de cession d'immobilisations incorporelles et corporelles

En 2023, le Groupe a réalisé des opérations immobilières générant un résultat de cession de 228 millions d'euros principalement en France avec la cession de terrains et de sites industriels.

En 2022, le Groupe avait réalisé des opérations immobilières générant un résultat de cession de 178 millions d'euros 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.

6-D. Pertes de valeur des immobilisations incorporelles et corporelles et des goodwill (hors goodwill des entreprises associées et des coentreprises)

En 2023, des pertes de valeur ont été enregistrées pour un montant net de (501) millions d'euros dont une dépréciation de (474) millions d'euros sur des développements véhicules et actifs de production spécifiques. Aucune reprise de perte de valeur n'a été comptabilisée en 2023.

En 2022, des pertes de valeur avaient été enregistrées pour un montant net de (257) millions d'euros, principalement sur des actifs de production excédentaires en Chine. Aucune perte de valeur n'avait été comptabilisée au 1^{er} semestre 2022.

6-E. Autres produits et charges d'exploitation inhabituels

En 2023, les autres produits et charges d'exploitation inhabituels représentent (180) millions d'euros et incluent principalement (104) millions d'euros au titre de la réorganisation des activités en Inde et (68) millions d'euros au titre de contrats onéreux liés à la baisse de volumes d'achat.

En 2022, la reprise partielle de l'activité en Algérie, arrêtée en 2020 par suite de décisions gouvernementales, avait donné lieu à des reprises de dépréciation pour 19 millions d'euros.

Note 7 – Résultat financier

(en millions d'euros)	2023	2022
Coût de l'endettement financier brut	(320)	(349)
Produits relatifs à la trésorerie et aux placements	414	168
Coût de l'endettement financier net	88	(181)
Dividendes reçus de sociétés ni contrôlées, ni sous influence notable	1	2
Écarts de change afférents aux opérations financières	86	74
Résultat sur exposition hyperinflation ⁽¹⁾	(470)	(292)
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	(42)	(21)
Autres éléments ⁽²⁾	(190)	(68)
Autres produits et charges financiers	(615)	(305)
RÉSULTAT FINANCIER	(527)	(486)

(1) Le résultat sur exposition d'hyperinflation provient des entités du Groupe en Argentine.

(2) Les autres éléments sont principalement composés des effets d'ajustement du coût amorti de la ligne de crédit garantie par l'État pour +1 million d'euros (+29 millions d'euros au 31 décembre 2022), de charges sur cessions de créanciers, de commissions bancaires, d'écarts et intérêts de retard.

L'endettement financier net de l'Automobile est présenté dans l'information sectorielle (voir section 0.1.A4).

05

Renault Group

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 Espagne, en Roumanie, aux Pays-Bas et en Grande-Bretagne.

8-A. Charge d'impôts courants et différés

(en millions d'euros)	2023	2022 ⁽¹⁾
Charge d'impôts courants	(844)	(501)
Produit (charge) d'impôts différés	321	37
Impôts courants et différés	(523)	(524)

(1) Les états financiers 2022 tiennent compte des ajustements au titre de la 1^{ère} application de la norme IFRS 17 « Contrat d'assurance » en 2023 (Note 2-A).

La charge d'impôts courants provient des entités françaises pour (200) millions d'euros et des entités étrangères pour (578) millions d'euros au 31 décembre 2023 (respectivement (01) millions d'euros et (500) millions d'euros au 31 décembre 2022). Elle est en hausse du fait de meilleurs résultats taxables en lien avec l'activité économique du Groupe.

La variation des impôts différés est positive et s'établit à 321 millions d'euros en forte progression en 2023, consécutive à divers effets de retournement d'impôt. Cette variation provient des entités françaises pour 187 millions d'euros et étrangères pour 134 millions d'euros.

8-B. Analyse de la charge d'impôt

(en millions d'euros)	2023	2022 ⁽¹⁾
Résultat avant impôt et part dans le résultat des entreprises associées et coentreprises ⁽²⁾	2 838	1 705
Taux d'impôt sur les bénéfices	25,83 %	25,83 %
Produit (charge) d'impôt théorique	(733)	(440)
Effet des différences entre les taux locaux et le taux en vigueur en France ⁽³⁾	35	11
Crédits d'impôts	53	20
Impôts de distribution	(50)	(30)
Variation des impôts différés actifs non reconnus	31	(30)
Autres impacts	205	340
Produit (charge) d'impôts courants et différés, hors impôts assis sur un résultat intermédiaire net	(405)	(484)
Impôts calculés sur un résultat intermédiaire net (CVAE, IRAP, ...)	(58)	(40)
Produit (charge) d'impôts courants et différés	(523)	(524)
Taux Effectif d'impôt	18 %	31 %

(1) Les états financiers 2022 tiennent compte des ajustements au titre de la 1^{ère} application de la norme IFRS 17 « Contrat d'assurance » en 2023 (Note 2-A).

(2) Le résultat de cession des titres Nissan classé en Autres Produits et Charges d'Exploitation pour -880 millions d'euros (note 3-B) est également exclu du Résultat avant impôt et part dans le résultat des entreprises associées et coentreprises.

(3) Les principaux contributeurs au différentiel de taux d'imposition sont Malte, la Roumanie et la Turquie.

Périmètre de l'intégration fiscale France

Sur le périmètre de l'intégration fiscale France, le taux effectif d'impôt s'établit à 14 % en 2023 (non pertinent en 2022). La charge d'impôts courants s'élève à (200) millions d'euros correspondant à une amélioration des résultats taxables principalement. Le produit d'impôts différés s'élève à 187 millions d'euros.

Étranger et hors intégration fiscale France

A l'étranger, le taux effectif d'impôt s'établit à 19 % en 2023 (17 % pour l'année 2022) du fait de meilleurs résultats taxables en raison du contexte économique et dans un contexte de non-reconnaissance des impôts différés sur déficits fiscaux.

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

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 2022	Impôts courants au compte de résultat	Impôts payés nets	Écarts de conversion et autres mouvements	31 décembre 2023
Impôts courants hors positions fiscales incertaines		(804)	804		
Provisions d'impôts sur les résultats relatives à des positions fiscales incertaines - part à moins d'un an	(21)	-	-	1	(20)
Provisions d'impôts sur les résultats relatives à des positions fiscales incertaines - part à plus d'un an	(284)	(40)	41	(3)	(286)
Créances d'impôts - part à moins d'un an	154		288	(218)	224
Créances d'impôts - part à plus d'un an	23		3	-	26
Dettes d'impôts courants - part à moins d'un an	(312)		(207)	220	(359)
Dettes d'impôts courants - part à plus d'un an	-		-	-	-
TOTAL	(390)	(844)	809	-	(305)

8-D. Ventilation du solde net des impôts différés

8-D1. Variation des impôts différés actifs et passifs

(en millions d'euros)	31 décembre 2022 ⁽¹⁾	Compte de résultat	Autres éléments du résultat global	Écarts de conversion	Autres	31 décembre 2023
Impôts différés actifs	593	294	(28)	(24)	(105)	670
Impôts différés passifs	(1 102)	87	59	19	20	(917)
Impôts différés nets	(509)	321	31	(5)	(85)	(247)
Dont intégration fiscale France	(816)	187	30	-	(77)	(676)
Dont autres entités	307	134	1	(5)	(8)	429

(1) Les états financiers 2022 ont été complétés des ajustements au titre de la 1^{ère} application de la norme IFRS 17 « Contrat d'assurance » en 2023 (Note 2-A).

8-D2. Analyse des actifs (passifs) nets d'impôts différés par nature

(en millions d'euros)	2023	2022 ⁽¹⁾
Impôts différés sur :		
Participations dans les entreprises associées et les coentreprises ⁽²⁾	(148)	(147)
Immobilisations	(1 774)	(1 857)
Provisions et autres charges ou dépréciations déductibles lors de leur paiement	512	477
Déficits reportables ⁽³⁾	5 148	5 305
Autres	553	215
TOTAL DES IMPÔTS DIFFÉRÉS ACTIFS ET (PASSIFS)	4 291	4 053
Actifs d'impôts différés non reconnus au titre des déficits fiscaux (Note B-D3)	(4 414)	(4 448)
Autres impôts différés actifs non reconnus	(124)	(114)
SOLDE NET ACTIF (PASSIF) DES IMPÔTS DIFFÉRÉS COMPTABILISÉS	(247)	(509)

(1) Les états financiers 2022 ont été complétés des ajustements au titre de la 1^{ère} application de la norme IFRS 17 « Contrat d'assurance » en 2023 (Note 2-A).

(2) Y compris l'impôt sur les distributions futures de dividendes.

(3) Dont 4 634 millions d'euros relatifs aux entités membres de l'intégration fiscale France et 514 millions d'euros relatifs aux autres entités au 31 décembre 2023 (respectivement 4 802 millions d'euros et 553 millions d'euros au 31 décembre 2022).

05

Renault Group

Information financière et comptable

Sur le périmètre de l'intégration fiscale France, le solde des impôts différés actifs non reconnus s'élève à 3 958 millions d'euros (3 909 millions d'euros fin 2022). 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 279 millions d'euros par des éléments figurant en capitaux propres (effets de la couverture partielle de l'investissement

dans Nissan), et à hauteur de 3 679 millions d'euros par des éléments ayant impacté le résultat (respectivement 209 millions d'euros et 3 700 millions d'euros fin 2022).

Hors intégration fiscale France, les impôts différés actifs non reconnus s'élèvent à 580 millions d'euros au 31 décembre 2023 (553 millions d'euros au 31 décembre 2022) 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 4 414 millions d'euros au 31 décembre 2023.

(en millions d'euros)	31 décembre 2023			31 décembre 2022		
	Reconnus	Non reconnus	Total	Reconnus	Non reconnus	Total
Impôts différés sur :						
Déficits fiscaux reportables indéfiniment ⁽¹⁾	709	4 253	4 962	890	4 333	5 223
Déficits fiscaux ayant une date d'expiration supérieure à 5 ans		18	18	-	54	54
Déficits fiscaux ayant une date d'expiration entre 1 et 5 ans	21	83	104	14	51	65
Déficits fiscaux ayant une date d'expiration à moins d'un an	4	60	64	4	10	14
TOTAL DES IMPÔTS DIFFÉRÉS SUR DÉFICITS FISCAUX	734	4 414	5 148	917	4 448	5 365

(1) Dont reconnaissance et non-reconnaissance des impôts différés sur déficits fiscaux reportables des entités membres de l'intégration fiscale France, pour respectivement 676 millions d'euros et 3 958 millions d'euros au 31 décembre 2023 (693 millions d'euros et 3 909 millions d'euros au 31 décembre 2022) (Note 8-D2).

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

En France, la Loi de Finances 2024 a instauré une imposition minimum, dit Pilier 2, initialement proposée dans le cadre de la réforme sur la fiscalité internationale de l'OCDE dont les modalités s'appliqueront à Renault SA à compter de 2024.

Ce mécanisme vise à assurer un niveau minimum d'imposition mondial de 15 % sous forme d'un impôt complémentaire (« Top-up tax »).

Le Groupe étudie actuellement la mise en œuvre de ces dispositions et porte une attention particulière aux pays suivants dans lesquels il exerce une activité importante et pour lesquels les taux d'imposition sur le résultat sont susceptibles d'être inférieurs au taux d'imposition minimum : Roumanie, Malte, 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

Note 9 – Résultat net de base et résultat net dilué par action

05

(en milliers d'actions)	2023	2022
Actions en circulation	295 722	295 722
Actions d'autocontrôle	(5 684)	(4 253)
Actions détenues par Nissan x part de Renault dans Nissan	(19 029)	(19 372)
Nombre d'actions retenu pour le résultat net de base par action	271 009	272 097

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)	2023	2022
Nombre d'actions retenu pour le résultat net de base par action	271 009	272 097
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	4 132	2 154
Nombre d'actions retenu pour le résultat net dilué par action	275 141	274 251

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).

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 2023, les variations sont les suivantes :

(en millions d'euros)	31 décembre 2022	Acquisitions / (dotations et dépréciations)	(Cessions) / reprises sur cessions	Écart de conversion	Variation de périmètre et autres	31 décembre 2023
Frais de développement immobilisés	11 947	1 316	235	(11)	(340)	13 147
Goodwill	303	-	-	-	(21)	282
Autres immobilisations incorporelles	1 473	49	(20)	(11)	13	1 504
Valeurs brutes	13 723	1 365	215	(22)	(348)	14 933
Frais de développement immobilisés	(7 972)	(1 140)	(235)	10	164	(9 173)
Goodwill	(30)	-	-	-	10	(20)
Autres immobilisations incorporelles	(1 021)	(97)	19	1	(16)	(1 114)
Amortissements et dépréciations	(9 023)	(1 237)	(216)	11	158	(10 307)
Frais de développement immobilisés	3 975	176	-	(1)	(176)	3 974
Goodwill	273	-	-	-	(11)	262
Autres immobilisations incorporelles	452	(48)	(1)	(10)	(3)	390
VALEURS NETTES	4 700	128	(1)	(11)	(190)	4 626

Les goodwill sont localisés principalement dans la région Europe.

Les acquisitions d'immobilisations incorporelles de 2023 se décomposent en 1 316 millions d'euros d'immobilisations

produites et 49 millions d'euros d'immobilisations achetées (respectivement 1 137 et 300 millions d'euros en 2022).

05

Renault Group

Information financière et comptable

Les amortissements et dépréciations d'immobilisations incorporelles de l'exercice 2023 comprennent une perte de valeur à hauteur de 290 millions d'euros, relative à des véhicules (y compris organes), contre 41 millions constatés en 2022 (Note 6-D).

Les variations au cours de l'exercice 2022 sont les suivantes.

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 2021	16 433	(10 035)	6 398
Acquisitions (Note 26-D) / (dotations nettes) ⁽¹⁾	1 437	(2 275)	(838)
(Cessions) / reprises sur cessions	(1 077)	1 073	(4)
Écart de conversion	376	(475)	(99)
Variation de périmètre et autres	(3 446)	2 089	(757)
Valeur au 31 décembre 2022	13 723	(9 023)	4 700

(1) Dont dotations nettes pour perte de valeur des immobilisations incorporelles : (41) millions d'euros.

10-A2. Frais de recherche et développement constatés en résultat

(en millions d'euros)	2023	2022
Frais de recherche et développement	(2 582)	(2 259)
Frais de développement immobilisés	1 316	1 110
Amortissement des frais de développement immobilisés	(878)	(976)
TOTAL CONSTATÉ EN RÉSULTAT	(2 144)	(2 125)

Les frais de recherche et développement sont présentés nets des crédits d'impôt recherche dont bénéficie l'activité de développement de véhicules.

La hausse des frais de recherche et développement en 2023 et de la capitalisation s'explique en Europe par le renouvellement et l'électrification de la gamme C (Espace, Rafale et Austral), du véhicule utilitaire ainsi qu'aux motorisations électriques et hybrides et à l'international principalement par le renouvellement de la gamme Global

Access en Roumanie et au Brésil ainsi que par la relance de la gamme en Corée.

Les amortissements des frais de développement immobilisés diminuent par rapport à 2022 et sont inférieurs à la capitalisation des frais de développement en 2023, en lien notamment avec l'arrêt des amortissements des frais de développements des activités mécaniques Horse classées en Actifs destinés à être cédés (145 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

10-B. Immobilisations corporelles

Au cours de l'exercice 2023, les variations sont les suivantes :

(en millions d'euros)	31 décembre 2022	Acquisitions / (dotations et dépréciations)	(Cessions) / reprises sur cessions	Écart de conversion	Variation de périmètre et autres	31 décembre 2023
Terrains	454	0	(14)	(5)	39	480
Constructions	5126	54	(195)	(133)	(1 677)	3 175
Outillages spécifiques	15 085	601	(1 088)	(240)	2 592	17 550
Matériels et autres outillages	11 361	255	(504)	(178)	920	11 854
Actifs immobilisés donnés en location	5 220	1 421	(1 177)	17	43	5 524
Autres immobilisations corporelles	948	124	(123)	(24)	(119)	806
Droits d'utilisation	896	173	(49)	2	(1)	1 021
- dont Terrains	5	-	-	-	-	5
- dont Constructions	839	170	(47)	2	-	964
- dont Autres actifs	52	3	(2)	-	(1)	52
Immobilisations en cours ⁽¹⁾	1 052	659	-	(7)	(94)	1 610
Valeurs brutes	40 742	3 293	(3 150)	(508)	1 703	42 020
Terrains						
Constructions	(3 892)	(201)	176	106	1 189	(2 622)
Outillages spécifiques	(13 596)	(872)	1 039	226	(2 301)	(15 504)
Matériels et autres outillages	(8 596)	(365)	504	163	(512)	(8 804)
Actifs immobilisés donnés en location	(1 607)	(269)	260	(2)	(4)	(1 622)
Autres immobilisations corporelles	(872)	(100)	118	62	75	(717)
Droits d'utilisation	(395)	(127)	23	-	1	(498)
- dont Terrains	(3)	-	-	-	1	(2)
- dont Constructions	(361)	(122)	23	-	(1)	(461)
- dont Autres actifs	(31)	(5)	-	-	1	(35)
Immobilisations en cours ⁽¹⁾	(79)	(14)	-	6	87	-
Amortissements et dépréciations⁽²⁾	(29 037)	(1 948)	2 120	561	(1 465)	(29 769)
Terrains	454	0	(14)	(5)	39	480
Constructions	1 234	(147)	(19)	(27)	(488)	553
Outillages spécifiques	2 089	(271)	(49)	(14)	291	2 046
Matériels et autres outillages	2 765	(110)	-	(15)	408	3 048
Actifs immobilisés donnés en location	3 613	1 152	(917)	15	39	3 902
Autres immobilisations corporelles	76	24	(5)	38	(44)	89
Droits d'utilisation	501	46	(26)	2	-	523
- dont Terrains	2	-	-	-	1	3
- dont Constructions	478	48	(24)	2	(1)	503
- dont Autres actifs	21	(2)	(2)	-	-	17
Immobilisations en cours ⁽¹⁾	973	(645)	-	(1)	(7)	1 610
VALEURS NETTES	11 705	1 345	(1 030)	(7)	238	12 251

(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 2023 comprennent une perte de valeur de 21 millions d'euros principalement liée aux actifs de production spécifiques à un véhicule électrique (Nacé e-D).

Les variations au titre de l'exercice 2022 s'analysent comme suit :

(en millions d'euros)	Valeur brute	Amortissements et dépréciations	Valeur nette
Valeur au 31 décembre 2021	49 847	(33 680)	16 167
Acquisitions / (dotations nettes) ⁽¹⁾	2 794	(3 522)	(728)
(Cessions) / reprises sur cessions	(2 770)	1 605	(1 165)
Écart de conversion	502	(578)	(76)
Variation de périmètre et autres	(9 681)	7 138	(2 493)
Valeur au 31 décembre 2022	40 742	(29 037)	11 705

(1) Dont dotations nettes pour perte de valeur des immobilisations corporelles : (215) millions d'euros.

05

Renault Group

Information financière et comptable

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 sur actifs immobilisés (développements, outillages spécifiques et bâtiments inoccupés) en 2023 pour 501 millions d'euros (285 millions

d'euros sur des actifs incorporels et 210 millions d'euros sur des actifs corporels). Elle avait conduit à la comptabilisation de pertes de valeurs de 240 millions d'euros en 2022. En 2022, elles concernaient des actifs incorporels pour 41 millions d'euros et des actifs corporels pour 205 millions d'euros.

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 2023	31 décembre 2022
Taux de croissance à l'infini	1,0 %	1,0 %
Taux d'actualisation après impôts	11,0 %	11,0 %

Les hypothèses utilisées dans le cadre du test de dépréciation au 31 décembre 2023 sont issues du plan à moyen terme 2024-2027 annoncé en janvier 2021, mises à jour fin 2023 et présentées au Leadership Team. Ces prévisions intègrent notamment des hypothèses prenant en considération les effets négatifs liés à l'inflation et à l'aggravation des risques climatiques.

Les taux de croissance à l'infini retenus dans les tests au 31 décembre 2023 et 2022 tiennent compte des impacts des engagements pris par les États signataires des accords de Paris sur les changements climatiques.

Au 31 décembre 2023, 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 %.

Note 12 – Participation dans Nissan

Participation dans Nissan au compte de résultat et dans la situation financière :

(en millions d'euros)	2023	2022
Compte de résultat consolidé		
Part dans le résultat des entreprises associées mises en équivalence	797	520
Situation financière consolidée		
Entreprises associées mises en équivalence	15 667	17 487

12-A. Méthode de consolidation de Nissan

En date du 08 novembre 2023, le Nouvel Accord de l'Alliance entre Renault Group et Nissan est entré en vigueur. Aux termes de ce nouvel accord, Renault a transféré 28,4 % des actions Nissan (sur un total de 43,4 %) dans une fiducie française, où les droits de vote sont exercés de manière neutre, sous réserve de certaines exceptions. Renault Group continue de bénéficier pleinement des droits économiques (dividendes et produits de cession des actions) rattachés

aux actions détenues par la fiducie jusqu'à la vente de ces actions. Renault Group a toute latitude pour céder les actions Nissan détenues par la fiducie, sans être tenu de le faire dans un délai spécifique prédéterminé et dans le cadre d'un processus organisé et coordonné avec Nissan et dans lequel Nissan bénéficie d'un droit de première offre, à son profit ou au profit d'un tiers désigné.

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 13 décembre 2023, Renault SA a donné instruction à la fiducie de céder à Nissan 211 millions de ses propres titres au prix unitaire de 3,62 euros par action soit un total de 764 millions d'euros. Nissan ayant annulé ces titres, le pourcentage d'intérêt de Renault dans Nissan s'élève désormais à 40,6 %. Cette opération de rééquilibrage s'est traduite dans les comptes de Renault Group par une perte de (880) millions d'euros, classée en Autres Produits et Charges d'Exploitation. Cette perte comprend une moins-value sur titres de (745) millions d'euros et le reclassement de pertes de change précédemment conservées en réserves de conversion à hauteur de (135) millions d'euros.

Au 31 décembre 2023, Renault SA détient un intérêt de 16,8 % dans le capital de Nissan. 24,8 % sont détenus par la fiducie dont Renault SA est le bénéficiaire. 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.

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. 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 2022	17 803	(974)	16 829	658	17 487
Résultat 2023	797	-	797	-	797
Dividende versé	(172)	-	(172)	-	(172)
Écart de conversion	(1 012)	-	(1 012)	(66)	(1 078)
Autres mouvements ⁽²⁾	(1 394)	67	(1 327)	(40)	(1 367)
Au 31 décembre 2023	16 022	(907)	15 115	552	15 667

(1) Nissan détient 44 368 millions d'actions Renault SA depuis 2002, soit une participation d'environ 15 %. La neutralisation est faite historiquement 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 ainsi que les effets d'offre et rachat de titres au rachat et à l'annulation des 211 millions d'actions Nissan à hauteur de (1 309) millions d'euros.

12-C. Évolution des capitaux propres de Nissan retraités pour les besoins de la consolidation 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 selon le référentiel IFRS.

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). Nissan clôturant son exercice annuel au 31 mars, le résultat net de Nissan retenu en 2023 correspond à la somme du résultat net du dernier trimestre de l'exercice annuel 2022 et des trois premiers trimestres de l'exercice annuel 2023.

Au 31 décembre 2023, Nissan détient 0,5% de ses propres titres (0,6 % au 31 décembre 2022). En conséquence, le pourcentage d'intérêt de Renault SA dans Nissan s'établit à 40,6 % (43,7 % au 31 décembre 2022). Les droits de vote de Renault SA dans Nissan représentent 16 % au 31 décembre 2023 (43,7 % au 31 décembre 2022).

05

Renault Group

Information financière et comptable

(en milliards de yens)	31 décembre 2022	Résultat 2023	Dividendes	Écart de conversion	Autres mouvements ⁽¹⁾	31 décembre 2023
Capitaux propres – part des actionnaires de la société mère en normes japonaises	5 072	432	(59)	324	(135)	5 634
Retraitements pour les besoins du passage en normes IFRS :						
Provision pour engagements de retraite et autres avantages à long terme du personnel	(12)	(38)	-	3	113	66
Immobilisation des frais de développement	599	71	-	2	-	672
Impôts différés et autres retraitements	(82)	(162)	-	11	(26)	(259)
Actif net retraité en normes IFRS	5 577	303	(59)	340	(48)	6 113
Retraitements pour les besoins de Renault Group ⁽²⁾	159	(36)	(4)	(46)	(28)	50
Actif net retraité pour les besoins de Renault Group	5 736	267	(63)	294	(71)	6 163
(en millions d'euros)						
Actif net retraité pour les besoins de Renault Group	40 775	1 811	(395)	2 327	(443)	39 421
Pourcentage d'intérêt de Renault SA	43,7 %					40,6 %
Part de Renault Group (avant neutralisation ci-dessous)	17 803	797	(172)	(1 012)	(1 304)	16 022
Neutralisation de la participation de Nissan dans Renault Group ⁽³⁾	(974)				67	(907)
PART DE RENAULT GROUP DANS L'ACTIF NET DE NISSAN	16 829	797	(172)	(1 012)	(1 237)	15 115

(1) Les autres mouvements incluent la variation des écarts obtenus sur engagements de retraite, la variation de la réserve de réévaluation des instruments financiers, l'évolution des titres d'autoscontrôle 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 historiquement la réévaluation de l'actif immobilisé pratiquée par Renault Group lors des acquisitions intervenues en 1999 et 2002.

(3) 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-D. Résultat net de Nissan en normes comptables japonaises

Nissan clôturant son exercice annuel au 31 mars, le résultat net de Nissan retenu en 2023 correspond à la somme du

résultat net du dernier trimestre de l'exercice annuel 2022 et des trois premiers trimestres de l'exercice annuel 2023.

	De janvier à mars 2023		D'avril à juin 2023		De juillet à septembre 2023		D'octobre à décembre 2023		De janvier à décembre 2023	
	Dernier trimestre de l'exercice annuel 2022 de Nissan		1 ^{er} trimestre de l'exercice annuel 2023 de Nissan		2 ^{ème} trimestre de l'exercice annuel 2023 de Nissan		3 ^{ème} trimestre de l'exercice annuel 2023 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	107	753	105	705	101	1 213	29	183	432	2 854

12-E. 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 2023, ces opérations de couverture s'élevaient à 199,9 milliards de yens (1 279 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 247 millions d'euros en 2023 (25 millions d'euros défavorables en 2022).

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

12-F. Valorisation de la participation de Renault Group dans Nissan sur la base du cours de Bourse

05

Sur la base du cours de Bourse de l'action Nissan au 31 décembre 2023, soit 554 yens par action, la participation de Renault Group dans Nissan est valorisée à 5 744 millions

d'euros (5 444 millions d'euros au 31 décembre 2022 sur la base d'un cours à 418 yens par action).

12-G. Test de perte de valeur de la participation dans Nissan

Au 31 décembre 2023, la valorisation boursière est inférieure de 03,3 % à la valeur de Nissan à l'actif de la situation financière de Renault Group (08,9 % au 31 décembre 2022).

Un test de perte de valeur a été réalisé au 31 décembre 2023 intégrant les hypothèses suivantes :

- taux d'actualisation après impôts de 8,32% (7,73 % au 31 décembre 2022),
- taux de croissance à l'infini (y compris effet de l'inflation) de 1,01 % (1,42 % au 31 décembre 2022),

- valeur terminale déterminée 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 2023. 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.

12-H. 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 2023 un chiffre d'affaires d'environ 1 857 millions d'euros avec le Groupe Nissan (2 015 millions d'euros en 2022) dont environ 1 332 millions d'euros de véhicules (1 443 millions d'euros 2022), 343 millions d'euros d'organes (427 millions d'euros en 2022) et 182 millions d'euros de prestations diverses (145 millions d'euros en 2022).
 - Renault Group a effectué des achats auprès de Nissan en 2023 à hauteur de 1 290 millions d'euros (1 504 millions d'euros en 2022) dont environ 1 158 millions d'euros de véhicules (1 200 millions d'euros en 2022), 88 millions d'euros d'organes (249 millions d'euros en 2022) et 50 millions d'euros de prestations diverses (115 millions d'euros en 2022).
 - Au bilan, le solde des créances de Renault Group sur le Groupe Nissan s'élève à 595 millions d'euros au 31 décembre 2023 (504 millions d'euros au 31 décembre 2022) et le solde des dettes de Renault Group sur le Groupe Nissan s'élève à 390 millions d'euros au 31 décembre 2023 (500 millions d'euros au 31 décembre 2022).

- 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 est amenée à réaliser des opérations de change liées aux besoins de Nissan. 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'élèvent à 21 millions d'euros au 31 décembre 2023 (188 millions d'euros au 31 décembre 2022) et les dérivés passifs à 24 millions d'euros au 31 décembre 2023 (54 millions d'euros au 31 décembre 2022).

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 2023, ROI Banque a comptabilisé 102 millions d'euros de prestations de services au titre des produits de commissions et d'intérêts en provenance de Nissan (89 millions d'euros en 2022). Le solde des créances du Financement des ventes sur le Groupe Nissan s'élève à 45 millions d'euros au 31 décembre 2023 (34 millions d'euros au 31 décembre 2022) et le solde des dettes s'élève à 170 millions d'euros au 31 décembre 2023 (115 millions d'euros au 31 décembre 2022).

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.

05

Renault Group

Information financière et comptable

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)	2023	2022
Compte de résultat consolidé		
Part dans le résultat des autres entreprises associées et des coentreprises	83	(103)
Entreprises associées mises en équivalence ⁽¹⁾	85	(70)
Coentreprises mises en équivalence	(2)	(33)
Situation financière consolidée		
Participations dans les autres entreprises associées et coentreprises	887	723
Entreprises associées mises en équivalence ⁽²⁾	644	527
Coentreprises mises en équivalence	243	196

(1) Au 31 décembre 2023, la société RN Bank, société du secteur Financier des véhicules existant son activité en Fédération de Russie, a été cédée (Note 3). Le résultat des entreprises associées incluait la dépréciation des actifs de la société RN Bank pour (19) millions d'euros au 31 décembre 2022.

(2) Au 31 décembre 2023, la dépréciation d'actifs de production de Renault Nissan India Private Limited (RNAIPL) a été répartie pour 50 millions d'euros (dotée pour 51 millions d'euros au 31 décembre 2022).

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 2023	31 décembre 2022	31 décembre 2023	31 décembre 2022
Entreprises associées						
Automobile						
Motorlu Araçlar İmal ve Satış A.Ş. (MAİS)	Turquie	Distribution automobile	49%	49%	107	101
Renault Nissan Automotive India Private Limited	Inde	Production automobile	30%	30%	191	100
Boone Camenor	France	Gestion de déchets	83%	83%	82	81
EGT	Chine	Production automobile	25%	25%	10	9
Verkor	France	Véhicules électriques	19%	24%	70	25
Mobility Trader Holding*	Allemagne	Distribution automobile	1%	3%	1	9
Beyonaa	Chine	Véhicules électriques	14%	14%	27	38
Financement des ventes						
Mobility Trader Holding*	Allemagne	Distribution automobile	7%	5%	4	14
Nissan Renault Financial Services India Private Limited	Inde	Financement	30%	30%	37	37
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%	104	104
Whylot	France	Véhicules électriques	21%	21%	10	10
Hyvia	France	Véhicules à hydrogène	50%	50%	-	-
Financement des ventes						
ORFIN Finansman Anonim Sirketi	Turquie	Financement	50%	50%	13	15
Select Vehicle Group Holdings Ltd	Royaume-Uni	Financement	37%	-	18	-
Services de Mobilité						
Car Sharing Mobility Services SL	Espagne	Services à la mobilité	100%	50%	-	4
Autres entreprises associées et coentreprises non significatives						
TOTAL					887	723

(*) Les entités Mobility Trader Holding sont co-détenues 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)	2023		2022	
	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)	2 802	(20)	1 093	(2)
Renault Nissan Automotive India Private Limited (RNAIPL)	14	(334)	10	(545)
Boone Comenor	19	(1)	18	(1)
EGT	10	(010)	17	(713)
Renault Algérie Production	1	(47)	2	(36)

(en millions d'euros)	31 décembre 2023				
	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)	-	-	-	10	2
Renault Nissan Automotive India Private Limited (RNAIPL)	10	33	106	16	1
Boone Comenor	-	8	-	-	3
EGT	-	0	31	27	-
Renault Algérie Production	-	14	-	-	-

(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	04	-
Boone Comenor	-	0	-	-	3
EGT	-	7	10	120	-
Renault Algérie Production	-	18	-	3	-

13-B. Informations financières cumulées relatives aux autres entreprises associées mises en équivalence

(en millions d'euros)	31 décembre 2023	31 décembre 2022
Participations dans les entreprises associées	044	527
Part dans le résultat des entreprises associées	87	(70)
Part des entreprises associées dans les autres éléments du résultat global	(207)	(212)
Part des entreprises associées dans le résultat global	(180)	(282)

13-C. Informations financières cumulées relatives aux coentreprises mises en équivalence

(en millions d'euros)	31 décembre 2023	31 décembre 2022
Participations dans les coentreprises	243	190
Part dans le résultat des coentreprises	(1)	(33)
Part des coentreprises dans les autres éléments du résultat global	(22)	(17)
Part des coentreprises dans le résultat global	(23)	(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

05

Note 14 – Stocks

(en millions d'euros)	31 décembre 2023			31 décembre 2022		
	Valeur brute	Dépréciation	Valeur nette	Valeur brute	Dépréciation	Valeur nette
Matières premières et fournitures	1 754	(228)	1 526	1 701	(210)	1 485
Encours de production	248	(2)	246	252	(7)	245
Véhicules d'occasion	913	(67)	844	946	(93)	853
Produits finis et pièces de rechange	2 458	(150)	2 308	2 751	(121)	2 630
TOTAL	5 373	(449)	4 924	5 650	(437)	5 213

Note 15 – Créances de Financement des ventes**15-A. Créances de financement des ventes par nature**

(en millions d'euros)	31 décembre 2023	31 décembre 2022
Créances sur le réseau de distribution	11 410	10 003
Crédits à la clientèle finale	25 001	23 519
Opérations de crédit-bail et assimilées	14 330	11 836
Valeur brute	50 741	45 358
Dépréciation	(1 126)	(1 111)
Valeur nette	49 615	44 247

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 2023		31 décembre 2022	
	Valeur au bilan	Juste valeur	Valeur au bilan	Juste valeur
Créances cédées maintenues au bilan	14 822	18 945	13 650	13 630
Passifs associés	4 324	4 304	3 319	3 377

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 ROI Banque et permettent ainsi d'obtenir des titres mobilisables auprès de la Banque centrale européenne.

En 2023, le Financement des ventes a placé courant mars une opération pour environ 719 millions d'euros adossés à des prêts automobiles accordés par sa succursale allemande (dont 700 millions d'euros de titres senior et environ 19 millions d'euros de titres subordonnés).

La filiale française du Financement des ventes a également mis en place un nouveau programme de titrisation des encours de Location avec Option d'Achat (LOA) originé par DIAO. Dans le cadre de ce programme, une opération publique (compartiment « Cars Alliance Auto Lease France V 2023-1 ») pour environ 737 millions d'euros adossée à des

créances de loyer a été émise (dont 700 millions d'euros de titres senior [100M€ auto-souscrits] et environ 37 millions d'euros de titres subordonnés).

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.

05

Renault Group

Information financière et comptable

15-C. Échéancier des créances de Financement des ventes

(en millions d'euros)	31 décembre 2023	31 décembre 2022
- 1 an	23 775	22 280
1 à 5 ans	25 487	21 598
+ 5 ans	354	369
TOTAL DES CRÉANCES DE FINANCEMENT DES VENTES - VALEUR NETTE	49 615	44 247

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 2023
Valeurs brutes	39 331	11 410	50 741
Créances saines	34 797	11 102	45 950
Créances dont le risque s'est dégradé depuis la comptabilisation initiale	3 398	184	3 582
Créances en défaut	1 136	64	1 200
% des créances en défaut sur le total des créances	2,9 %	0,6 %	2,4 %
Dépréciations	(1 088)	(38)	(1 126)
Dépréciation des créances saines	(277)	(17)	(294)
Dépréciation des créances dont le risque s'est dégradé depuis la comptabilisation initiale	(184)	(4)	(188)
Dépréciation des créances en défaut	(627)	(17)	(644)
VALEURS NETTES	38 243	11 372	49 615

(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	49	1 028
% des créances en défaut sur le total des créances	2,8 %	0,5 %	2,3 %
Dépréciations	(1 063)	(48)	(1 111)
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	(561)	(22)	(583)
VALEURS NETTES	34 292	9 955	44 247

15-E. Exposition au risque de crédit de l'activité de 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 910 millions d'euros au 31 décembre 2023 contre 784 millions d'euros au 31 décembre 2022.

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 de Financement des ventes au regard des dispositions réglementaires.

Note 16 – Créances clients**Valeur nette des créances clients**

(en millions d'euros)	31 décembre 2023	31 décembre 2022
Valeurs brutes	1 578	1 709
Dépréciation pour pertes de crédit avérées ⁽¹⁾	(748)	(705)
Dépréciation pour pertes de crédit attendues	(5)	(5)
VALEURS NETTES	825	998

(1) Dont (578) millions d'euros relatifs à l'Iran au 31 décembre 2023.

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 de 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.

05**Renault Group**

Information financière et comptable

Note 17 – Autres actifs courants et non courants

(en millions d'euros)	31 décembre 2023			31 décembre 2022 ⁽¹⁾		
	Non courant	Courant	Total	Non courant	Courant	Total
Charges diverses constatées d'avance	171	384	555	130	419	555
Créances fiscales (hors impôts exigibles courants)	168	1 778	1 941	230	1 325	1 561
Créances d'impôts	26	224	250	23	154	177
Autres créances	354	2 392	2 746	414	1 830	2 244
Titres et avances capitalisables de sociétés contrôlées et non consolidées ⁽²⁾	65	-	65	102	-	102
Dérivés sur opérations initiées à des fins d'exploitation de l'Automobile	-	21	21	-	89	89
Dérivés sur opérations de financement du Financement des ventes	-	252	252	-	434	434
Actifs destinés à être cédés	-	4 022	4 022	-	3 861	3 861
TOTAL	784	9 068	9 852	911	8 112	9 023
dont valeur brute	920	14 178	15 098	1 004	14 380	15 390
dont dépréciation	(136)	(5 110)	(5 241)	(93)	(6 274)	(6 367)

(1) Les écarts financiers 2022 tiennent compte des ajustements au titre de la 1^{ère} application de la norme IFRS 17 « Contrat d'assurance » en 2023 (Note 2-A).

(2) Les titres de sociétés contrôlées et non consolidées dont la valeur nette est supérieure à 10 millions d'euros concernent les sociétés Renault Nissan BV et Kadmat.

Note 18 – Capitaux propres**18-A. Capital social**

Le nombre total d'actions ordinaires émises et intégralement libérées au 31 décembre 2023 est de 295 722 milliers d'actions avec une valeur nominale de 3,81 euros par action (inchangé par rapport au 31 décembre 2022).

Les actions d'autocontrôle ne donnent pas droit à dividende. Elles représentent 1,80 % du capital de Renault SA au 31 décembre 2023 (1,80 % au 31 décembre 2022).

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 13,88 % au 31 décembre 2023 (14,47 % au 31 décembre 2022).

Enfin, le Groupe couvre partiellement son investissement dans Nissan (Notes 12-E et 25-B2).

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-O. 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 7 315 535 actions au cours moyen de 30,88 € et a vendu 7 355 407 actions au cours moyen de 30,80 €.

	Couverture de plan	Contrat de liquidité	31 décembre 2023	31 décembre 2022
Montant des titres d'autocontrôle (en millions d'euros)	210	2	212	208
Nombre de titres d'autocontrôle	5 252 892	71 028	5 324 520	5 310 901

18-D. Distributions

L'Assemblée générale mixte des actionnaires du 11 mai 2023 a décidé la distribution d'un dividende de 0,25 euro par action, soit 72,0 millions d'euros (aucun dividende n'a été versé en 2022).

18-E. Écart de conversion

La variation de l'écart de conversion constatée sur la période s'analyse comme suit :

(en millions d'euros)	2023	2022
Variation de conversion constatée sur la valeur de la participation dans Nissan	(1 078)	680
Variation de conversion constatée en résultat dans la partie Nissan	185	-
Effet net d'impôts des opérations de couverture partielle de l'investissement dans Nissan (Note 12-E)	142	(25)
Variation totale de l'écart de conversion relatif à Nissan	(801)	655
Variations liées aux économies hyperinflationnistes	(183)	(80)
Autres variations de l'écart de conversion	(34)	216
VARIATION TOTALE DE L'ÉCART DE CONVERSION	(1 018)	791

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 2022	177	43	(9)	211	208
Variations de juste valeur en capitaux propres	(178)	(7)	4	(181)	(173)
Transfert en résultat ⁽¹⁾	(146)	-	-	(146)	(146)
Solde au 31 décembre 2023	(147)	36	(5)	(116)	(111)

(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.

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)	2023	2022
Marge opérationnelle	(140)	0
Autres produits et charges d'exploitation	(24)	2
Impôts courants et différés	30	1
MONTANT TOTAL TRANSFÉRÉ EN RÉSULTAT NET POUR LES COUVERTURES DE FLUX DE TRÉSORERIE	(140)	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 2023	31 décembre 2022
Moins d'un an	(113)	29
Plus d'un an	32	243
Réserve de réévaluation des couvertures de flux de trésorerie hors entreprises associées et coentreprises	(81)	272
Réserve de réévaluation des couvertures de flux de trésorerie des entreprises associées et coentreprises	(66)	(95)
TOTAL DE LA RÉSERVE DE RÉÉVALUATION DES COUVERTURES DE FLUX DE TRÉSORERIE	(147)	177

Cet échéancier est construit sur la base des échéances contractuelles des flux de trésorerie faisant l'objet d'une couverture.

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-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'incessibilité 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.

Au 1^{er} semestre 2023, le plan 30 d'attribution d'actions de performance a été mis en place portant sur 1 070 milliers d'actions représentant une valorisation initiale de 50 millions d'euros. La période d'acquisition des droits est de trois ans sans période d'incessibilité des actions.

Le Groupe a annoncé l'octroi de huit actions gratuites à ses salariés via un FOPE sans condition d'incessibilité avec une période d'acquisition des droits sur 2023. Une charge de 37 millions d'euros est comptabilisée à ce titre au 31 décembre 2023.

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 (en euros)	Charge 2023 (en millions d'euros)	Charge 2022 (en millions d'euros)	Prix de l'action à date d'attribution (en euros)	Taux d'intérêt	Durée	Dividende par action (en euros)
Plan 26 ¹⁰	49 618	42,50	-	(7)	54,99	-	3 ans	3,55-3,50
Plan 27 ¹¹	11 062	10,31	-	(4)	14,55	(0,54) %	3 ans	1,05-1,35
Plan 28 ¹¹	1 736	33,07	(1)	(1)	33,73	(0,01) %	3 ans	0,05
	38 678	31,60	(13)	(13)	33,73	(0,01) %	3 ans	0,05
Plan 29 ¹⁰	1 550	22,65	-	-	24,39	(0,02) %	3 ans	0,57-1,19
	77 357	21,64	(9)	(5)	24,39	(0,02) %	3 ans	0,57-1,19
Plan 30 ¹¹	1 419	29,92	-	-	33,33	3,23 %	3 ans	1,39-1,89
	48 307	37,86	(14)	-	43,13	3,10 %	3 ans	1,40-1,88
Plan 29 - Co-Invest 2022	192	34,74	-	-	43,13	3,10 %	3 ans	1,40-1,88
	5 337	33,08	(2)	-	43,13	3,10 %	3 ans	1,40-1,88
Plan 30 ter - Additionnel 2023	180	33,00	-	-	39,05	3,37 %	3 ans	1,42-2,04
	1 981	31,55	-	-	39,05	3,37 %	3 ans	1,42-2,04
Plan 30 - Co-Invest 2023 - bis	458	28,75	-	-	39,05	3,37 %	3 ans	1,42-2,04
	3 833	27,30	-	-	39,05	3,37 %	3 ans	1,42-2,04
TOTAL			(39)	(30)				

(1) Pour ces plans, les droits d'attribution d'actions de performance ont été accordés à différents dates. Le cas échéant, les informations fournies correspondent à des moyennes pondérées selon les quantités attribuées par date d'octroi.

05

Renault Group

Information financière et comptable

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 2023	Attribués	Droits définitivement acquis ¹⁸	Perdus et autres ajustements	Droits en cours d'acquisition au 31 décembre 2023
Droits d'attribution d'actions	4 473 701	6 919 208	(5 794 927)	(390 090)	5 207 892

¹⁸ Les droits d'attribution d'actions de performance définitivement acquis correspondent au plan 27 attribué en 2020, au plan 28 attribué en 2021 et au Rénoulation Share plan 2022 et 2023 attribués en 2023.

18-G2. Plans de performance et actions provenant de la part variable

N° de plan	Date d'attribution	Droits d'attribution au 31 décembre 2023	Date d'acquisition définitive	Période de conservation
Plan 27 – CEO	29 juillet 2020	-	29 juillet 2023	Néant
Plan 27 – Salariés	18 février 2020	-	18 février 2023	Néant
Plan 28	23 avril 2021	1 456 046	23 avril 2024	Néant
Plan 29	25 mai 2022	1 641 890	25 mai 2025	Néant
Plan 30 – CEO	11 mai 2023	75 000	11 mai 2026	Néant
Plan 30 – Salariés	15 février 2023	1 534 426	15 février 2026	Néant
Plan 29 – Co-Invest 2022 - CEO	15 février 2023	8 629	15 mai 2026	15 mai 2026 - 15 mai 2028
Plan 29 – Co-Invest 2022 - Salariés	15 février 2023	201 121	15 février 2026	15 février 2026 - 15 février 2028
Plan 30 ter – Additionnel 2023	14 décembre 2023	198 015	14 décembre 2026	Néant
Plan 30 – Co-Invest 2023 - bis	14 décembre 2023	86 285	14 février 2027	14 février 2027 - 14 décembre 2028
TOTAL		5 201 412		

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

18-H. Part des participations ne donnant pas le contrôle

05

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)	
		31 décembre 2023	31 décembre 2022	(en millions d'euros)		(en millions d'euros)		(en millions d'euros)	
		2023	2022	2023	2022	2023	2022	2023	2022
Automobile									
Renault Korea Motors	Corée	47 %	47 %	81	20	480	492	(10)	(2)
OYAK Renault Otomobil Fabrikalari	Turquie	48 %	48 %	68	59	282	320	(50)	(21)
JMEV	Chine	-	50 %	(12)	(134)	-	(75)	-	-
Autres				19	3	141	13	(3)	(0)
Total Automobile				106	(40)	903	759	(63)	(29)
Financement des ventes									
Banco RCI Brasil	Brésil	40 %	40 %	18	12	-	-	(24)	(2)
Ramba Compania Financiera	Argentine	40 %	40 %	-	(2)	-	-	-	-
RCI Colombia SA	Colombie	49 %	49 %	(7)	8	-	-	(4)	(7)
Autres				2	1	-	-	(2)	(2)
Total Financement des ventes				13	19	-	-	(30)	(11)
Total AVTOVAZ				-	-	-	-	-	(1)
Total Services de Mobilité				(2)	-	(21)	(18)	-	-
TOTAL				117	(302)	882	741	(93)	(41)

Le Groupe a consenti aux actionnaires minoritaires de Banco RCI Brasil, Ramba Compania Financiera, RCI Colombia SA 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 109 millions d'euros pour la filiale brésilienne, 10 millions d'euros pour la filiale argentine, 15 millions d'euros pour la filiale tchèque et 25 millions d'euros pour la filiale colombienne au 31 décembre 2023 (respectivement 117 millions d'euros, 4 millions d'euros, 10 millions d'euros et 49 millions d'euros au 31 décembre 2022). 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 (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.



Renault Group

Information financière et comptable

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 460 millions d'euros en 2023 (510 millions d'euros en 2022).

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).

En 2023 en France, la durée de cotisations pour l'obtention d'une retraite à taux plein a été allongée, conduisant à des impacts sur les régimes des indemnités de fin de carrière du fait du recul de l'âge légal de départ à la retraite et sur les plans de dispense d'activité en cours. Ces effets ont été intégralement reconnus en compte de résultat au 31 décembre 2023.

Les provisions pour engagements de retraite et assimilés s'élevaient à 1 208 millions d'euros au 31 décembre 2023 (1 074 millions d'euros au 31 décembre 2022). Elles augmentent de 134 millions d'euros au 31 décembre 2023. Les conséquences de la réforme des retraites en France et en Turquie qui s'analysent comme un changement de régime, ont été comptabilisées en résultat net dans les états financiers au 31 décembre 2023 (12 millions d'euros). Le taux

d'actualisation financière majoritairement utilisé pour valoriser les engagements en France est de 3,3 % au 31 décembre 2023 (3,74 % au 31 décembre 2022) et le taux d'augmentation des salaires est de 2,4 % au 31 décembre 2023 (2,4 % au 31 décembre 2022).

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. Les effets de la nouvelle Convention Collective de la Métallurgie et du nouvel accord encadrant les relations individuelles de travail du 18 janvier 2024 s'appliquant aux sociétés françaises industrielles porteront leurs effets sur l'exercice 2024.

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 ROI Financial Services Ltd, soit 1705 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 2023, le déficit déterminé selon le référentiel IFRS est évalué à 48 millions de livres pour le compartiment dédié de l'Automobile et à 4 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...).

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

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 2023		31 décembre 2022	
	Renault sas	Autres	Renault sas	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⁾	3,3 %	1 % à 4 %	3,74 %	2 % à 3,3 %
Taux d'augmentation des salaires	2,4 %	1 % à 4,4 %	2,4 %	1 % à 4,7 %
Duration des régimes	11 ans	6 à 20 ans	13 ans	5 à 20 ans
Engagement brut	580 millions d'euros	373 millions d'euros	678 millions d'euros	154 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'échelon des engagements. Les références retenues pour la détermination du taux d'actualisation sont la courbe de taux zéro-coupon complétée de la courbe moyennée 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 2023		31 décembre 2022	
	Automobile	Financement des ventes	Automobile	Financement des ventes
Taux d'actualisation financière ⁽¹⁾	5 %	4,4 %	4,90 %	4,90 %
Taux d'augmentation des salaires	NA	NA	NA	NA
Duration des régimes	14,5 ans	15 ans	15 ans	16,5 ans
Taux de rendement réel des actifs de couverture ⁽²⁾	0 %	7,5 %	-37,7 %	-88,1 %
Engagement brut	282 millions d'euros	32 millions d'euros	255 millions d'euros	28 millions d'euros
Juste valeur des fonds investis via des fonds de pension	227 millions d'euros	27 millions d'euros	213 millions d'euros	22 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).

(2) Dans un contexte de hausse des taux, la politique d'investissement a été traduite en 2022 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)	2023	2022
Coût des services rendus de la période	66	68
Coût des services passés et pertes (profits) sur liquidation	(25)	(7)
Intérêt net sur le passif (actif) net	42	21
Effets des mesures d'adaptation des effectifs	(2)	(5)
Charge (produit) net de l'exercice au compte de résultat	81	77

05**Renault Group**

Information financière et comptable

19-D. Analyse de la provision au bilan**19-D1. Décomposition de la provision**

(en millions d'euros)	31 décembre 2023			
	Valeur actualisée de l'obligation	Juste valeur des actifs du régime	Piaffonnement de l'actif	Passif (actif) net au titre de prestations définies
Indemnités de fin de carrière et indemnités de départ				
France	902	-	-	902
Europe (hors France)	34	-	-	34
Amériques	2	-	-	2
Asie Pacifique	1	-	-	1
Eurasie ⁽¹⁾	42	-	-	42
Afrique Moyen-Orient	8	-	-	8
Total indemnités de fin de carrière et indemnités de départ	1 044	-	-	1 044
Retraites complémentaires				
France	80	(78)	-	2
Royaume-Uni	314	(253)	-	61
Europe (hors France et Royaume-Uni) ⁽²⁾	280	(228)	-	52
Afrique Moyen-Orient	-	-	-	-
Amériques	5	-	-	5
Asie Pacifique	8	-	-	8
Total Retraites complémentaires	682	(559)	-	123
Autres avantages à long terme				
France ⁽³⁾	38	-	-	38
Europe (hors France)	8	-	-	8
Afrique Moyen-Orient	5	-	-	5
Total autres avantages à long terme	41	-	-	41
TOTAL⁽⁴⁾	1 767	(559)	-	1 208

(1) Essentiellement la Turquie.

(2) Essentiellement la Suisse, les Pays-Bas et l'Allemagne.

(3) Capital temps et médailles du travail.

(4) Part à moins d'un an du passif net total 141 millions d'euros et part à plus d'un an 1 067 millions d'euros.

19-D2. Échéancier du passif net au titre des prestations définies

(en millions d'euros)	31 décembre 2023				
	-1 an	1 à 5 ans	5 à 10 ans	+ 10 ans	Total
Valeur actualisée de l'obligation	157	211	313	1 080	1 767
Juste valeur des actifs du régime	(10)	(60)	(82)	(392)	(599)
Piaffonnement de l'actif	-	-	-	-	-
Passif (actif) net au titre de prestations définies	141	142	231	694	1 208

La durée moyenne pondérée des régimes s'élève à 12 années au 31 décembre 2023 (14 années au 31 décembre 2022).

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

19-E. Évolution des engagements, des fonds investis et de la provision

05

(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 2022	1 621	(549)	2	1 074
Coût des services rendus de la période	66	-	-	66
Coût des services passés et profits et pertes sur liquidation	(25)	-	-	(25)
Intérêt net sur le passif (actif) net	58	(16)	-	42
Effets des mesures d'adaptation des effectifs	(2)	-	-	(2)
Charge (produit) de l'exercice 2023 au compte de résultat (Note 19-C)	97	(16)	-	81
Pertes et gains actuariels sur l'obligation découlant des changements d'hypothèses démographiques	32	-	-	32
Pertes et gains actuariels sur l'obligation découlant des changements d'hypothèses financières	61	-	-	61
Pertes et gains actuariels sur l'obligation découlant des effets d'expérience	56	-	-	56
Rendement net des actifs du régime (hors partie en intérêts nets)	(1)	(7)	-	(8)
Variation du plafonnement de l'actif (hors partie en intérêt net)	(1)	-	(2)	(3)
Charge (produit) de l'exercice 2023 en autres éléments du résultat global	147	(7)	(2)	138
Contributions versées aux fonds par l'employeur	-	(17)	-	(17)
Contributions versées aux fonds par les salariés	1	(6)	-	(5)
Prestations payées au titre du régime	(98)	24	-	(74)
Effet des variations de cours de change	12	(9)	-	3
Effet des variations de périmètre et autres	(13)	21	-	8
Solde au 31 décembre 2023	1 767	(559)	-	1 208

Le cumul des écarts actuariels net d'impôts (hors part des entreprises associées) enregistrés en autres éléments du résultat global est une charge de 649 millions d'euros au 31 décembre 2023 (charge de 394 millions d'euros au 31 décembre 2022).

Une baisse de 100 points de base des taux d'actualisation utilisés pour chacun des régimes entraînerait une augmentation des engagements de 290 millions d'euros au 31 décembre 2023 (272 millions d'euros au 31 décembre 2022). De même, une hausse de 100 points de base des taux d'actualisation utilisés pour chacun des régimes entraînerait une diminution des engagements de 244 millions d'euros au 31 décembre 2023 (222 millions d'euros au 31 décembre 2022).

05

Renault Group

Information financière et comptable

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 2023		
	Actifs cotés sur des marchés actifs	Actifs non cotés	Total
Fonds de pension			
Trésorerie et équivalents de trésorerie	4	-	4
Actions	68	-	68
Obligations	157	-	157
Parts dans des fonds communs de placement et autres	20	-	20
TOTAL FONDS DE PENSION	249	-	249
Compagnies d'assurance			
Trésorerie et équivalents de trésorerie	1	8	9
Actions	10	1	11
Obligations	184	6	190
Biens immobiliers	25	1	26
Parts dans des fonds communs de placement et autres	37	37	74
TOTAL COMPAGNIES D'ASSURANCE	257	53	310
TOTAL	506	53	559

Les actifs des fonds de pension en obligations se rapportent principalement aux régimes localisés au Royaume-Uni (50 %). Les contrats d'assurance en obligations concernent principalement les Pays-Bas (18,3 %), la France (15,3 %), la Suisse (12 %) et l'Allemagne (4,4 %). 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 2,0 % en 2023 (-15,7 % en 2022).

À ce jour, la meilleure estimation des contributions à verser aux fonds en 2023 est de l'ordre de 19 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.

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 20 – Évolution des provisions pour risques et charges

(en millions d'euros)	Coûts de restructuration	Garantie	Litiges et risques fiscaux hors Impôts sur les sociétés	Activités d'assurance ⁽¹⁾	Engagements donnés et autres	Total
Au 31 décembre 2022⁽¹⁾	369	874	171	200	555	2 169
Dotations aux provisions	77	724	80	46	458	1 880
Reprises de provisions pour consommation	(180)	(709)	(49)	(1)	(183)	(1 072)
Reprises reliquats de provisions non consommées	(16)	(4)	(9)	-	(57)	(86)
Mouvements de périmètre	-	-	1	-	(5)	(4)
Écarts de conversion et autres mouvements	(1)	2	(16)	(4)	(14)	(33)
Au 31 décembre 2023⁽¹⁾	249	887	178	241	799	2 354

(1) Les chiffres au 31 décembre 2022 tiennent compte des ajustements au titre de la 1^{ère} application de la norme IFRS 17 « Contrat d'assurance » en 2023 (Note 2-A).

(2) Il s'agit des provisions techniques des compagnies d'assurance de l'activité Financement des véhicules.

(3) Part à moins d'un an du total des provisions 1 130 millions d'euros et part à plus d'un an 1 224 millions d'euros.

En 2023, 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 2023, les autres provisions comprennent 143 millions d'euros de provisions constituées dans le cadre de

l'application de réglementations liées à l'environnement (107 millions d'euros au 31 décembre 2022). 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. Le Groupe a également été conduit à provisionner des charges estimées dans le cadre d'accords d'achat et d'engagements de volumes pour un total de 187 millions d'euros.

Note 21 – Autres passifs courants et non courants

(en millions d'euros)	31 décembre 2023			31 décembre 2022		
	Non courant	Courant	Total	Non courant	Courant	Total
Impôts exigibles courants	-	359	359	-	312	312
Provisions d'impôts sur les résultats relatives à des positions fiscales incertaines	236	20	256	234	21	255
Dettes fiscales (hors impôts exigibles courants)	11	1 054	1 065	18	1 219	1 232
Dettes sociales	26	1 325	1 351	24	1 245	1 269
Dettes diverses	163	5 684	5 847	202	4 855	5 057
Produits différés	742	1 470	2 212	1 138	1 302	2 435
Dérivés sur opérations initiées à des fins d'exploitation de l'Automobile	-	171	171	-	77	77
Passifs liés aux actifs destinés à être cédés	-	1 075	1 075	-	878	878
Total des autres passifs	942	10 779	11 721	1 372	9 571	10 943
TOTAL	1 178	11 158	12 336	1 606	9 904	11 510

Les dettes diverses courantes correspondent notamment aux dettes sur fournisseurs d'immobilisations pour 537 millions d'euros (499 millions d'euros au 31 décembre 2022), aux charges à payer au titre de programmes d'incitation à la vente pour 3 040 millions d'euros (2 304 millions d'euros au 31 décembre 2022) et aux produits constatés d'avance dans le cadre des contrats de ventes de véhicules avec engagement de reprise pour 521 millions d'euros (293 millions d'euros au 31 décembre 2022). 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 :

05

Renault Group

Information financière et comptable

(en millions d'euros)	Contrats de services automobiles		Contrats de Coopération	
	2023	2022	2023	2022
Produits différés au 1^{er} Janvier	880	915	1 037	1 119
Produits différés encaissés au cours de la période	488	402	133	273
Produits différés reconnus en chiffre d'affaires au cours de la période	(422)	(438)	(328)	(356)
Variations de périmètre	-	-	-	-
Écarts de conversion et autres mouvements	1	1	(12)	1
Produits différés au 31 décembre	947	880	830	1 037
Dont part à moins d'un an	811	757	816	1 012
Dont part à plus d'un an et moins de 3 ans	124	110	6	7
Dont part à plus de 3 ans et moins de 5 ans	12	13	8	18

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 2023			31 décembre 2022		
	Non courant	Courant	Total	Non courant	Courant	Total
Titres de sociétés non contrôlées	77	-	77	68	-	68
Valeurs mobilières et titres de créances négociables	-	500	500	-	587	587
Dérivés actifs sur opérations de financement de l'Automobile	55	119	174	85	410	495
Prêts et autres	563	605	1 168	265	419	684
TOTAL ACTIFS FINANCIERS	695	1 224	1 919	418	1 416	1 829
Dont valeur brute	733	1 241	1 974	437	1 420	1 857
Dont dépréciation	(38)	(17)	(55)	(24)	(4)	(28)
Équivalents de trésorerie ⁽¹⁾	-	9 105	9 105	-	10 713	10 713
Trésorerie	-	11 572	11 572	-	11 061	11 061
TOTAL TRÉSORERIE ET ÉQUIVALENTS DE TRÉSORERIE	-	20 677	20 677	-	21 774	21 774

(1) Les équivalents de trésorerie sont principalement composés de dépôts bancaires à terme sur des maturités inférieures ou égales à 3 mois pour 5 310 millions d'euros (5 377 millions d'euros au 31 décembre 2022) avec un risque faible de changement de la rémunération, de l'OPCVM ayant également un fonds monétaire et répondant favorablement aux critères de classement en équivalents de trésorerie pour 3 655 millions d'euros (3 629 millions d'euros au 31 décembre 2022).

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-B0.

22-B. Titres de sociétés non contrôlées

Les titres des sociétés non contrôlées incluent au 31 décembre 2023 un montant de 34 millions d'euros (33 millions d'euros au 31 décembre 2022) 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 2023 s'élève à 77 millions d'euros (84 millions d'euros au 31 décembre 2022).

22-O. 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-B et 28-A4). Ces comptes courants bancaires s'élèvent à 980 millions d'euros au 31 décembre 2023 (1 109 millions d'euros au 31 décembre 2022).

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

Note 23 – Passifs financiers et dettes de Financement des ventes

05

23-A. Ventilation courant / non courant

(en millions d'euros)	31 décembre 2023			31 décembre 2022		
	Non courant	Courant	Total	Non courant	Courant	Total
Titres participatifs Renault SA	258	-	258	258	-	258
Emprunts obligataires	6 945	1 495	8 440	8 674	1 218	9 892
Autres dettes représentées par un titre	-	796	796	-	930	930
Emprunts auprès des établissements de crédit	161	494	655	300	1 556	1 856
- Dont emprunts en France	160	243	403	300	1 112	1 412
- Dont emprunts au Brésil	-	32	32	-	130	130
- Dont emprunts au Maroc	-	130	130	-	270	270
Dettes locatives	461	94	555	446	107	553
Autres passifs financiers ⁽¹⁾	148	233	381	73	373	446
Passifs financiers de l'Automobile hors dérivés	7 973	3 112	11 085	9 746	4 184	13 930
Dérivés passifs sur opérations de financement de l'Automobile	71	333	404	99	419	518
Passifs financiers de l'Automobile	8 044	3 445	11 489	9 845	4 603	14 448
Passifs financiers du secteur Services de Mobilité ⁽²⁾	19	3	22	7	2	9
Dettes subordonnées et Titres participatifs Diac ⁽³⁾	893	-	893	886	-	886
Passifs financiers	8 956	3 448	12 404	10 738	4 605	15 343
Emprunts obligataires	-	14 184	14 184	-	13 570	13 570
Autres dettes représentées par un titre	-	6 131	6 131	-	4 539	4 539
Emprunts auprès des établissements de crédit	-	4 649	4 649	-	5 727	5 727
Autres dettes porteuses d'intérêts, y compris les dettes locatives ⁽⁴⁾	-	28 780	28 780	-	24 810	24 810
Dettes de Financement des ventes hors dérivés	-	53 744	53 744	-	48 646	48 646
Dérivés passifs sur opérations de financement du Financement des ventes	-	351	351	-	353	353
Dettes de Financement des ventes	-	54 095	54 095	-	48 999	48 999
TOTAL PASSIFS FINANCIERS ET DETTES DE FINANCEMENT DES VENTES	8 956	57 543	66 499	10 738	53 604	64 342

(1) La dette financière relative aux achats en subordonné des contrats locatifs comptabilisés en application d'IAS 16 représente 121 millions d'euros au 31 décembre 2023 (66 millions d'euros au 31 décembre 2022).

(2) Les passifs financiers du secteur des Services de Mobilité y compris les financements internes s'élevaient à 55 millions d'euros (44 millions d'euros au 31 décembre 2022).

(3) Comprend les titres subordonnés de RCI Banque pour un montant de 865 millions d'euros au 31 décembre 2023 (856 millions d'euros au 31 décembre 2022).

(4) Comprend les dettes locatives relatives au secteur Financement des ventes pour 85 millions d'euros au 31 décembre 2023 (89 millions d'euros au 31 décembre 2022).

05

Renault Group

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 2022	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
						2023
Titres participatifs Renault SA	258	-	-	-	5	258
Emprunts obligataires	9 892	(1 170)	-	(285)	3	8 440
Autres dettes représentées par un titre	930	(145)	-	3	8	796
Emprunts auprès des établissements de crédit	1 856	(1 016)	(285)	14	86	655
Dettes locatives	558	(108)	(1)	1	110	555
Autres passifs financiers	446	(398)	333	(8)	8	381
Passifs financiers de l'Automobile hors dérivés	13 930	(2 837)	47	(275)	220	11 085
Dérivés passifs sur opérations de financement de l'Automobile	518	(202)	-	92	(4)	404
Total passifs financiers de l'Automobile (a)	14 448	(3 039)	47	(183)	216	11 489
Dérivés actifs sur opérations de financement de l'Automobile (b)	495	(287)	-	-	(34)	174
Variation nette des passifs financiers de l'Automobile dans le tableau des flux de trésorerie sectoriel (section 6.1.A3) (a) - (b)		(2 752)				
Passifs financiers des Services de Mobilité	9	11	-	2	-	22
VARIATION NETTE DES PASSIFS FINANCIERS DANS LE TABLEAU DES FLUX DE TRÉSORERIE CONSOLIDÉS		(2 741)				

23-O. Évolution des passifs financiers et dettes de Financement des ventes**Évolution 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 293 euros à la date du 31 décembre 2023 (270,58 euros au 31 décembre 2022). La dette financière évaluée sur la base du cours de bourse s'établit à 234 millions d'euros (216 millions d'euros au 31 décembre 2022).

Évolution des emprunts obligataires et autres dettes de l'Automobile

En 2023, les remboursements des emprunts obligataires s'établissent à 1170 millions d'euros.

Évolution du prêt garanti par l'État 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.

Le prêt garanti par l'État a été totalement remboursé au cours du 1^{er} semestre 2023.

Évolution des dettes de Financement des ventes

Le secteur Financement des ventes a émis l'équivalent de 3,9 milliards d'euros sur le marché obligataire en 2023. Il a notamment lancé son deuxième emprunt obligataire vert pour 750 millions d'euros. Au cours de l'année 2023, le secteur Financement des ventes a également réalisé un placement d'un emprunt obligataire pour 200 millions de francs suisses à 5 ans et cinq tranches de 750 millions d'euros à respectivement 3, 3,5, 4, 5 et 6 ans.

Le secteur Financement des ventes avait bénéficié du programme TLTRO III émis par la Banque Centrale Européenne (BCE) avec trois tirages réalisés au cours de l'année 2020 pour un montant total de 1 750 millions d'euros et intégralement remboursé sur l'exercice 2023. Deux tirages avaient été réalisés au cours de l'année 2021 pour 1 500 millions d'euros, ils viennent à échéance en 2024.

Le taux d'intérêt applicable à ces financements est calculé sur la base de la moyenne des taux des facilités de dépôts (Deposit Facility Rate) de la Banque Centrale Européenne.

La collecte de dépôts a progressé de 3 735 millions d'euros (dont 594 millions d'euros de dépôts à vue et 3 141 millions d'euros de dépôts à terme) au cours de l'année 2023, pour atteindre 28 176 millions d'euros (dont 18 255 millions d'euros de dépôts à vue et 9 921 millions d'euros de dépôts à terme), classés en autres dettes porteuses d'intérêts. 89,5 % de ces dépôts sont couverts par un régime de garantie des dépôts en fin décembre 2023 contre 89,2 % en fin 2022.

Dans le cadre de la couverture de certains passifs à taux variable (Dépôts et TLTRO), le Financement des ventes 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 négativement impacté par un effet de valorisation de ces swaps de (118) millions d'euros.

05

Sorties de trésorerie relatives aux contrats de location

Les sorties de trésorerie relatives aux contrats de location retraités selon IFRS 16 s'élevaient à 170 millions d'euros en 2023 (170 millions d'euros en 2022). Ce montant inclut le remboursement du nominal des dettes locatives pour 142 millions d'euros en 2023 (148 millions d'euros en 2022) et des intérêts pour 27 millions d'euros en 2023 (22 millions d'euros en 2022).

Les sorties de trésorerie relatives aux contrats de location retraités en achats en substance selon IAS 16 s'élevaient à 13 millions d'euros en 2023 (12 millions d'euros en 2022). 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'élevaient à 98 millions d'euros en 2023 (93 millions d'euros en 2022) (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 41 millions d'euros.

Évolution des passifs financiers des Services de Mobilité

Les passifs financiers des Services de Mobilité sont essentiellement des financements internes au Groupe accordés par Renault SA sous la forme de prêts rémunérés.

05

Renault Group

Information financière et comptable

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 2023.

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

(en millions d'euros)	31 décembre 2023									
	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					
Emprunts obligataires Renault SA 2017	750	750	-	-	-	750	-	-	-	-
Emprunts obligataires Renault SA 2018	1450	1450	-	700	700	-	750	-	-	-
Emprunts obligataires Renault SA 2019	1545	1545	-	45	45	1000	-	500	-	-
Emprunts obligataires Renault SA 2020	1000	1000	-	-	-	-	1000	-	-	-
Emprunts obligataires Renault SA 2021	1804	1804	-	704	704	-	-	500	600	-
Emprunts obligataires Renault SA 2022	1859	1859	-	-	-	510	1343	-	-	-
Intérêts courus, frais et primes	32	32	2	44	46	(8)	(6)	(5)	-	-
Total emprunts obligataires	8 440	8 440	2	1 493	1 495	2 268	3 087	995	600	-
Autres dettes représentées par un titre	790	790	529	267	796	-	-	-	-	-
Emprunts auprès des établissements de crédit	655	655	183	311	494	1	110	-	50	-
Dont emprunts en France	403	403	49	104	243	-	110	-	50	-
Dont emprunts au Brésil	32	32	-	-	32	-	-	-	-	-
Dont emprunts au Maroc	130	130	84	46	130	-	-	-	-	-
Dettes locatives	555	578	30	58	88	101	67	43	47	232
Autres passifs financiers	381	387	201	49	250	22	23	18	17	57
Total autres passifs financiers	2 387	2 416	943	685	1 628	124	200	61	114	289
Intérêts futurs sur emprunts obligataires et autres passifs financiers	-	30	5	11	16	3	6	5	-	-
Titres participatifs	258	255	-	-	-	-	-	-	-	255
Dérivés passifs sur opérations de financement	404	404	303	30	333	34	32	2	3	-
TOTAL DES PASSIFS FINANCIERS DE L'AUTOMOBILE	11 489	11 545	1 253	2 219	3 472	2 424	3 325	1 063	717	544

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

Échéancier des dettes et passifs financiers du Financement des ventes

05

(en millions d'euros)	31 décembre 2023											
	Valeur au bilan	Total des flux contractuels	-1 an					1b 2 ans	2b 3 ans	3b 4 ans	4b 5 ans	+
			0 b 3 mois	3 b 12 mois	Total							
Emprunts obligataires RCI Banque 2017	1 725	1 750	650	500	1 150	600	-	-	-	-	-	
Emprunts obligataires RCI Banque 2018	1 268	1 300	-	-	-	550	750	-	-	-	-	
Emprunts obligataires RCI Banque 2019	1 578	1 622	3	969	972	-	650	-	-	-	-	
Emprunts obligataires RCI Banque 2020	761	818	-	54	54	14	-	750	-	-	-	
Emprunts obligataires RCI Banque 2021	485	485	193	157	350	114	21	-	-	-	-	
Emprunts obligataires RCI Banque 2022	3 512	3 517	50	333	383	1 872	112	500	650	-	-	
Emprunts obligataires RCI Banque 2023	4 563	4 525	-	-	-	255	1 722	832	966	750	-	
Intérêts courus, frais et primes	292	292	41	183	224	45	24	1	(2)	-	-	
Total emprunts obligataires	14 184	14 309	937	2 196	3 133	3 450	3 279	2 083	1 614	750	-	
Autres dettes représentées par un titre	6131	6132	1 261	1 715	2 976	1 696	951	502	7	-	-	
Emprunts auprès des établissements de crédit	4 649	4 648	961	2 224	3 185	918	383	112	50	-	-	
Dettes locatives	85	85	8	20	28	26	24	2	1	4	-	
Autres dettes porteuses d'intérêts	28 695	28 693	19 854	4 327	24 181	2 734	968	280	535	-	-	
Total autres passifs financiers	39 560	39 558	22 084	8 286	30 370	5 374	2 321	896	593	4	-	
Intérêts futurs sur emprunts obligataires et autres passifs financiers		2 187	113	496	609	615	440	263	176	84	-	
Dettes subordonnées et titres participatifs Diaa	893										-	
Dérivés passifs sur opérations de financement	351	(13)	17	(6)	11	(28)	(6)	9	1	-	-	
TOTAL DETTES ET PASSIFS FINANCIERS DU FINANCEMENT DES VENTES	54 988	56 041	23 151	10 972	34 123	9 411	6 034	3 251	2 384	838	-	

Échéancier des passifs financiers des Services de Mobilité

(en millions d'euros)	31 décembre 2023							
	Valeur au bilan	Total des flux contractuels	-1 an			1b 2 ans	2b 3 ans	3b 4 ans
			0 b 3 mois	3 b 12 mois	Total			
Autres dettes porteuses d'intérêts	22	22	3	-	3	19	-	-
Total autres passifs financiers	22	22	3	-	3	19	-	-
Dérivés passifs sur opérations de financement	-	-	-	-	-	-	-	-
TOTAL DES PASSIFS FINANCIERS DU SECTEUR MOBILITÉS	22	22	3	-	3	19	-	-

05

Renault Group

Information financière et comptable

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 et par des cessions internes au Groupe auprès du secteur Financement des ventes. Le Financement des ventes

participe également au financement des stocks vendus par le secteur Automobile au Réseau indépendant.

Toutes les cessions de créances réalisées par l'Automobile sont déconsolidantes.

Les financements par cessions de créances commerciales et le financement Réseau par le secteur Financement des ventes sont les suivants :

	31 décembre 2023		31 décembre 2022	
	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 clients de l'Automobile	1 098	835	1 555	244
Financement du Réseau indépendant de l'Automobile	-	8 380	-	7 062
TOTAL CÉDÉ	1 098	8 715	1 555	7 906

Le total des créances fiscales cédées et décomptabilisées en 2023 représente 233 millions d'euros et correspond à des créances de CIR pour 128 millions d'euros, et de TVA pour 105 millions (130 millions d'euros de créances de CIR et 100 millions d'euros de TVA en 2022).

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 2023.

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.

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 2023.

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 2023						
		Valeur au bilan					Niveau de	
		Juste valeur par résultat net	Juste valeur par capitaux propres	Coût amorti	Instruments de capitaux propres - évalués selon leur norme de référence	Juste valeur des actifs financiers au coût amorti	Juste valeur des actifs financiers à la juste valeur	
ACTIFS FINANCIERS ET AUTRES ACTIFS		Total						
(en millions d'euros)		Notes						
Créances de Financement des ventes	15	49 015	-	-	49 015	48 080 ⁽¹⁾	3	
Créances clients de l'Automobile	16	825	-	-	825	ca		
Créances fiscales (y compris impôts exigibles)	17	2 191	-	-	2 191	ca		
Autres créances et charges constatées d'avance	17	3 301	-	-	3 301	ca		
Dérivés actifs s/ opérations d'exploitation de l'Automobile	17	21	7	14	-		2	
Dérivés actifs s/ opérations de financement du Financement des ventes	17	252	46	206	-		2	
Titres de sociétés contrôlées non consolidées	17	65				65		
Titres de sociétés non contrôlées	22	77	78	-	(1)		3	
Valeurs mobilières et titres de créances négociables	22	500	121	379	-		1	
Dérivés actifs s/ opérations de financement de l'Automobile	22	174	174	-	-		2	
Prêts et autres	22	1 168	-	-	1 168	ca	3	
Trésorerie et Équivalents de trésorerie	22	20 677	3 597	173	16 907	ca	1 & 3	
TOTAL DES ACTIFS FINANCIERS ET AUTRES ACTIFS		78 866	4 023	772	74 066	65	48 080	

(1) La juste valeur des créances de Financement des ventes est estimée en actualisant les flux futurs, au taux auquel des prêts similaires (conditions, échéances 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 récents 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.

05

Renault Group

Information financière et comptable

31 décembre 2023

PASSIFS FINANCIERS ET AUTRES PASSIFS (en millions d'euros)	Notes	Valeur au bilan				Niveau de Juste Valeur des passifs financiers à la juste valeur	
		Total	Juste valeur par résultat net	Juste valeur par capitaux propres	Coût amorti		Juste Valeur des passifs financiers au coût amorti
Dettes fiscales (y compris impôts exigibles)	21	1 424			1 424	H	
Dettes sociales	21	1 351			1 351	H	
Dettes diverses et produits différés	21	8 059			8 059	H	
Dettes fournisseurs	21	7 905			7 905	H	
Dérivés passifs s/ opérations d'exploitation de l'Automobile	21	171	7	104			2
Titres participatifs Renault	23	258			258	234 ^{1a}	
Titres participatifs Diac	23	11	11				1
Dettes subordonnées	23	882			882	810 ^{1a}	
Emprunts obligataires	23	22 624			22 624	22 624 ^{1a}	
Autres dettes représentées par un titre	23	6 927			6 927	7 175 ^{1a}	
Emprunts auprès des établissements de crédit	23	5 304			5 304	5 334 ^{1a}	
Dettes locatives en application d'IFRS 16	23	640			640	640 ^{1a}	
Autres dettes porteuses et non porteuses d'intérêts	23	29 098			29 098	29 098 ^{1a}	
Dérivés passifs s/ opérations de financement de l'Automobile	23	404	420	(16)			2
Dérivés passifs s/ opérations de financement du Financement des ventes	23	351	214	137			2
TOTAL DES PASSIFS FINANCIERS ET AUTRES PASSIFS		85 409	652	285	84 532	65 915	

(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 2023, 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.

24-B. Variation des instruments financiers de niveau 3

Les instruments financiers de niveau 3 sont constitués des créances de Financement des ventes (49 015 millions d'euros au 31 décembre 2023, 44 247 millions d'euros au 31 décembre 2022), des prêts et autres (1 108 millions d'euros au 31 décembre 2023, 684 millions d'euros au 31 décembre 2022), de titres de sociétés non contrôlées (77 millions d'euros au 31 décembre 2023, 63 millions d'euros au 31 décembre 2022) ainsi que de certains équivalents de

trésorerie, essentiellement des dépôts à terme (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.

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-C. Effet en résultat des instruments financiers

05

(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	-	-	(144)	-	-	(144)
Résultat financier	12	-	67	(61)	-	18
Effet en résultat des instruments financiers dans l'Automobile	12	-	(77)	(61)	-	(126)
Marge opérationnelle	7	54	299	207	-	567
Effet en résultat du Financement des ventes	7	54	299	207	-	567
TOTAL GAINS ET PERTES EN RÉSULTAT	19	54	222	146	-	441

(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 2023	31 décembre 2022
Variation de juste valeur de l'instrument de couverture	185	(373)
Variation de juste valeur de l'élément couvert	(201)	383
Impact net en résultat des couvertures de juste valeur	(16)	10

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 2023						
Couverture de flux de trésorerie	-	-	29	29	-	-
Couverture de juste valeur	-	-	-	-	-	-
Couverture d'investissement net	-	-	-	-	-	-
Dérivés non qualifiés de couverture	133	380	21 321	19 554	1 767	-
Total risque de change	133	380	21 350	19 583	1 767	-
Couverture de flux de trésorerie	-	(17)	919	704	215	-
Couverture de juste valeur	-	-	-	-	-	-
Dérivés non qualifiés de couverture	40	41	2 047	400	1 587	-
Total risque de taux	40	24	2 966	1 104	1 802	-
Couverture de flux de trésorerie	14	164	991	400	525	-
Couverture de juste valeur	-	-	-	-	-	-
Dérivés non qualifiés de couverture	8	7	204	204	-	-
Total risque matières premières	22	171	1 285	760	525	-
TOTAL SECTEUR AUTOMOBILE	195	575	25 001	21 507	4 094	-

05

Renault Group

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	Nominal par échéance		
	Actif	Passif		- 1 an	1 à 5 ans	+ 5 ans
31 décembre 2023						
Couverture de flux de trésorerie	-	-	-	-	-	-
Couverture de juste valeur	-	-	-	-	-	-
Couverture d'investissement net	-	-	26	26	-	-
Dérivés non qualifiés de couverture	4	47	149	57	92	-
Total risque de change	4	47	175	83	92	-
Couverture de flux de trésorerie	181	93	12 419	5 905	6 434	-
Couverture de juste valeur	44	196	5 684	1 262	3 922	500
Dérivés non qualifiés de couverture	28	15	3 255	2 180	1 075	-
Total risque de taux	248	304	21 358	9 407	11 451	500
TOTAL SECTEUR FINANCEMENT DES VENTES	252	351	21 533	9 490	11 543	500

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

(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
31 décembre 2023					
ACTIF					
Dérivés actifs sur opérations de financement de l'Automobile	174	(156)	-	-	18
Dérivés actifs sur opérations de financement du Financement des ventes	252	(234)	-	-	18
Créances de Financement des ventes sur le réseau ¹⁰	498	-	(208)	-	290
TOTAL ACTIF	924	(390)	(208)	-	326
PASSIF					
Dérivés passifs sur opérations de financement de l'Automobile	404	(156)	-	-	248
Dérivés passifs sur opérations de financement du Financement des ventes	351	(234)	-	-	117
TOTAL PASSIF	755	(390)	-	-	365

¹⁰ Créances de Financement des ventes contractées par Banco ROI Brasil, dont les expositions sont couvertes par le nantissement des « lettras de cambio » souscrits par les concessionnaires et présentés parmi les autres débiteurs représentés par un titre.

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-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.

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 OP (*Negotiable European Commercial Paper*) ou par des financements bancaires. Renault SA dispose de plusieurs programmes de dettes au 31 décembre 2023 :

- 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 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. S&P a rehaussé le 20 février 2023 la perspective de négative à stable tout en maintenant sa notation à BB+. Moody's a rehaussé le 02 août 2023 la notation à Ba1 avec une perspective stable. L'agence japonaise R&I a rehaussé le 22 mars 2023 la perspective de négative à stable tout en

maintenant sa notation à A-. JOR a affirmé le 22 novembre 2022 de la notation A- avec perspective stable.

En 2023, Renault SA a maintenu son accès aux financements court terme grâce à l'utilisation de son programme de NEU OP.

Par ailleurs, en 2023, Renault SA a remboursé 990 millions d'euros (Note 23-C) dans le cadre de la convention de crédit bancaire bénéficiant d'une garantie de l'État Français. Pour mémoire, cette convention de crédit mise en place en 2020 afin de financer les besoins de liquidité générés par la pandémie liée à la Covid-19 été tirée pour un montant total de 4 milliards d'euros. Au 31 décembre 2023, le prêt garanti par l'État a été totalement remboursé.

Renault SA dispose également d'accords de crédit confirmés auprès d'établissements bancaires pour un montant de 3 310 millions d'euros au 31 décembre 2023 (3 430 millions d'euros au 31 décembre 2022). Ces lignes de crédit ont une maturité supérieure à un an et ne sont pas utilisées au 31 décembre 2023 (comme au 31 décembre 2022). Elles constituent une réserve de liquidité pour l'Automobile. La maturité des passifs financiers de l'Automobile au 31 décembre 2023 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 2023, l'Automobile dispose d'une réserve de liquidité de 17,8 milliards d'euros qui lui permet de faire face à ses engagements à 12 mois. Elle est constituée de 14,5 milliards d'euros de trésorerie et équivalents de trésorerie et de 3,31 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. 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 du Financement des ventes prend en compte les recommandations de l'Autorité Bancaire Européenne (European Banking Authority). Il repose sur plusieurs indicateurs ou analyses (réserve de liquidité, prix de transfert et divers scénarios de stress),

05

Renault Group

Information financière et comptable

réactualisés et soumis au Comité Financier du Financement des ventes 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 secteur Financement des ventes a émis l'équivalent de 3,9 milliards d'euros sur le marché obligataire en 2023 dans le cadre du programme EMTN (Euro Medium Term Note Program). Le secteur Financement des ventes a notamment lancé son deuxième emprunt obligataire vert en 2023 pour 750 millions d'euros.

Sur le marché de la titrisation, le secteur Financement des ventes a placé deux opérations publiques au cours de l'année 2023. La première opération placée pour 719 millions d'euros de titres adossés à des prêts automobiles accordés par sa succursale allemande. La deuxième opération émise pour 737 millions d'euros de titres (dont 100 millions d'euro auto-souscrits) adossés à des créances de Location avec Option d'Achat (LOA) automobiles octroyées par DIAO en France. Les titrisations privées de prêts automobiles au Royaume-Uni, de leasing en Allemagne et de composante

valeur résiduelle des contrats de LOA en France ont vu leur période revolving étendue pour une année supplémentaire. Leur montant a été augmenté pour atteindre 600 millions de livres sterling au Royaume-Uni, 400 millions d'euros en Allemagne et 400 millions d'euros en France.

L'activité de collecte d'épargne s'est montrée dynamique et compétitive en termes de coûts de la ressource collectée. Les encours d'épargne collectée ont progressé de 3,8 milliards d'euros depuis le début d'année pour s'établir à 28,2 milliards d'euros.

Ces ressources, auxquelles s'ajoutent, sur le périmètre Europe, 4,4 milliards d'euros de lignes bancaires confirmées non tirées, 5,4 milliards d'euros de collatéral éligible aux opérations de politique monétaire des Banques Centrales, 4,6 milliards d'euros d'actifs hautement liquides (HQLA), permettent au secteur Financement des ventes d'assurer le maintien des financements accordés à ses clients pendant 12 mois sans accès à la liquidité extérieure. Au 31 décembre 2023, la réserve de liquidité du Financement des ventes (périmètre Europe) s'établit à 14,6 milliards d'euros (14,9 milliards d'euros au 31 décembre 2022).

Les émissions et programmes du secteur Financement des ventes font l'objet de notations financières auprès de plusieurs agences. En 2023, S&P a confirmé la notation de ROI Banque à BBB- avec perspective stable, Moody's a rehaussé le 04 août 2023 la notation Baal avec une perspective stable.

25-B2. Risque de change

Le Groupe n'a pas introduit de changement notable dans sa politique de gestion du risque de change en 2023.

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 résultat

d'exploitation doivent faire l'objet d'une 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 2023, une hausse de 1 % de l'euro contre toutes monnaies aurait un impact défavorable de 9 millions d'euros sur le résultat d'exploitation annuel de l'Automobile après couvertures éventuelles.

En 2023, 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.

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

L'exposition principale en 2023 portait sur le livre sterling pour un impact défavorable d'environ (19) 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 €)

Devise		Flux opérationnels annuels nets	Impact de l'appréciation de l'euro de 1%
Livre Sterling	GBP	1 871	(19)
Zloty polonaise	PLN	877	(9)
Peso mexicain	MXN	581	(6)
Peso argentin	ARS	556	(6)
Franco suisse	CHF	502	(5)
Dirham marocain	MAD	391	(4)
Roupie indienne	INR	(445)	4
Leu roumain	RON	(1 054)	10
Won coréen	KRW	(1 179)	12
Yuan Chinois	CNY	(1 244)	11

Résultat financier

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.

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 2023, l'impact de 1 % d'une hausse de l'euro contre le yen aurait entraîné une diminution de 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 199,9 milliards de yens au 31 décembre 2023 (199,9 milliards de yens au 31 décembre 2022) (Note 12-E). Le Groupe avait 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 2023, toute hausse de 1 % de l'euro contre le yen entraîne une augmentation de 13 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.

05

Renault Group

Information financière et comptable

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 compensent 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 13 millions d'euros au 31 décembre 2023 (14 millions d'euros au 31 décembre 2022). Il s'explique par les emprunts obligataires en yens qui composent la couverture partielle de l'investissement dans Nissan (Note 12-E).

Par ailleurs, l'incidence sur le résultat d'une hausse de 1 % de l'euro par rapport aux autres devises serait défavorable de 9 millions d'euros au 31 décembre 2023 (5 millions d'euros au 31 décembre 2022). 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 2023, la position de change transactionnelle consolidée du secteur Financement des ventes atteint 17,9 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 2023.

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 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 ;
- 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 du Financement des ventes 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 du Financement des ventes. 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

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

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 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 122,1 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 2023 en dessous de la limite fixée par le Financement des ventes (70 millions au 31 décembre 2023). Au 31 décembre 2023, une hausse des taux de 100 points aurait un impact sur le résultat et les capitaux propres (avant impôt) de :

- +1,0 million d'euros pour les éléments libellés en francs suisses,
- +1,2 million d'euros pour les éléments libellés en dirham marocain,
- +1,2 million d'euros pour les éléments libellés en pesos colombiens,
- (1,5) million d'euros pour les éléments libellés en euros,
- (3,2) million d'euros pour les éléments libellés en livres sterling,
- (4,1) million d'euros pour les éléments libellés en zlotys polonais,

La somme des valeurs absolues des sensibilités dans chaque devise s'élève à 10,9 millions d'euros.

05**Renault Group**

Information financière et comptable

Ventilation taux fixe / taux variable après effet des dérivés des actifs financiers du Groupe

	31 décembre 2023				31 décembre 2022			
	Total	Automobile	Services de Mobilité	Financement des ventes	Total	Automobile	Services de Mobilités	Financement des ventes
(en millions d'euros)								
Actifs financiers avant couvertures à taux fixe (a)	699	470	2	218	594	106	1	487
Actifs financiers avant couvertures à taux variable (a')	21 646	14 745	18	6 888	22 451	14 523	11	7 917
Actifs financiers avant couvertures	22 345	15 224	15	7 106	23 045	14 629	12	8 404
Couvertures taux variable / fixe (b)	-	-	-	-	-	-	-	-
Couvertures taux fixe / variable (b')	-	-	-	-	-	-	-	-
Couvertures	-	-	-	-	-	-	-	-
Actifs financiers après couvertures à taux fixe (a+b-b')	699	470	2	218	594	106	1	487
Actifs financiers après couvertures à taux variable (a'+b'-b)	21 646	14 745	18	6 888	22 451	14 523	11	7 917
ACTIFS FINANCIERS APRÈS COUVERTURES	22 345	15 224	15	7 106	23 045	14 629	12	8 404

Ventilation taux fixe / taux variable après effet des dérivés des passifs financiers du Groupe

	31 décembre 2023				31 décembre 2022			
	Total	Automobile	Services de Mobilité	Financement des ventes	Total	Automobile	Services de Mobilités	Financement des ventes
(en millions d'euros)								
Passifs financiers avant couvertures à taux fixe (a)	38 063	9 570	19	28 468	32 583	12 046	7	20 530
Passifs financiers avant couvertures à taux variable (a')	26 518	1 239	8	25 276	29 737	1 619	2	28 116
Passifs financiers avant couvertures	64 581	10 815	22	53 744	62 320	13 665	9	48 646
Couvertures taux variable / fixe (b)	50	50	-	-	-	-	-	-
Couvertures taux fixe / variable (b')	57	57	-	-	188	188	-	-
Couvertures	107	107	-	-	188	188	-	-
Passifs financiers après couvertures à taux fixe (a+b-b')	38 056	9 569	19	28 468	32 395	11 858	7	20 530
Passifs financiers après couvertures à taux variable (a'+b'-b)	26 525	1 246	8	25 276	29 925	1 807	2	28 116
PASSIFS FINANCIERS APRÈS COUVERTURES	64 581	10 815	22	53 744	62 320	13 665	9	48 646

25-B4. Risque actions

Le Groupe n'est que faiblement exposé 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.

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 2023, 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 2023 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 103 millions d'euros au 31 décembre 2023.

05

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 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 secteur Financement des ventes 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 le Financement des ventes 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. Le secteur Financement des ventes 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 du secteur Financement des ventes 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 2023. 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 2022	Dotations ou dotations nettes	Reprises		Autres variations et reclassements	31 décembre 2023
				Utilisées	Non utilisées		
Dépréciations des créances de Financement des ventes	15	(1 111)	(525)	334	195	(19)	(1 126)
Dont dépréciations des crédits à la clientèle	15	(1 063)	(482)	306	170	(19)	(1 088)
Dont dépréciations des crédits au réseau de distribution	15	(48)	(43)	28	25	-	(38)
Dépréciations des créances clients de l'Automobile ⁽¹⁾	16	(801)	(19)	49	26	(8)	(753)
Dépréciations des autres créances	17	(5 367)	(25)	-	-	1151	(5 241)
Dépréciations des autres actifs financiers	22	(28)	(5)	-	-	(22)	(55)
Provision pour risques et charges (ouvrant engagements donnés)	20	12	18	(1)	(21)	-	8
TOTAL COUVERTURE DES RISQUES DE CONTREPARTIE		(8 295)	(550)	382	200	1102	(7 167)

(1) Dont dépréciation des créances commerciales sur l'Iran pour 687 millions d'euros au 31 décembre 2023 (656 millions d'euros au 31 décembre 2022).

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)	2023	2022 ⁽¹⁾
Dotations nettes relatives aux provisions	398	(311)
Effets nets du non recouvrement des créances de Financement des ventes	(4)	93
(Profits) pertes nets sur cessions d'éléments d'actifs	530	(273)
Évolution de la juste valeur des autres instruments financiers	12	(28)
Coût de l'endettement financier net	(88)	181
Impôts différés	(321)	(37)
Impôts courants	844	561
Autres	285	118
AUTRES PRODUITS ET CHARGES SANS INCIDENCE SUR LA TRÉSORERIE AVANT INTÉRÊTS ET IMPÔTS	1 657	304

(1) Les chiffres au 31 décembre 2022 tiennent compte des ajustements au titre de la 1^{ère} application de la norme IFRS 17 « Contrat d'assurance » en 2023 (Note 2-A).

26-B. Variation du besoin en fonds de roulement avant impôts des activités poursuivies

(en millions d'euros)	2023	2022
Diminution (augmentation) des stocks nets	266	(1 368)
Diminution (augmentation) des créances clients nettes	71	(283)
Diminution (augmentation) des autres actifs	(1 386)	(481)
Augmentation (diminution) des fournisseurs	62	1 752
Augmentation (diminution) des autres passifs	916	784
VARIATION DU BESOIN EN FONDS DE ROULEMENT AVANT IMPÔTS	(71)	404

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

26-C. Flux de trésorerie liés aux investissements incorporels et corporels des activités poursuivies

05

(en millions d'euros)	2023	2022
Acquisitions d'immobilisations incorporelles	(1 305)	(1 243)
Acquisitions d'immobilisations corporelles ⁽¹⁾	(1 009)	(1 441)
Total des acquisitions de la période	(3 004)	(2 084)
Décalage de décaissement	114	44
INVESTISSEMENTS INCORPORELS ET CORPORELS DÉCAISSÉS	(2 950)	(2 040)

(1) Hors actifs donnés en location immobilière et droits d'utilisation.

Note 27 - Parties liées**27-A. Rémunération des mandataires sociaux et des membres du Leadership Team**

A compter du 1^{er} février 2023 le Board of Management et le Comité de direction Corporate sont remplacés par le Leadership Team. Ce dernier est constitué de 18 membres à la date du 31 décembre 2023.

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 Leadership Team. Les sommes sont allouées au prorata du temps d'exercice des fonctions et comptabilisées en charges de l'exercice.

(en millions d'euros)	2023
Salaire - part fixe	10,7
Salaire - part variable	20,1
Charges sociales patronales	19,8
Retraites complémentaires et indemnités de fin de carrière	5,5
Indemnités transactionnelles et autres éléments de rémunération	2,7
Total rémunération hors plans d'actions de performance	58,8
Plans d'actions de performance	0,1
Président, Directeur général et membres du Leadership Team	64,9

Le montant maximum possible de la rémunération des administrateurs (jetons de présence) s'élève à 1,5 millions d'euros en 2023 (1,5 millions d'euros en 2022).

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'État et des entreprises publiques françaises

Dans le cadre de son activité, Renault Group réalise des transactions avec l'État 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 345 millions d'euros en 2023 (211 millions d'euros en 2022), une créance

clients de l'Automobile de 79 millions d'euros, une créance de Financement des ventes de 100 millions d'euros et aucun engagement de financement au 31 décembre 2023 (respectivement 39 millions d'euros et 90 millions d'euros au 31 décembre 2022).

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 Global Management qui gère les expatriés de Renault Group.

En 2023, les charges de Renault Group auprès de cette société sont d'environ 79 millions d'euros (89 millions d'euros en 2022).

Dans la situation financière de Renault Group au 31 décembre 2023, les soldes des transactions entre cette société et Renault Group se traduisent principalement par des créances d'exploitation pour 20 millions d'euros (75 millions d'euros au 31 décembre 2022) et des dettes d'exploitation pour 8 millions d'euros (25 millions d'euros au 31 décembre 2022).

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)	2023	2022
Actifs donnés en garantie par le Financement des ventes ⁽¹⁾	9 160	9 710
Engagements de financement en faveur de la clientèle ⁽²⁾ - Financement des ventes	3 092	4 208
Garanties financières données par le Financement des ventes ⁽³⁾	279	305
Autres garanties financières données ⁽⁴⁾	670	425
Engagements liés aux contrats d'approvisionnement ⁽⁵⁾	3 505	3 880
Engagements liés aux contrats d'achat d'énergie verte ⁽⁶⁾	682	391
Commandes fermes d'investissements	1 278	1 120
Engagements de location ⁽⁷⁾	151	97
Autres engagements de financement	24	354
Autres engagements ⁽⁸⁾	1 017	993
Autres actifs donnés en garantie	60	43

(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 d'un an suivant la date de clôture.

(3) Les Garanties Financières données par le Financement des ventes donneront lieu à un décaissement de trésorerie pour 279 millions d'euros dans un délai de 5 ans 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. Les principaux nouveaux engagements en 2023 ont pour objet la sécurisation des approvisionnements pour les batteries des véhicules électriques.

(6) Les Engagements liés aux contrats d'achat d'énergie verte portent principalement sur des contrats d'achat d'électricité verte dans le cadre du plan de décarbonation des sites industriels du Groupe.

(7) Les Engagements de location 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 dehors du champ de la norme IFRS 16 ou exempts du traitement prescrit par IFRS 16 (Note 2-L).

(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 10 années à compter de la fin de l'exercice 2023 dont un maximum de 244 millions d'euros à moins d'un an au 31 décembre 2023 (un maximum de 485 millions d'euros à

moins d'un an au 31 décembre 2022). Au 31 décembre 2023, l'essentiel des engagements irrévocables a pour objet la sécurisation des approvisionnements de matières premières et batteries des véhicules électriques.

05

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 sas avait reçu le 19 décembre 2019 une notification interruptive 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. En 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. En juillet 2023, l'administration fiscale française a adressé une proposition de rectification au titre de l'exercice 2020 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 2023 (ni 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 au titre des exercices 2013 à 2010 et pour 84 millions d'euros en juin 2023 au titre des exercices 2017 et 2019. 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. Une procédure de règlement amiable entre la France et l'Espagne a été lancée en 2021. 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.

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 2023, 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 2023

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 sas 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 00 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 2023 (comme au 31 décembre 2022 et 2021).

Les ventes du Groupe sont soumises à des réglementations relatives aux émissions de CO₂, principalement au sein de l'Union Européenne, au Royaume-Uni, en Corée du Sud, au Brésil ou encore en Inde.

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 OAFE 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 OAFE au sein de l'Union Européenne n'a été comptabilisée par Renault Group au 31 décembre 2023 (comme au 31 décembre 2022).

Une provision de 4 millions d'euros a été comptabilisée au titre des pénalités OAFE relatives à 2023 (10 millions en 2022) pour la Corée du Sud, ce qui porte la provision totale pour les années 2019 à 2023 à 47 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 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.

05

Renault Group

Information financière et comptable

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 AGE0 « 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 déposé une demande d'agrément pour entrer dans le Système Individuel de gestion des Véhicules Hors d'Usage (VHU) pour faire face à ses obligations sur l'ensemble de son parc roulant en France. Une étude est en cours pour déterminer le caractère onéreux ou non de cette obligation.

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 2023.

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 ROI Brasil S.A, Rombo Companhia Financiera, ROI Colombia S.A et ROI 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 sas 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 sas 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 2023 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 (BOE) et de la Banque Centrale d'Angleterre (BOE). Pour accéder aux opérations de politique monétaire de la BOE, 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 8 252 millions d'euros au 31 décembre 2023 (8 907 millions d'euros au 31 décembre 2022). Ces actifs sont constitués de 7 072 millions d'euros de titres de véhicules de titrisation et 1 180 millions d'euros de créances de financement des ventes (7 047 millions d'euros de titres de véhicules de titrisation et 1 260 millions d'euros de créances de financement des ventes au 31 décembre 2022).

Le financement reçu de la Banque de France et garanti par ces actifs s'élève à 1 850 millions d'euros au 31 décembre 2023 (3 250 millions d'euros au 31 décembre 2022). 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 795 millions de livre sterling (914 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 471 millions d'euros au 31 décembre 2023. 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

28-B. Hors bilan - Engagements reçus, actifs éventuels et actifs reçus en garantie

05

(en millions d'euros)	2023	2022
Engagements de reprise reçus par le Financement des ventes ⁽¹⁾	9 723	6 506
Garanties financières reçues	3 871	3 390
dont Financement des ventes ⁽²⁾	3 593	3 250
Actifs reçus en garantie	2 822	2 811
dont Financement des ventes ⁽²⁾	2 757	2 736
Autres engagements reçus	98	102

(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 véhicules neufs ou d'occasion, le Financement des ventes a reçu de sa clientèle des garanties financières pour un montant de 3 593 millions d'euros et des actifs en garantie pour un montant de 2 757 millions d'euros à fin décembre 2023 (respectivement 3 250 millions d'euros et 2 736 millions d'euros au 31 décembre 2022) (Note 15-E).

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 disposait d'une option d'achat lui permettant de monter au capital à hauteur de 70 % et de prendre le contrôle de la société Whylat à horizon 2023. Compte tenu des perspectives de développement de la société qui passe par une diversification de ses revenus au-delà du secteur automobile et dans le cadre de la définition de sa stratégie de financement, les parties ont convenu de suspendre temporairement cette option d'achat.

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'État 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 67,09 %) 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 2023 (comme au 31 décembre 2022).

Note 29 – Événements postérieurs à la clôture

L'acquisition de Mobility Concept et de MeinAuto, divisions du Groupe MeinAuto, acteur de premier plan sur le marché allemand du leasing automobile, a été finalisée le 2 janvier 2024 par Mobilize Lease&Co, filiale de Mobilize

Financial Services. Cette transaction vise à accélérer la croissance et le développement des offres de location longue durée en Allemagne.

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 2023	31 décembre 2022
Renault SA	France	Société consolidante	Société consolidante
AUTOMOBILE			
France			
Renault sas	France	100	100
Alpine Racing sas	France	100	100
Alpine Cars ¹⁴	France	100	100
Ampere Cléon	France	100	100
Ampere Electricity	France	100	100
Ampere Holding ¹⁴	France	100	-
Ampere sas ¹⁴	France	100	-
Ampere Software Technology	France	100	100
Auto Châssis International (ACI Le Mans)	France	100	100
ACI Villeurbanne	France	100	100
Ingénierie de la Division des Véhicules Électriques (IDVE) ¹⁴	France	-	100
Ingénierie de la Division des Véhicules Utilitaires (IDVU)	France	100	100
Manufacture Alpine Dieppe Jean Rédélé	France	100	100
Maubeuge Construction Automobile (MCA) ¹⁴	France	-	100
Mobilize Ventures	France	100	100
Qstomize ¹⁴	France	100	100
ReKnow University	France	100	100
Renault Développement Industriel et Commercial (RDIC)	France	100	100
Renault Digital ¹⁰	France	100	100
Renault DREAM (RDREAM)	France	100	100
Renault Retail Group et ses filiales	France	100	100
Renault Samara (France) ¹⁴	France	-	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
Soi Plateau de Guyancourt	France	100	100
SNC Renault Douai ¹⁴	France	-	100
SNC Renault Flins	France	100	100
SNC Renault Sandouville	France	100	100
Société de Transmissions Automatiques (STA) ¹⁴	France	-	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) ¹⁴	France	-	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 (RIE)	Belgique	100	100
Renault Nissan Bulgaria EAD ¹⁴	Bulgarie	-	100
Horse Powertrain Solutions, S.L.	Espagne	100	100
Horse Powertrain Spain, S.L.	Espagne	100	100
Qstomize Espana, S.L. ¹⁴	Espagne	100	100
Renault España Comercial SA (RECSA) et ses filiales	Espagne	100	100
Renault España SA	Espagne	100	100
Renault Irlande ¹⁴	Irlande	-	100
Renault Italia	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 2023	31 décembre 2022
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
Renault Portugal SA	Portugal	100	100
West Horse Powertrain Portugal	Portugal	100	100
Renault Ceska republica	République Tchèque	100	100
Grigny UK Ltd	Royaume-uni	100	100
Alpine Racing Ltd.	Royaume-uni	76	100
Renault UK et sa filiale	Royaume-uni	100	100
Automobile Dacia	Roumanie	99	99
Horse Romania SA	Roumanie	100	100
Renault Commercial Roumanie SRL	Roumanie	100	100
Renault Technologie Roumanie SRL	Roumanie	100	100
Renault Slovensko Spol. S Ro	Slovaquie	100	100
Renault Tech Novo Mesto d.o.o. ¹⁴	Slovénie	100	100
Revoz D.d.	Slovénie	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	98	98
Amériques			
Horse Argentina SA	Argentine	100	100
Renault Argentina SA et ses filiales	Argentine	100	100
Horse Brasil SA ¹⁴	Brésil	100	-
Renault do Brasil Comercio e Participacoes Ltda.	Brésil	100	100
Renault Do Brasil SA	Brésil	100	100
Horse Chile SpA	Chili	100	100
Renault Centro de Servicios Compartidos sas ¹⁴	Colombie	-	100
Sociedad de Fabricación de Automotores SA (SOFASA)	Colombie	100	100
Renault México SA de CV	Mexique	100	100
Asie Pacifique			
Vehicule Distributors Australia Pty Ltd. ¹⁴	Australie	-	100
Jiangxi Jianling Group Electric Vehicule Co., Ltd. ¹⁴	Chine	-	50
Jiangxi Jianling Group Electric Vehicule Sales Co., Ltd. ¹⁴	Chine	-	50
Kunming Furui Electric Vehicles Sales Service Co., Ltd. ¹⁴	Chine	-	50
Renault Beijing Automotive Co., Ltd.	Chine	100	100
Renault Korea Motors Co., Ltd	Corée du sud	53	53
Renault India Private Ltd.	Inde	100	100
Renault Treasury Services Pte. Ltd.	Singapour	100	100
Eurasie			
Oyak Horse A.S. ¹⁴	Turquie	52	-
Oyak Renault Otomobil Fabrikalari	Turquie	52	52
Renault Group Otomotiv	Turquie	100	100
Renault Ukraine	Ukraine	100	100
FINANCEMENT DES VENTES			
France			
Bipi Mobility France	France	100	100
Diao SA	France	100	100
Diao Location SA	France	100	100
Mobilize Insurance sas ¹⁰	France	100	-

05

05

Renault Group

Information financière et comptable

Pourcentage d'intérêt du Groupe	Pays	31 décembre 2023	31 décembre 2022
Mobilize Lease&Co sas ⁽¹⁾	France	100	-
RCI Banque SA	France	100	100
Europe			
Bipi Mobility Germany GmbH ⁽²⁾	Allemagne	100	-
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	100
RCI Financial Services b.v.	Pays-bas	100	100
Bipi Mobility Netherlands 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 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.	Slovénie	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
Mobilize Lease & Co Ltd ⁽³⁾	Royaume-Uni	85	-
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
Rombo Compania Financiera SA	Argentine	60	60
Administradora de Consorcio RCI Brasil Ltda	Bésil	100	100
Banco RCI Brasil SA	Bésil	60	60
RCI Brasil Servicios 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 RNIL LEASING ⁽⁴⁾	Russie	-	100
SERVICES DE MOBILITE			
France			
Elto Holding	France	100	100
Glide.io	France	100	100
Renault Mobility As an Industry	France	100	100
Karhoo sas	France	93	93
GareConnect	France	93	93

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 2023	31 décembre 2022
Europe			
Elto DACH GmbH	Allemagne	51	51
Elto BeLux	Belgique	51	51
Elto Iberia Sociedad Limitada	Espagne	60	60
Coahagour Limited t/a iCabbi	Irlande	100	100
Taxi Alliance Software Ltd. ⁽¹⁾	Irlande	96	97
Javelin Payments Limited IRL	Irlande	100	-
Elto Italy S.r.l.	Italie	100	100
Coahagour UK Limited	Royaume-uni	98	100
Elto UK	Royaume-uni	100	100
Javelin Payments UK Limited	Royaume-uni	100	-
Flit Technologies Ltd. ⁽¹⁾	Royaume-Uni	98	98
SCT Systems Limited t/a DiSC	Royaume-Uni	100	100
Karhoo Europe UK Ltd	Royaume-Uni	98	98
Como Urban Mobility Ltd	Royaume-Uni	47	47
Flit Technologies Poland SP.Z O.O.	Royaume-Uni	98	98
Car Sharing Mobility Services SL (Zity)	Espagne	100	50
Amériques			
Original Software LTDA	Brésil	100	100
iCabbi Canada, Incorporation	Canada	100	100
iCabbi USA, Incorporation	États-Unis	100	100
Karhoo Americas Inc	États-Unis	98	98
Asie Pacifique			
iCabbi Australia PTY LTD	Australie	100	100

(1) Entités entrées dans le périmètre de consolidation en 2023 (Note 3-A).

(2) Entités cédées ou fusionnées et sorties du périmètre de consolidation en 2023.

30-B. Sociétés 1-A. 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 2023	31 décembre 2022
Renault Nissan Technology & Business Center India Private Limited (RNTBCI) ⁽¹⁾	Inde	67	67

(1) Le Groupe dispose de 50 % des droits de vote dans la société Indienne RNTBCI.

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 2023	31 décembre 2022
AUTOMOBILE			
Renault Algérie Production	Algérie	49	49
Mobility Trader Holding GmbH	Allemagne	1	8
ToKai 2 GmbH	Allemagne	15	15
EGT New Energy Automotive Co, Ltd.	Chine	25	25
Renault Brilliance Jinbei Automotives Company Ltd.	Chine	49	49
Boone Comenor Metalimpex	France	33	33
HyVia	France	50	50
Indra Investissements sas	France	50	50
ToKai 1 ⁽¹⁾	France	15	15
Verkar	France	19	24
Whylat	France	21	21
Minh ElectriCity Technology	France	30	-
Renault Nissan Automotive India Private Limited	Inde	30	30
Groupe Nissan	Japon	41	44
Beyonca HK Limited	Hong Kong	14	14
Alliance Ventures B.V.	Pays-bas	40	40
Motorlu Araçlar İmal ve Satış AS (MAIS)	Turquie	49	49
FINANCEMENT DES VENTES			
Mobility Trader Holding GmbH	Allemagne	7	5
Renault Crédit Car SA	Belgique	50	50
Nissan Renault Financial Services India Private Limited	Inde	30	30
RNSF b.v.	Pays-Bas	50	50
Bank Austria Renault Nissan b.v.	Pays-Bas	30	30
Select Vehicle Group Holdings Limited ⁽²⁾	Royaume-Uni	37	-
RN Bank ⁽²⁾	Russie	-	30
ORFIN Finansman Anonim Şirketi	Turquie	50	50
SERVICES DE MOBILITE			
EltoFrance	France	40	40

(1) Entités entrées dans le périmètre de consolidation en 2023 (note 3-A).

(2) Entités cédées et sorties du périmètre de consolidation en 2023.

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 2023 :

- 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

	2023年度		2022年度	
	百万ユーロ	億円	百万ユーロ	億円
営業利益	60	98		
営業費用	(39)	(64)	(55)	(90)
営業引当金の繰入及び戻入	(68)	(111)	(13)	(21)
営業費用、純額	(47)	(77)	(68)	(111)
投資関連収益	1,833	2,992	558	911
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)	1,833	2,992	558	911
為替差益	3	5	4	7
為替差損	(3)	(5)	(1)	(2)
為替リスク引当金の繰入及び戻入				
為替差損益(注3.2)			3	5
受取利息及び類似収益	1	2	1	2
支払利息及び類似費用	(1,025)	(1,673)	(267)	(436)
引当金戻入及び費用振替				
減価償却費、償却費及び引当金	(3)	(5)	(11)	(18)
その他の財務収益及び費用(注3.3)	(1,027)	(1,677)	(277)	(452)
財務収益、純額	806	1,316	284	464
特別損益項目を除く税引前経常利益	759	1,239	216	353
特別損益項目、純額(注3.4)	12	20		
法人所得税(注3.5)	155	253	148	242
当期純利益	926	1,512	364	594

貸借対照表 - 資産

	2023年度						2022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(注4.1)	9,290	15,166			9,290	15,166	8,020	13,093
その他の投資(注4.2)	5,573	9,098			5,573	9,098	6,229	10,169
子会社及び関連会社に対する債権(注4.3)	19,062	31,119			19,062	31,119	19,350	31,589
金融資産	33,925	55,383			33,925	55,383	33,598	54,849
固定資産合計	33,925	55,383			33,925	55,383	33,598	54,849
債権(注4.5)	506	826			506	826	331	540

市場性ある有価証券 (注4.4)	175	286	1	2	174	284	166	271
金融商品の未実現収益							10	16
現金及び現金同等物	91	149			91	149	77	126
その他の資産(注4.5)	408	666			408	666	353	576
資産合計	35,105	57,309	1	2	35,104	57,307	34,535	56,378

貸借対照表 - 株主資本及び負債

	2023年度		2022年度	
	百万 ユーロ	億円	百万 ユーロ	億円
資本金	1,127	1,840	1,127	1,840
資本剰余金	4,782	7,807	4,782	7,807
持分法による評価差額(注4.1)	3,420	5,583	2,204	3,598
法定及び規制準備金	113	184	113	184
利益剰余金	9,937	16,222	9,647	15,749
当期純利益	926	1,512	364	594
株主資本(注5.1)	20,305	33,148	18,236	29,770
永久劣後証券(注5.2)	130	212	130	212
リスク引当金及び負債(注5.3)	169	276	193	315
社債	8,624	14,079	10,004	16,332
金融機関からの借入	396	646	1,402	2,289
その他の借入及び金融負債	4,509	7,361	3,848	6,282
金融負債及び借入(注5.4)	13,529	22,086	15,254	24,902
その他負債(注5.5)	631	1,030	591	965
金融商品の未実現利益(注5.6)	(5)	(8)		
繰延収益(注5.7)	345	563	131	214
株主資本及び負債合計	35,104	57,307	34,535	56,378

キャッシュ・フロー計算書

	2023年度		2022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）	754	1,231	366	597
必要運転資本の変動	(73)	(119)	(100)	(163)
営業活動によるキャッシュ・フロー	681	1,112	267	436
その他の持分の純減少/（増加）	765	1,249		
貸付金の純減少/（増加）	225	367	(3)	(5)
市場性ある有価証券の純減少/（増加）	(9)	(15)	29	47
投資活動によるキャッシュ・フロー	981	1,601	26	42
社債発行			2,011	3,283
社債償還	(1,170)	(1,910)	(207)	(338)
利付借入債務の純増加/（減少）	(405)	(661)	(2,032)	(3,317)
配当金の支払額	(73)	(119)		
社債発行費用及び償還プレミアム			(30)	(49)
財務活動によるキャッシュ・フロー	(1,648)	(2,690)	(258)	(421)
現金及び現金同等物の期首残高	77	126	42	69
現金及び現金同等物の増加/（減少）	14	23	35	57
現金及び現金同等物の期末残高	91	149	77	126

年次財務諸表に対する注記

以下の開示事項は、2023年12月31日現在の財務諸表（当期純利益処分前）に対する注記である。総資産は35,104百万ユーロであり、当年度の損益計算書は926百万ユーロの純利益を示している。

会計年度は2023年1月1日から12月31日までの12ヶ月間である。

2023年度財務諸表の発行は、2024年2月14日、ルノーS.A.の取締役会により承認された。

ルノーS.A.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. 当年度の重大な事象

2023年11月8日、ルノー・グループと日産との間の新提携契約が発効した。

この新たな契約の条項に基づき、ルノーは、日産自動車株式会社の株式の28.4%（合計43.4%の持分のうち）を、「ニュートン」信託契約の下に3.7十億ユーロの価値でNatixis Fiduciaireに譲渡した。一定の例外を条件として、議決権は中立的に行使される。この譲渡の対価としてルノーS.A.は同信託における権利に相当する価額の金融資産を受領した。ルノーS.A.は当該信託が保有する株式が売却されるまでの間、当該株式に付随するすべての経済的権利（配当金及び株式売却収入）を維持する。ルノーS.A.は、信託した日産株式を売却することができるが、特定の期間内に売却する義務を負わない。かかる売却は、日産又は日産が指定した第三者に第一買権を与えている日産との秩序ある協動的なプロセスに従わなくてはならない。

2023年12月13日、同信託は、日産自動車株式会社の株式211百万株を日産に1株当たり3.62ユーロ、合計764百万ユーロ（額面金額656百万ユーロ）で売却するよう指示された。この取引により108百万ユーロの利益が生じた。日産はこれらの株式を消却したため、日産自動車株式会社に対するルノーS.A.の持分比率は現在40.65%となっている。

2023年3月31日に終了した日産の会計年度においては、1,570百万ユーロ（222十億円）の利益が計上され、ルノーS.A.は2023年度中、日産から172百万ユーロ（27十億円）の配当金を受領した。

ルノーS.A.は2023年度に、ルノーの発行登録プログラムの一環として、日本市場において発行した総額58十億円（446百万ユーロ）の2本の社債を償還した。当年度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。

当期には徹底した変更が行われる中、すべての従業員をルノー・グループの戦略と将来の業績に関与させるため、ルノー・グループは、「ルノーリ्यूション・シェアプラン」を継続しており、2023年にはルノー・グループの30ヶ国の適格従業員各人に8株の無償株を帰属させる追加の従業員株式保有オペレーションを開始した。95,000名を超える従業員がこのプランの恩恵を受けた。このプランにより、23ヶ国では、優遇条件（30%の割引及び最大8株の無償株の追加割当を含む。）で株式を購入する機会も提供している。このルノーリ्यूション・シェアプランの基準株価は37.54ユーロに設定されており、割引引受株価は26.28ユーロとなる。

2. 会計方針

2023年12月31日に終了した年度に係るルノーS.A.の年次財務諸表は、ANC（会計基準局（*Autorité des Normes Comptables*））により定義されるフランス勘定科目表及びフランスの法令に準拠して作成されている。

会計年度は2023年1月1日から12月31日までの12ヶ月間である。

以下の注記は年次財務諸表の不可分の一部である。

これらの財務諸表の発行は、2024年2月14日、取締役会により承認された。

2.1 - 金融資産

持分法で表示される投資は単独支配子会社の持分である。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。CNC（国家会計審議会(Conseil National de la Comptabilité)）の通知書第34号（1988年7月）に従い、

- ・ 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、ルノー・グループの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、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。

その他の投資は、ルノーS.A.が単独で支配していない会社への投資である。これらは、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。

子会社及び関連会社に対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 - 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。

2.3 - 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、ストック・オプション制度及び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、引当金を計上する。

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。

2.4 - 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」又は「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。

ANC規則2015-05の適用により、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金額で計上される。

2.6 - 金融負債及び借入

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及びプレミアムなどの借入コスト並びに社債償還プレミアムは、該当融資期間にわたって定額法で償却される。

2.7 - リスク引当金及び負債

リスク引当金及び負債は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 - デリバティブ及びヘッジ会計

ヘッジ手段の価値の変動は、かかる変動の一部又は全部の認識がヘッジ対象の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未実現為替差損益と並行して、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。

「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、未実現為替差損益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。

未実現為替差損益は、取引開始時の為替レートを年度末の為替レートと比較して決定する。

日産のヘッジのために発行されたサムライ債に係る未実現為替差損益は、その他の資産又はその他負債における特定の勘定に計上される。貸借対照表に計上された金額は、投資の清算又は売却の日に損益に振り替えられる。

2.9 - 特別損益項目

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)	2023年度	2022年度
日産自動車からの受取配当金	173	64
オートモービル・ダチアSAからの受取配当金	91	301
ソファサSAからの受取配当金	14	5
日産株式の売却益	108	
貸付金に係る受取利息	791	188
合計	1,177	558

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。

日産自動車株式会社の株式の売却により、108百万ユーロの利益が生じた。これは売却代金764百万ユーロから売却された株式の簿価656百万ユーロを差し引いた金額である。

3.2 - 為替差損益

2023年度の為替差損益は1百万ユーロ未満の損失であり（2022年度は3百万ユーロの利益）、その内訳は以下のとおりである。

- ・ 日産株式の売却に係る為替差損3百万ユーロ
- ・ 主に米国ドル及び英国ポンド建てのトレジャリーノートに係る2百万ユーロの為替差益
- ・ オートモービル・ダチアSAからの受取配当金に係る1百万ユーロの為替差益

3.3 - その他の財務収益及び費用

2023年度、その他の財務収益及び費用は、367百万ユーロの純損失（2022年度は267百万ユーロの損失）計上となり、主に、合計354百万ユーロの支払利息及び類似費用で構成されていた。

(単位：百万ユーロ)	2023年度	2022年度
社債に係る未払利息、純額 ^(*)	(188)	(135)
スワップ後の金融機関借入に係る未払利息、純額	(13)	(35)
子会社借入の終了に係る未払利息	(86)	(37)
永久劣後証券に係る未払利息	(19)	(18)
その他の財務費用	(13)	(9)
その他（トレジャリーノート及びブローカー手数料）	(51)	(33)
合計	(370)	(267)

(*) 社債に係る純利息の内訳は、未払利息及び支払利息188百万ユーロ（2022年度は135百万ユーロ）であり、2023年度及び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。

2023年度、その他の財務費用は、2022年の研究税控除（CIR）債権の譲渡に係る手数料13百万ユーロ（2022年度は9百万ユーロ）から成る。

3.4 - 特別損益項目、純額

ルノーS.A.は、ホース・プロジェクトの目的に合わせて、事業カーブアウトの過程でルノー・メカニク・ルーマニーの株式（120百万ユーロ）と引き換えにオートモービル・ダチアSAの株式を譲渡した。

ルノーSAは、これらのルノー・メカニク・ルーマニーの新株をルノーs.a.s.に拠出した。この拠出の対価として、ルノーs.a.s.は、ルノーS.A.向け増資の一環として、225,917株の新株を総額175百万ユーロで発行した。

ルノーリ्यूション・シェアプランの実施により、43百万ユーロの費用（純額）が発生した。

2023年度中、ルノーS.A.は無償株式制度により6百万ユーロの手取金（純額）を計上した。

3.5 - 法人所得税

ルノーS.A.は2004年1月1日以降、フランスの連結納税グループを代表しており、95%超をルノーS.A.に保有されるフランスの子会社は、法人所得税を当社に直接支払う。これらの事業体はそれぞれ、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。これにより生じた節税額は、グループの代表としてのルノーS.A.の収益として扱われる。ルノーの連結納税グループは中立性の原則を適用しており、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グループに含まれる各会社の利益 / 損失の決定について

税務上の欠損金の利用及び繰越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。

フランス納税グループが1,312百万ユーロの利益を計上したため、ルノーS.A.は、2023年度の課税所得の決定にあたって欠損金657百万ユーロを利用した。

2023年度の連結納税グループによる法人所得税は218百万ユーロであり、ルノーS.A.の子会社がルノーS.A.とは別に課税されるものと仮定して計算された法人所得税額（すべての税金の調整を含む。）に一致する。

当年度に認識された法人所得税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	759	(62)	62			(62)	821	697
特別収益	12	(1)				(1)	12	11

連結納税		218				218		218
引当金								
その他								
合計	771	155	62			155	833	926

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)	2023年		2022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	88	107	33	81	55	26
合計	88	107	33	81	55	26

(1) 将来の税軽減額

(2) 将来の税金費用

2023年12月31日現在、連結納税グループの一部としてのルノーS.A.の繰越欠損金は、17,941百万ユーロであった。

4. 貸借対照表の分析 - 資産

4.1 - 持分法で表示される投資

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	取得	売却	期末残高
帳簿価額(純額)	8,020	1,390	(120)	9,290
合計(純額)	8,020	1,390	(120)	9,290

(1) 取得は以下を含む。

- ルノー・メカニク・ルーマニー株式の現物拠出に伴うルノーs.a.s.に対する投資の174百万ユーロの増加。
- 1,216百万ユーロの持分法による評価差額。

(2) 売却は以下に関するものである。

- ホース・プロジェクトにおいてルノー・メカニク・ルーマニーの株式と引き換えに行った、オートモービル・ダチアSAの譲渡。

持分法で表示される投資については注7.4に記載する。

4.2 - 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	取得	売却	期末残高
日産自動車に対する投資	6,217		(656)	5,561

信託財産に含まれる純資産に対する権利を含む		3,728	(656)	3,072
RNBVに対する投資	12			12
総額合計	6,229	3,728	(4,384)	5,573
その他の投資の減損引当金				
純合計額	6,229	3,728	(4,384)	5,573

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いる。

2023年11月8日、新提携契約が発効したため、ルノーS.A.は、3,728百万ユーロの価値を有する日産自動車株式会社の株式を、「ニュートン」信託契約に基づいてNatixis Fiduciareに譲渡した。2023年12月13日、ルノーS.A.は、額面金額656百万ユーロの株式211百万株を売却するよう同信託に指示した。

2023年12月31日現在、ルノーS.A.は1,620,837,027株を所有している。その市場価格は1株当たり554円（3.54ユーロ）であり、合計で5,744百万ユーロである（2022年12月31日現在は1株当たり418円（2.97ユーロ）で合計5,441百万ユーロであった。）。

4.3 - 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	取得	売却	期末残高
未収配当金*	69		(63)	6
貸付金	19,281	2,660	(2,885)	19,056
総額合計⁽¹⁾	19,350	2,660	(2,948)	19,062
減損				
純合計額	19,350	2,660	(2,948)	19,062
(1) 短期（1年未満で期日が到来する分）	19,339			19,062
長期（1年後以降に期日が到来する分）	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現金投資9,843百万ユーロ（2022年度は10,341百万ユーロ）
- ・ 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8,556百万ユーロ（2022年度は8,310百万ユーロ）
- ・ 現金担保契約に基づくRCIへの600百万ユーロ（2022年度は700百万ユーロ）
- ・ ルノー・タンジェ・メディテラネー（RTM）への貸付金5百万ユーロ（2022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対するものである。

4.4 - 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.の自己株式に相当する213百万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。

	期首残高	オプションの 行使及び権利 確定	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	5,310,961	5,994,584	13,165,535	7,355,407				5,324,520
割り当てられた株式	138	(47)	71					162
割り当てられていない株式	24	(157)	142					9
株式 - 流動性契約	4		278	(279)				3
総価額(単位:百万ユーロ)	166	(204)	491	(279)				174
減損(単位:百万ユーロ)								
合計(単位:百万ユーロ)	166	(204)	491	(279)				174

4.4.1 - 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。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。

2023年度に、1,807,441株(66百万ユーロ)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、フランス居住者と非居住者との間の区別もない。

2023年度の共同投資は296,035株(10百万ユーロ)である。

4.4.1.1 - 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
2023年1月1日現在未行使のオプション及び未確定の権利	4,473,701
付与	2,171,101
行使されたオプション又は権利確定がなされた権利 ⁽¹⁾	1,046,820
期限切れのオプション及び権利並びにその他の調整	390,090
2023年12月31日現在未行使のオプション及び未確定の権利	5,207,892

(1) 権利が確定された業績連動株式は、2020年に非居住者を対象とするプラン27に基づいて、2021年に非居住者を対象とするプラン28に基づいて、また2023年にルノーリユーション・シェアプラン2022及び2023に関連して付与されたものである。

4.4.1.2 - 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	2023年12月31日現在 付与済みの権利	権利確定日	保有期間
プラン27*	業績連動株式	2020年2月13日	-	2023年2月13日	無し
プラン28	業績連動株式	2021年4月23日	1,456,046	2024年4月23日	無し
プラン29	業績連動株式	2022年5月25日	1,641,890	2025年5月25日	無し
プラン30	業績連動株式	2023年2月15日	1,609,426	2026年2月15日	無し
プラン30 - 追加 2023	業績連動株式	2023年12月14日	198,015	2026年12月15日	無し
プラン29 - 共同投資2022	業績連動株式	2023年2月15日	209,750	2026年2月15日	付与日後2年間
プラン30 - 共同投資2023	業績連動株式	2023年12月14日	86,258	2027年2月14日	付与日後 1年10ヶ月間
合計			5,201,412		

* これらのプランに関連する業績連動株式の権利は、2023年度に期限切れ又は権利確定となった。

4.5 - 債権及びその他の資産

主な債権は以下のとおりである。

- ・ ルノーS.A.とルノーs.a.s.の間の再請求契約に基づく業績連動株式の未請求債権106百万ユーロ（2022年度は93百万ユーロ）からなる売掛債権
- ・ 以下に示す未収税金

(単位：百万ユーロ)	期首残高	増加	減少	期末残高
未収税金				
法人所得税：予定納税		190		190
CIR：研究税控除	124	132	(128)	128
CICE：税控除				
その他の未収税金	67		(7)	60
引当金控除前合計⁽¹⁾	191	322	(135)	378
引当金				
CIR：研究税控除				
合計				
純合計額	191	322	(135)	378
(1) 短期（1年未満で期日が到来する分）	67			224
長期（1年後以降に期日が到来する分）	127			154

上記の増加は主に、法人所得税の予定納税（190百万ユーロ）、当年度の研究税控除債権（129百万ユーロ）、及び2022年度の研究税控除の追加額（3百万ユーロ）に係る。

上記の減少は主に、2022年度の研究税控除債権128百万ユーロの譲渡によるものである。

- ・ 従業員のためのルノーリチューション・シェアプランに基づく子会社からの受取債権（30%割引、及び参照株価とルノーS.A.が支払った株式の市場価格との間の差額（マイナス値）に相当する。）は、22百万ユーロであった。

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(1.1)	31		(12)	19
社債償還プレミアム(1.2)	9		(3)	6
未実現為替差損(1.3)	314	116	(47)	383
合計 (1)	354	116	(62)	408
(1) 短期（1年未満で期日が到来する分）	329			393
長期（1年後以降に期日が到来する分）	25			15

(1.1) 繰延費用は、種々の貸付に関する差額支払及び起債費用からなる。

(1.2) いくつかの長期社債（5年から7年）の償還プレミアム。

(1.3) 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186百万ユーロの未実現為替差損益。

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	2022年度 純利益処分	配当	2023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（注4.1）	2,204				1,216	3,420
法定及び規制準備金	113					113
利益剰余金	9,647	291				9,937
当期純利益	364	(291)	(73)	926		926
合計	18,236	-	(73)	926	1,216	20,305

2023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。

ルノーSAの2023年12月31日現在の株主構成は以下のとおりである。

	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	24.25%
従業員	14,982,490	5.07%	24,018,464	6.56%
自己株式	5,324,520	1.80%		
日産	44,358,343	15.00%	54,918,707	15.00%
その他	186,669,016	63.12%	198,411,710	54.19%
合計	295,722,284	100%	366,196,338	100%

ルノーSA株式の1株当たり額面金額は3.81ユーロである。

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。

2023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。2023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293ユーロであった（2022年12月31日現在は270.58ユーロ）。

2023年度の永久劣後証券の収益分配額は16百万ユーロ（2022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 - リスク引当金及び負債

リスク引当金及び負債の内訳は、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 [*]	182	67	(81)	(10)	158
その他のリスク引当金	11				11
合計	193	67	(81)	(10)	169
[*] うち、短期（1年未満）	100				2
うち、長期（1年以上）	93				167

無償株式制度に基づく既存株式の割当が決定された後、2023年12月31日現在において159百万ユーロの引当金が計上された（2022年12月31日現在は182百万ユーロ）。

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 - 金融負債及び借入

5.4.1 - 社債

2023年12月31日現在の社債は、8,264百万ユーロ（2022年12月31日現在は10,004百万ユーロ）である。

2023年度の主な変動は以下のとおりである。

- ・ 2017年3月8日に発行した6年物のEMTN49社債、額面金額750百万ユーロ、利率1%の償還
- ・ 2018年7月3日に発行した5年物の「サムライ22」社債、額面金額18.3十億円（142百万ユーロ）、利率0.49%の償還
- ・ 2021年7月6日に発行した2年物の「サムライ23」社債、額面金額40十億円（304百万ユーロ）、利率1.03%の償還

償還期限による内訳

(単位：百万ユーロ)	2023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
額面金額	8,566	1,593	2,280	3,093	1,000	600	
未払利息	58	58					
合計	8,624	1,651	2,280	3,093	1,000	600	

(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
額面金額	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

通貨による内訳

(単位：百万ユーロ)	2023年12月31日現在		2022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	5,850	6,928	6,606	7,990
円	2,774	1,696	3,398	2,014
合計	8,624	8,624	10,004	10,004

金利の種類による内訳

(単位：百万ユーロ)	2023年12月31日現在		2022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	8,624	8,566	10,004	9,947
変動金利		58		57
合計	8,624	8,624	10,004	10,004

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2023年12月31日現在351百万ユーロ（2022年12月31日現在1,400百万ユーロ）あり、主にグループ外の事業体との契約である。

2023年度の社債の主な変動は以下のとおりである。

- ・ 2023年10月25日、額面金額50百万ユーロの4年社債を発行
- ・ 2023年2月6日、フランス政府の保証付き融資枠の1回目の引き出しに係る最終分割払金330百万ユーロ、額面金額20億ユーロを返済
- ・ 2023年3月22日、フランス政府の保証付き融資枠の2回目の引き出しに係る最終分割払金330百万ユーロ、額面金額10億ユーロを返済
- ・ 2023年6月23日、フランス政府の保証付き融資枠の3回目の引き出しに係る最終分割払金330百万ユーロ、額面金額10億ユーロを返済
- ・ 2023年7月17日、3年社債、額面金額50百万ユーロを償還
- ・ 2023年8月30日、5年社債、額面金額50百万ユーロを償還

償還期限による内訳

(単位：百万ユーロ)	2023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
額面金額	350	190	110		50
未払利息	1	1			
合計	351	191	110		50

(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
額面金額	1,390	1,090	190	110	
未払利息	10	10			
合計	1,400	1,100	190	110	

通貨による内訳

(単位：百万ユーロ)	2023年12月31日現在		2022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	351	351	1,400	1,400
合計	351	351	1,400	1,400

金利の種類による内訳

(単位：百万ユーロ)	2023年12月31日現在		2022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	301	301	356	356
変動金利	50	50	1,044	1,044
合計	351	351	1,400	1,400

政府保証付き融資枠の変動

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、ルノーには償還期限をさらに3年間延長するオプションがあり、毎年3分の1ずつ返済するものであった。

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。

政府保証付き融資枠は2023年度上半期に全額返済された。

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2023年12月31日現在で4,509百万ユーロ（2022年度は3,848百万ユーロ）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3,713百万ユーロ
- ・ トレジャリーノート796百万ユーロ

これらすべての借入及び金融負債は1年以内に満期となる。

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		6	6
社会的負債	2	-	2
税金負債*	582	34	616
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	591	40	631
* 短期（1年未満に期日が到来する分）	213		275
長期（1年後以降に期日が到来する分）	377		356

税金負債の変動は、主に子会社に対する税金負債の34百万ユーロの増加によるものである。

5.6 - 金融商品の未実現利益

これらは、日産のヘッジに含まれない円建てサムライ債による当社の負債をヘッジする金融商品に係る未実現為替差益である。

5.7 - 繰延収益

繰延収益は、当社の外貨建て金融商品に係る未実現為替差益からなる。これらの為替差益には、償還期限を過ぎた一部のヘッジ手段に係る為替の影響も含まれており、かかる為替の影響額は貸借対照表に計上され、ヘッジ項目に対する対称的な処理により損益計算書に振り替えられる。

6. 金融商品

6.1 - 金融商品及びリスク管理

それぞれに関する契約（想定元本で、また必要に応じて公正価値で表示）は、以下のとおりである。

(単位：百万ユーロ)	2023年		2022年	
	想定	公正価値	想定	公正価値
通貨スワップ	1,072	(142)	1,376	(27)
金利スワップ	50	(2)		
先渡買い	471	(1)	736	11

これらはすべて、ルノー・ファイナンスとの取引である。

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ヘッジするための通貨スワップ及び先渡為替予約取引を使用して行っている。ルノーSAはまた、子会社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。日産に対する金融投資のヘッジの一環として行う円建て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）及び短期資金（トレジャリーノート）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 - コミットメント契約

ルノーS.A.が受け手側であるコミットメント契約には、2023年度において設定済み未使用の与信枠3,310百万ユーロ（2022年度は3,430百万ユーロ）が含まれる。これらの与信枠については制限条項は含まれていない。

偶発債務

ルノーS.A.が代表しているフランス連結納税グループに含まれる各社は、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。

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)	2023年	2022年
当期純利益	926	364
引当金と繰延費用の増加	15	26
リスク引当金及び負債の純増	(24)	(14)
減損の純増額		(9)
売却資産の簿価（純額）	(163)	
合計	754	366

7.2 - 従業員

ルノーSAには従業員はいない。

7.3 - 取締役報酬及び経営幹部の報酬

2023年度に関して取締役に対して支払われる取締役報酬純額は861,260ユーロである（2022年度は915,090ユーロが支払われた）。

取締役会長は、取締役報酬を受領していない。

2023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。

2023年度中、経営幹部に対し合計113,919株の業績連動株式が付与された。

7.4 - 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	株式保有比率(%)	保有株式の帳簿価額	株式の価値の変動(2023年)
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)	537	2,513	100.00%	8,432	1,408
ダチア(ルーマニア、ミオヴェニ 115400、ウジネイ通り1) ⁽¹⁾	511	164	99.43%	813	(120)
日産(日本国、神奈川県横浜市神奈川区宝町2番地) ^{(2)*}	9,094		40.42%	5,562	
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	0
ソファサ(コロンビア、エンピガド N39、カレラ49) ⁽³⁾	1	29	27.66%	4	(17)
投資合計				14,823	1,271

2023年12月31日現在所有する株式についてのみ記載する。

(1) ダチアの換算レートは1ユーロ=4.9746ルーマニア・レイ

(2) 日産の換算レートは1ユーロ=156.33円

(3) ソファサの換算レートは1ユーロ=4,285.06コロンビア・ペソ

会社名(単位:百万ユーロ)	2023年度の売上高(税抜)	2023年度純利益	2023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)	42,221	(961)	
ダチア(ルーマニア、ミオヴェニ 115400、ウジネイ通り 1) ⁽¹⁾	5,248	107	160
日産(日本国、神奈川県横浜市神奈川区宝町2番地) ^{(2)*}		1,570	172
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⁾	657	(19)	8

2023年12月31日現在所有する株式についてのみ記載する。

(1) ダチアの平均換算レートは1ユーロ=4.9465ルーマニア・レイ

(2) 日産の換算レートは1ユーロ=163.552円

(3) ソファサの平均換算レートは1ユーロ=4,285コロンビア・ペソ

* 日産についてこの情報は本書の2023年度連結財務諸表に対する注12に示す。

** RNBVに関する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/finance/informations-financieres/documents-et-publications/>)。

投資の取得

注4.1を参照のこと。

7.5 - ルノーSAの5年間の決算概要

(単位：百万ユーロ)	2019	2020	2021	2022	2023
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					
税金、減価償却費、償却費及び引当金 控除前利益 ⁽¹⁾	485	(212)	464	186	798
法人所得税	80	100	123	148	155
税金、減価償却費、償却費及び引当金 控除後利益	383	(139)	538	364	926
支払配当金					73
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⁾	1.64	(0.72)	1.57	0.63	2.70
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	1.30	(0.47)	1.82	1.23	3.13
基本的1株当たり利益(希薄化後) ⁽²⁾	1.40	(0.51)	1.98	1.34	3.40
希薄化効果	0.10	(0.04)	0.16	0.11	0.27
配当金純額	0.00	0.00	0.00	0.25	1.85
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。

7.6 - 後発事象

年度末以降、報告すべき事象はない。

7.7 - 財務諸表の入手方法

ルノーS.A.の2023年度年次財務諸表はユニバーサル・レジストレーション・ドキュメントに含まれており、
2024年3月15日以降、過年度の財務諸表とともに下記のアドレスで入手可能となる。

<https://group.renault.com/finance/informations-financieres/documents-et-publications/>

[次へ](#)

5.2.4 Comptes annuels de Renault S.A.

5.2.4.1 États de synthèse

5.2.4.1.1 Compte de résultat

(en millions d'euros)	2023	2022
Produits d'exploitation	60	
Charges d'exploitation	(39)	(55)
Dotations et reprises aux provisions d'exploitation	(68)	(13)
RÉSULTAT D'EXPLOITATION	(47)	(68)
Produits des titres et revenus des prêts et créances rattachés à des participations	1833	558
Dotations et reprises aux provisions liées aux participations		
PRODUITS ET CHARGES LIÉS AUX PARTICIPATIONS (NOTE 5.2.5.3.1)	1833	558
Différences positives de change	3	4
Différences négatives de change	(3)	(1)
Dotations et reprises aux provisions pour risques de change		
PRODUITS ET CHARGES LIÉS AU CHANGE (NOTE 5.2.5.3.2)	-	3
Intérêts perçus et autres produits assimilés	1	1
Intérêts et charges assimilés	(1 025)	(267)
Reprises de provisions et transferts de charges		
Dotations et reprises financières aux amortissements et provisions	(3)	(11)
AUTRES PRODUITS ET CHARGES FINANCIERS (NOTE 5.2.5.3.3)	(1 027)	(277)
RÉSULTAT FINANCIER	806	284
RÉSULTAT COURANT AVANT IMPOTS	759	216
RÉSULTAT EXCEPTIONNEL (NOTE 5.2.5.3.4)	12	-
IMPOT SUR LES BÉNÉFICES (NOTE 5.2.5.3.5)	155	148
RÉSULTAT NET DE L'EXERCICE	926	304

5.2.4.1.2 Bilan actif

(en millions d'euros)	2023			2022
	Brut	Amortis. et provisions	Net	Net
Participations évaluées par équivalence (NOTE 5.2.5.4.1)	9 200		9 200	8 020
Autres participations et immobilisations financières (NOTE 5.2.5.4.2)	5 573		5 573	6 229
Créances rattachées à des participations (NOTE 5.2.5.4.3)	10 062	-	10 062	10 350
IMMOBILISATIONS FINANCIÈRES	33 925	-	33 925	33 598
ACTIF IMMOBILISÉ	33 925	-	33 925	33 598
CRÉANCES (NOTE 5.2.5.4.5)	506	-	506	331
VALEURS MOBILIÈRES DE PLACEMENT (NOTE 5.2.5.4.4)	175	1	174	166
INSTRUMENTS FINANCIERS À TERME	-	-	-	10
DISPONIBILITÉS	91	-	91	77
AUTRES COMPTES D'ACTIF (NOTE 5.2.5.4.5)	408	-	408	353
TOTAL ACTIF	35 105	1	35 104	34 535

05

Renault Group

Information financière et comptable

5.2.4.1.3 Bilan passif

(en millions d'euros)	2023	2022
Capital	1 127	1 127
Primes d'émission	4 782	4 782
Écart d'équivalence (5.2.5.4.1)	3 420	2 204
Réserves légale et réglementées	118	118
Report à nouveau	9 937	9 647
Résultat de l'exercice	920	304
CAPITAUX PROPRES (NOTE 5.2.5.5.1)	20 306	18 230
AUTRES FONDS PROPRES (NOTE 5.2.5.5.2)	130	130
PROVISIONS POUR RISQUES ET CHARGES (NOTE 5.2.5.5.3)	169	193
Emprunts obligataires	8 624	10 004
Emprunts et dettes auprès des établissements de crédit	306	1 402
Emprunts et dettes financières divers	4 509	3 848
EMPRUNTS ET DETTES FINANCIÈRES (NOTE 5.2.5.5.4)	13 529	15 254
AUTRES DETTES (NOTE II.5.2.5.5.5)	681	591
INSTRUMENTS FINANCIERS À TERME (NOTE 5.2.5.5.6)	(5)	
COMPTES DE RÉGULARISATION (NOTE 5.2.5.5.7)	345	131
TOTAL PASSIF	35 104	34 536

5.2.4.1.4 Tableau de flux de trésorerie

(en millions d'euros)	2023	2022
Capacité d'autofinancement (NOTE 5.2.5.7.1)	754	360
Variation du besoin en fonds de roulement	(73)	(100)
FLUX DE TRÉSORERIE DES OPÉRATIONS D'EXPLOITATION	681	267
Variation nette des autres participations	765	
Variation nette des prêts	225	(8)
Variation nette des Valeurs Mobilières de Placement	(9)	29
FLUX DE TRÉSORERIE LIÉS AUX INVESTISSEMENTS	981	26
Émissions d'emprunts obligataires	-	2 011
Remboursements d'emprunts obligataires	(1 170)	(207)
Variation nette des autres dettes porteuses d'intérêts	(405)	(2 032)
Dividendes versés aux actionnaires	(73)	
Frais d'émission et primes de remboursement sur emprunts obligataires	-	(30)
FLUX DE TRÉSORERIE LIÉS AUX FINANCEMENTS	(1 648)	(258)
TRÉSORERIE À L'OUVERTURE	77	42
Variation de la trésorerie	14	35
TRÉSORERIE À LA CLÔTURE	91	77

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

5.2.5 Annexe

Les informations ci-après constituent l'annexe aux comptes avant répartition de l'exercice clos le 31 décembre 2023. Le total du bilan est de 35 104 millions d'euros et le Compte de Résultat de l'exercice dégage un bénéfice de 920 millions d'euros.

L'exercice a une durée de douze mois, recouvrant la période du 1^{er} janvier au 31 décembre 2023.

Les comptes de l'exercice 2023 ont été arrêtés par le Conseil d'Administration de Renault S.A. le 14 février 2024.

Les comptes de la société Renault S.A. sont inclus dans les comptes consolidés de Renault S.A. (Renault Group).

5.2.5.1 Événements majeurs de l'exercice

En date du 08 novembre 2023, le Nouvel Accord de l'Alliance entre Renault Group et Nissan est entré en vigueur.

Aux termes de ce nouvel accord, Renault a transféré 28,4 % des actions Nissan Motor Co., Ltd. (sur un total de 43,4%) pour un montant de 3,7 milliards d'euros chez Natixis Fiduciaire dans le cadre du contrat de fiducie gestion « Newton », où les droits de vote sont exercés de manière neutre, sous réserve de certaines exceptions. Renault S.A. a reçu en contrepartie de ce transfert un actif financier représentant ses droits dans la Fiducie pour un montant équivalent. Renault S.A. continue de bénéficier pleinement des droits économiques (dividendes et produits de cession des actions) rattachés aux actions détenues par la Fiducie jusqu'à la vente de ces actions. Renault S.A. a toute latitude pour céder les actions Nissan détenues par la fiducie, sans être tenu de le faire dans un délai spécifique prédéterminé et dans le cadre d'un processus organisé et coordonné avec Nissan et dans lequel Nissan bénéficie d'un droit de première offre, à son profit ou au profit d'un tiers désigné.

Le 13 décembre 2023, ordre a été donné de vendre 211 millions d'actions Nissan Motor Co., Ltd au prix unitaire de 3,02 euros soit un total de 704 millions d'euros pour une valeur nominale de 650 millions d'euros. Cette opération a dégagé une plus-value de 108 millions d'euros. Nissan ayant annulé ces titres, le pourcentage d'intérêt de Renault S.A. dans Nissan Motor Co., Ltd s'élève désormais à 40,65%.

L'exercice de Nissan clos le 31 mars 2023 s'est soldé par un bénéfice de 1 670 millions d'euros (222 milliards de yens) et Renault S.A. a encaissé 172 millions d'euros (27 milliards de yens) de dividendes de la part de Nissan au cours de l'exercice 2023.

Le Groupe a remboursé sur 2023 deux emprunts obligataires dans le cadre du programme Shelf Registration sur le marché japonais pour un total de 58 milliards de yens (440 millions d'euros). A la date d'arrêtés 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 poursuit Renaultion Share Plan avec une nouvelle opération d'actionariat salarié en 2023 comprenant l'attribution gratuite de 8 actions à chacun des collaborateurs éligibles du Groupe dans 30 pays, dont plus de 95 000 collaborateurs ont pu bénéficier. Elle offrait également la possibilité, dans 23 pays, d'acquérir des actions à des conditions préférentielles (incluant une décote de 30 % et une attribution complémentaire d'actions gratuites, plafonnée à 8 actions gratuites). Le prix de référence de l'action dans le cadre de Renaultion Share Plan a été fixé à 37,54 euros, soit un prix de souscription de l'action de 20,28 euros après décote.

5.2.5.2 Règles et méthodes comptables

Les comptes annuels de l'exercice clos le 31 décembre 2023 de la société Renault S.A. ont été élaborés conformément au Plan Comptable Général de l'Autorité des Normes Comptables et aux dispositions légales et réglementaires françaises.

L'exercice a une durée de 12 mois, couvrant la période du 1^{er} janvier 2023 au 31 décembre 2023.

Les notes ci-après font partie intégrante des comptes annuels.

Ces comptes annuels ont été arrêtés par le Conseil d'Administration du 14 février 2024.

5.2.5.2.1 Immobilisations financières

Les Participations évaluées par équivalence sont des titres de sociétés contrôlées de façon exclusive. 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 de Renault Group ;
- les capitaux propres de ces sociétés sont déterminés sur la base des principes comptables retenus dans les comptes consolidés de Renault Group ; 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 ;

05

Renault Group

Information financière et comptable

- 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 « Écart 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 Autres participations et Immobilisations financières sont des titres de participation de sociétés non contrôlées de façon exclusive. Ils figurent au bilan de Renault S.A. 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 Créances rattachées à des participations sont enregistrées au coût historique. Une dépréciation est constatée dès lors qu'il existe un risque de non-recouvrement.

5.2.5.2.2 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.

5.2.5.2.3 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.

5.2.5.2.4 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).

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.

5.2.5.2.5 Titres participatifs

Les titres participatifs sont comptabilisés en autres fonds propres à leur valeur nominale et ne font l'objet d'aucune réévaluation.

5.2.5.2.6 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.

5.2.5.2.7 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. À 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.

5.2.5.2.8 Instruments dérivés et comptabilité de couverture

Les variations de valeur des instruments de couverture ne sont pas reconnues au bilan, sauf lorsque la reconnaissance en partie ou en totalité de ces variations permet d'assurer un traitement symétrique avec l'élément couvert.

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 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.

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 gains et pertes de change latents sont déterminés par comparaison du cours en vigueur à l'initiation de l'opération avec le cours de clôture.

Les gains et pertes de change réalisés sur les emprunts Samurai mis en place au titre de la couverture Nissan 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.

5.2.5.2.9 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.

5.2.5.3 Analyse du compte de résultat

5.2.5.3.1 Produits et charges liés aux participations

Les produits des titres et créances rattachées à des participations s'analysent comme suit :

(en millions d'euros)	2023	2022
Dividendes reçus de Nissan Motor Co. Ltd	173	84
Dividendes reçus de Automobiles DACIA SA	91	301
Dividendes reçus de Sofasa SA	14	5
Plus-value de cession de titres Nissan	108	-
Intérêts des prêts	791	188
TOTAL	1177	558

Le montant des intérêts des prêts concerne intégralement les filiales du Groupe.

La cession de titres Nissan Motor Co. Ltd a généré une plus-value de 108 millions d'euros constituée d'un produit de cession de 704 millions d'euros et d'une sortie de la valeur comptable de ces titres pour 650 millions d'euros.

5.2.5.3.2 Produits et charges liés au change

Le résultat de change de 2023 dégage une perte inférieure au million d'euros (contre un gain de 3 millions d'euros en 2022).

Il est constitué par les éléments suivants :

- une perte de change de 3 millions suite à la cession de titres Nissan ;
- un gain de change de 2 millions d'euros sur les billets de trésorerie principalement en dollar US et livre sterling ;
- un gain de 1 million d'euros sur les dividendes versés par Automobile Dacia SA.

5.2.5.3.3 Autres produits et charges financiers

En 2023, les autres produits et charges financiers représentent une perte de 367 millions d'euros (contre une perte de 267 millions d'euros en 2022) comprennent principalement les intérêts versés et autres charges assimilées pour 354 millions.

(en millions d'euros)	2023	2022
Intérêts courus nets sur emprunts obligataires (*)	(188)	(195)
Intérêts courus nets après swaps sur emprunts auprès des établissements de crédit	(13)	(35)
Intérêts courus des emprunts auprès des filiales	(86)	(37)
Intérêts courus sur titres participatifs	(9)	(18)
Autres charges financières	(13)	(9)
Autres (billets de trésorerie et commissions d'engagements)	(51)	(33)
TOTAL	(370)	(267)

(*) Le montant net des intérêts sur les emprunts obligataires se décompose en intérêts courus et versés pour 155 millions d'euros (135 millions d'euros en 2022), il n'y a pas d'intérêts courus et reçus sur les swaps en 2023, ni en 2022.

En 2023, les autres charges financières sont constituées des commissions sur cession de la créance CIR 2022 pour 13 millions d'euros (9 millions d'euros en 2022).

05

Renault Group

Information financière et comptable

5.2.5.3.4 Résultat exceptionnel

Dans le cadre du projet Horse, Renault S.A. a apporté lors d'une scission ses titres Automobile Dacia SA en échange de titres Renault Mécanique Roumanie pour 120 millions d'euros.

Renault S.A. a apporté ces nouveaux titres Renault Mécanique Roumanie à Renault s.a.s. En contrepartie de cet apport de titres Renault s.a.s a émis 226 917 nouveaux titres pour un montant global de 176 millions d'euros dans le cadre d'une augmentation de capital au profit de Renault S.A.

La mise en œuvre de Renault Share Plan a généré une charge nette de 43 millions d'euros.

Renault S.A. enregistre en 2023 un produit net de 0 millions d'euros au titre des plans d'attribution gratuite d'actions.

5.2.5.3.5 Impôts sur les bénéfices

Renault S.A. est la société tête de groupe de l'intégration fiscale française depuis le 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 des déficits 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.

Renault S.A. a imputé 057 millions de déficits pour la détermination du résultat fiscal 2023 dans la mesure où le résultat de l'intégration est un produit de 1312 millions d'euros.

Le produit d'impôt d'intégration fiscale constaté en 2023 s'élève à 218 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 avant impôts	Impôt				Résultat net		
		Théorique	Compensation	Crédit généré	Crédit d'impôt	Impôt net	Théorique	Comptable
Résultat courant taux normal	759	(02)	02			(02)	821	097
Résultat exceptionnel	12	(1)				(1)	12	11
Intégration fiscale		218				218		218
Dotations / provisions		-				-		-
Autres								
TOTAL	771	155	02	-	-	155	833	920

La situation fiscale latente de Renault S.A. s'analyse comme suit :

(en millions d'euros)	2023		2022		Variations	
	Actif ⁽¹⁾	Passif ⁽²⁾	Actif ⁽¹⁾	Passif ⁽²⁾	Actif ⁽¹⁾	Passif ⁽²⁾
Charges déduites (ou produits imposés) fiscalement et non encore comptabilisées	88	107	33	81	55	26
TOTAL	88	107	33	81	55	26

(1) Correspond à un crédit futur d'impôt.

(2) Correspond à un charge futur d'impôt.

Dans le cadre de l'intégration fiscale, les déficits reportables de Renault S.A. au 31 décembre 2023 s'élèvent à 17 941 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

5.2.5.4 Analyse du bilan actif

5.2.5.4.1 Participations évaluées par équivalence

Les mouvements de l'exercice s'analysent comme suit :

(en millions d'euros)	Montant en début d'exercice	Augmentations	Diminutions	Montant en fin d'exercice
TOTAL VALEURS NETTES	8 020	1 390	(120)	9 290
TOTAL NET	8 020	1 390	(120)	9 290

(1) Les augmentations s'expliquent d'un part par :

- Une augmentation de la participation dans Renault s.a.s. de 174 millions d'euros via les apports en nature des titres Renault Mécanique Roumanie.
- Les écarts d'équivalence pour un montant de 1 216 millions d'euros.

(2) Les diminutions s'expliquent par :

- la cession de Automobile DACIA SA dans le cadre du projet Marsé rémunéré par des titres de Renault Mécanique Roumanie.

Les participations évaluées par équivalence sont résumées dans la note 74.

5.2.5.4.2 Autres participations et immobilisations financières

Les mouvements de l'exercice s'analysent comme suit :

(en millions d'euros)	Montant en début d'exercice	Augmentations	Diminutions	Montant en fin d'exercice
Participation dans Nissan Motor Co. Ltd.	6 217		(656)	5 561
<i>Dont droits représentatifs d'actifs nets remis en fiducie</i>		3 728	(656)	3 072
Participation dans RNBV	12			12
TOTAL VALEURS BRUTES	6 229	3 728	(4 384)	5 573
Provisions pour dépréciation des autres participations et immobilisations financières	-			-
TOTAL NET	6 229	3 728	(4 384)	5 573

En 1999, Renault S.A. avait pris une participation dans la société Nissan Motor Co. Ltd. Au 31 décembre 2022, sa participation s'élevait à 1 831 837 027 titres représentant 43,40 % du capital. Ces titres sont cotés à la Bourse de Tokyo.

Avec l'entrée en vigueur du Nouvel Accord de l'Alliance, le 8 novembre 2023, Renault S.A. a transféré 3 728 millions d'euros de titres Nissan Motor Co. Ltd. chez Natixis, Fiduciaire dans le

cadre du contrat de fiducie « Newton ». Le 13 décembre 2023, Renault S.A. a donné l'ordre de céder 211 millions de titres pour une valeur nominale de 656 millions d'euros.

Au 31 décembre 2023, Renault S.A. détient 1 020 837 027 titres dont la valeur de marché unitaire s'élève à 554 yens (3,54€), soit 5 744 millions d'euros (418 yens (2,97 €) au 31 décembre 2022 soit 5 441 millions d'euros).

5.2.5.4.3 Prêts et créances rattachés à des participations

Les mouvements de l'exercice s'analysent comme suit :

(en millions d'euros)	Montant en début d'exercice	Augmentations	Diminutions	Montant en fin d'exercice
Dividendes à recevoir *	69	-	(69)	0
Prêts	19 281	2 660	(2 885)	19 056
TOTAL VALEURS BRUTES (1)	19 350	2 660	(2 948)	19 062
Provisions pour dépréciation	-	-	-	-
TOTAL NET	19 350	2 660	(2 948)	19 062
<i>(1) Dont part à moins d'un an</i>	<i>19 339</i>			<i>19 062</i>
<i>Dont part à plus d'un an</i>	<i>11</i>			<i>-</i>

* Net des réévaluations de change.

05

Renault Group

Information financière et comptable

Les prêts comprennent :

- 9 843 millions d'euros de placements de trésorerie auprès de Renault Finance (10 341 millions d'euros en 2022) ;
- 8 550 millions d'euros de comptes courants résultant de conventions de centralisation de gestion de trésorerie de filiales du Groupe (8 310 millions d'euros en 2022) ;

- 600 millions d'euros auprès de RCI dans le cadre d'une convention de gage-espèces (700 millions d'euros en 2022) ;
- 5 millions d'euros de prêt à Renault Tanger Méditerranée (RTM) (90 millions d'euros en 2022).

Le poste des prêts concerne intégralement les filiales du Groupe.

5.2.5.4.4 Valeurs mobilières de placement

Les valeurs mobilières de placement comprennent les titres de Renault S.A. auto-détenus pour 213 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	5 310 961	5 994 584*	13 165 535	7 355 407				5 324 520
Actions affectées	138	(47)	71					162
Actions non affectées	24	(157)	142					9
Actions - contrat de liquidité	4		278	(279)				8
Montant Brut (en millions d'euros)	166	(204)	491	(279)	-			174
Dépréciation (en millions d'euros)	-							-
TOTAL (en millions d'euros)	166	(204)	491	(279)	-	-	-	174

* Il comprend les attributions de 2 627 414 actions au titre du SharePlan 2022 de février et l'attribution de 2 100 693 actions au titre du SharePlan 2023 de novembre.

5.2.5.4.4.1 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. 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, ou cas par cas, pour les départs à l'initiative de l'entreprise.

En 2023, le plan 30 d'attribution d'actions de performance a été mis en place portant sur 1 807 441 d'actions représentant une valorisation de 66 millions d'euros. La période d'acquisition des droits est de trois ans sans période d'inaccessibilité des actions.

Le co-investissement en 2023 représente 296 035 actions d'une valeur de 10 millions d'euros.

5.2.5.4.4.1.1 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	4 473 701
Attribuées	2 171 101
Options levées ou droits définitivement acquis*	1 046 820
Options annulées	390 090
Options restant à lever et droits en cours d'acquisition au 31 décembre 2023	5 207 892

* Les droits d'attribution d'actions de performance définitivement acquis correspondent au plan 27 non-résident attribué en 2020, au plan 28 non-résident attribué 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

5.2.5.4.4.1.2 Plans d'attribution d'actions de performance

A partir du plan 20, la période d'acquisition est de 3 années sans période de conservation pour les résidents fiscaux français et étrangers.

05

N° de plan	Type de plan	Date d'attribution	Droits d'attribution au 31 décembre 2023	Date d'acquisition définitive	Période de conservation
Plan 27*	Actions de performance	13 février 2020		13 février 2023	Néant
Plan 28	Actions de performance	23 avril 2021	1 456 046	23 avril 2024	Néant
Plan 29	Actions de performance	25 mai 2022	1 641 890	25 mai 2025	Néant
Plan 30	Actions de performance	15 février 2023	1 609 426	15 février 2026	Néant
Plan 30 - additionnel 2023	Actions de performance	14 décembre 2023	198 015	14 décembre 2026	Néant
Plan 29 - Co-Invest 2022	Actions de performance	15 février 2023	209 750	15 février 2026	2 ans à partir de la date d'acquisition
Plan 30 - Co-Invest 2023	Actions de performance	14 décembre 2023	86 285	14 février 2027	1 an et 10 mois à partir de la date d'acquisition
TOTAL			5 201 412		

* Les droits d'attribution d'actions de performance de ces plans ont été perdus ou définitivement acquis en 2023.

5.2.5.4.5 Créances et autres comptes d'actif

Les créances sont essentiellement constituées :

- Des créances clients constituées de factures à établir de 106 millions d'euros au titre des actions de performance (contre 93 millions d'euros en 2022) dans le cadre de la convention de refacturation entre Renault S.A. et Renault s.a.s ;
- Des créances fiscales détaillées dans le tableau ci-dessous.

(en millions d'euros)	Montant en début d'exercice	Augmentations	Diminutions	Montant en fin d'exercice
CREANCES FISCALES				
Impôt sur les sociétés Acompte	-	190		190
CIR : Crédit Impôt Recherche	124	132	(128)	128
Créances de l'IFF	-		-	-
Autres créances fiscales	67	-	(7)	60
TOTAL VALEURS BRUTES (1)	191	322	(135)	378
PROVISIONS POUR DEPRECIATION				
CIR : Crédit Impôt Recherche	-	-		-
TOTAL	-	-	-	-
TOTAL NET	191	322	(135)	378
(1) Dont part à moins d'un an	67			224
Dont part à plus d'un an	127			154

Les augmentations sont constituées principalement de l'acompte d'impôt sur les sociétés pour 190 millions d'euros, de créances sur Crédit Impôt Recherche de l'année pour 129 millions d'euros et du complément du CIR 2022 pour 3 millions d'euros.

Les diminutions sont constituées de la cession de créance du Crédit Impôt Recherche 2022 pour 128 millions d'euros.

- Des créances 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 S.A. sur le marché pour 22 millions d'euros.

05

Renault Group

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 (1.1)	81	-	(12)	19
Primes de remboursement sur obligations (1.2)	9	-	(8)	0
Écart de conversion actif (1.3)	314	110	(47)	388
TOTAL (2)	354	110	(62)	408
(1) Dont part à moins d'un an	329			393
Dont part à plus d'un an	25			15

(1) Charges à répartir constituées de subventions versées et de frais d'émission sur divers emprunts;

(2) Primes de remboursement sur divers emprunts à long terme (entre 5 et 7 ans);

(3) Écarts 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 150 millions.

5.2.5.5 Analyse du bilan passif

5.2.5.5.1 Capitaux propres

La variation des capitaux propres s'analyse comme suit :

(en millions d'euros)	Solde en début d'exercice	Affectation du résultat 2022	Distribution	Résultat 2023	Autres	Solde en fin d'exercice
Capital	1 127					1 127
Primes d'émission	4 782					4 782
Écart d'équivalence (5.2.5.4.1)	2 204				1 210	3 420
Réserves légale et réglementées	118					118
Report à nouveau	9 647	201				9 937
Résultat de l'exercice	304	(201)	(73)	920		920
TOTAL	18 230	-	(73)	920	1 210	20 305

Le montant des réserves non distribuables s'élève à 2 317 millions d'euros au 31 décembre 2023.

Au 31 décembre 2023, 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	24,24 %
Salariés	14 982 490	5,07 %	24 018 464	6,56 %
Auto-contrôle	5 324 520	1,80 %		
Nissan	44 358 348	15,00 %		
Autres	186 069 010	63,12 %	253 402 044	69,20 %
TOTAL	295 722 284	100 %	306 196 338	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

5.2.5.5.2 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 2023, il reste sur le marché 797 059 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 293 euros au 31 décembre 2023 (270,58 euros au 31 décembre 2022).

La rémunération 2023 de 10 millions d'euros (15 millions d'euros en 2022) figure dans les intérêts versés et autres charges assimilées.

5.2.5.5.3 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 *	182	07	(81)	(10)	158
Autres provisions pour risques	11	-	-	-	11
TOTAL	193	07	(81)	(10)	109
* <i>Dont part à moins d'un an</i>	100				2
<i>Dont part à plus d'un an</i>	93				167

Une provision pour charge de 159 millions d'euros (182 millions en 2022) a été constituée suite à la décision d'attributions d'actions gratuites existantes.

Chacun des litiges connus dans lesquels Renault S.A. est impliqué a fait l'objet d'un examen à la date d'arrêté 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.

5.2.5.5.4 Emprunts et dettes financières

5.2.5.5.4.1 Emprunts obligataires

Les emprunts obligataires s'élèvent à 8 024 millions d'euros au 31 décembre 2023 (10 004 millions d'euros au 31 décembre 2022).

Sur l'année 2023, les principales évolutions sont :

- le remboursement de l'emprunt EMTN49 émis le 08 mars 2017, d'une durée de 0 ans pour un nominal de 750 millions d'euros et d'un coupon de 1 % ;

- le remboursement de l'emprunt obligataire (Samouraï 22) émis le 3 juillet 2018, d'une durée de 5 ans, pour un nominal de 18,3 milliards de yens (142 millions d'euros) et un coupon de 0,49 % ;
- le remboursement de l'emprunt obligataire (Samouraï 23) émis le 0 juillet 2021, d'une durée de 2 ans, pour un nominal de 40 milliards de yens (304 millions d'euros) et un coupon de 1,03 %.

05**Renault Group**

Information financière et comptable

Ventilations par échéances

(en millions d'euros)	31 décembre 2023						
	TOTAL	- 1 an	1 à 2 ans	2 à 3 ans	3 à 4 ans	4 à 5 ans	+ 5 ans
Valeur nominale	8 566	1 593	2 280	3 093	1 000	600	-
Intérêts courus	58	58					
TOTAL	8 624	1 651	2 280	3 093	1 000	600	-

(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	9 039	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

Ventilation par devise

(en millions d'euros)	31 décembre 2023		31 décembre 2022	
	Avant couverture	Après couverture	Avant couverture	Après couverture
Euros	5 850	6 928	6 606	7 990
Yen	2 774	1 696	3 398	2 014
TOTAL	8 624	8 624	10 004	10 004

Ventilation par nature de taux

(en millions d'euros)	31 décembre 2023		31 décembre 2022	
	Avant couverture	Après couverture	Avant couverture	Après couverture
Taux fixe	8 624	8 566	10 004	9 947
Taux variable		58		57
TOTAL	8 624	8 624	10 004	10 004

5.2.5.5.4.2 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 351 millions d'euros au 31 décembre 2023 (1 400 millions d'euros au 31 décembre 2022).

Sur l'année 2023, les principales évolutions sont :

- l'émission le 25 octobre 2023 d'un emprunt d'une durée de 4 ans pour un montant nominal de 50 millions d'euros ;
- le dernier remboursement de 330 millions d'euros le 6 février 2023 sur la 1^{ère} tranche du PGE d'un montant nominal de 2 milliards d'euros ;
- le dernier remboursement de 330 millions d'euros le 22 mars 2023 sur la 2^{ème} tranche du PGE d'un montant nominal de 1 milliard d'euros ;
- le dernier remboursement de 330 millions d'euros le 23 juin 2023 sur la 3^{ème} tranche du PGE d'un montant nominal de 1 milliard d'euros ;
- le remboursement le 17 juillet 2023 d'un emprunt d'une durée de 3 ans pour un montant nominal de 50 millions d'euros ;
- le remboursement le 30 août 2023 d'un emprunt d'une durée de 5 ans pour un montant nominal de 50 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

Ventilation par échéances

(en millions d'euros)	31 décembre 2023				
	TOTAL	- 1 an	1 à 2 ans	2 à 3 ans	3 à 4 ans
Valeur nominale	350	190	110	-	50
Intérêts courus	1	1			
TOTAL	351	191	110	-	50

(en millions d'euros)	31 décembre 2022				
	TOTAL	- 1 an	1 à 2 ans	2 à 3 ans	3 à 4 ans
Valeur nominale	1390	1090	190	110	
Intérêts courus	10	10			
TOTAL	1400	1100	190	110	-

Ventilation par devise

(en millions d'euros)	31 décembre 2023		31 décembre 2022	
	Avant couverture	Après couverture	Avant couverture	Après couverture
Euros	351	351	1400	1400
TOTAL	351	351	1400	1400

Ventilation par nature de taux

(en millions d'euros)	31 décembre 2023		31 décembre 2022	
	Avant couverture	Après couverture	Avant couverture	Après couverture
Taux fixe	301	301	356	356
Taux variable	50	50	1044	1044
TOTAL	351	351	1400	1400

Évolution du Prêt Garanti par l'État

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.

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 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.

L'intégralité du solde du prêt garanti par l'État a été remboursée au cours du 1^{er} semestre 2023.

5.2.5.5.4.3 Emprunts et dettes financières divers

Les emprunts et dettes financières divers s'élèvent à 4 509 millions d'euros au 31 décembre 2023 (3 848 millions au 31 décembre 2022). Ils sont essentiellement composés de :

- 3 713 millions d'euros d'emprunts auprès de filiales du Groupe dont la trésorerie est excédentaire;
- 796 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.

05

Renault Group

Information financière et comptable

5.2.5.5.5 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	-	0	0
Dettes sociales	2	-	2
Dettes fiscales *	582	34	616
Dettes sur autres immobilisations et comptes rattachés	5	-	5
Autres dettes diverses	2	-	2
TOTAL	591	40	631
* Dont part à moins d'un an	213		275
Dont part à plus d'un an	377		356

La variation des dettes fiscales correspond principalement à une augmentation de la dette d'impôt vis-à-vis des filiales pour 34 millions d'euros.

5.2.5.5.6 Instruments financiers passif

Il s'agit des écarts de change latents sur les instruments de couverture adossés aux emprunts Samourai en JPY non inclus dans la couverture Nissan.

5.2.5.5.7 Comptes de régularisation passif

Les comptes de régularisation passif intègrent les écarts de conversion passifs sur les instruments en devises de la société. Ces écarts contiennent également les effets de change réalisés sur certains instruments de couverture dont

la date de maturité est dépassée et dont l'effet de change est conservé au bilan pour être recyclé en compte de résultat de façon symétrique à l'élément couvert.

5.2.5.6 Instruments financiers

5.2.5.6.1 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)	2023		2022	
	Notionnel	Juste valeur	Notionnel	Juste valeur
Swaps de devises	1072	(142)	1376	(27)
Swap de taux	50	(2)		
Achats à terme	471	(1)	736	11

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 de sa participation financière dans Nissan sont réalisés à taux fixe.

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

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 pour contrepartie 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 0.2).

La documentation contractuelle des 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.

5.2.5.6.2 Engagements donnés et reçus

Les engagements reçus de Renault S.A. comprennent les lignes de crédit ouvertes non utilisées pour un montant de 3 310 millions d'euros en 2023 contre 3 430 millions d'euros en 2022. Ces lignes ne sont pas assorties de clauses restrictives.

l'objet de contrôles fiscaux. 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.

Passifs éventuels

Les sociétés membres de l'intégration fiscale française dont Renault S.A. est la tête de Groupe font périodiquement

5.2.5.7 Autres éléments d'information**5.2.5.7.1 Capacité d'autofinancement**

La capacité d'autofinancement est déterminée comme suit :

(en millions d'euros)	2023	2022
Résultat net	926	304
Dotations aux amortissements, charges à répartir	15	26
Dotations nettes aux provisions pour risques et charges	(24)	(14)
Dotations nettes aux provisions pour dépréciation		(9)
Valeur nette des éléments cédés	(163)	
TOTAL	754	306

5.2.5.7.2 Effectifs

Renault S.A. ne compte aucun salarié.

5.2.5.7.3 Jetons de présence versés aux administrateurs et rémunérations des mandataires sociaux

Le montant net des jetons de présence à verser aux administrateurs s'élève à 801 200 euros au titre de 2023 (915 090 euros versés au titre de 2022). 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 2023, incluant les parts variables provisoires s'élèvent à 4 millions d'euros.

Le nombre d'actions de performance attribuées en 2023 aux mandataires sociaux s'élève à 113 919 actions.

05

Renault Group

Information financière et comptable

5.2.5.7.4 Tableaux des filiales et participations

Participations directes

Sociétés (en millions d'euro)	Capitaux propres hors capital social et résultat de l'exercice		Quote part du capital détenu en %	Valeur d'inventaire des titres détenus	Variation valeur d'inventaire 2023
	Capital				
PARTICIPATIONS					
Renault s.a.s 122-122 bis avenue du Général Leclerc 92100 Boulogne-Billancourt	587	2 518	100,00 %	8 482	1 408
Dacia 1 rue Uzinei 115400 Mioveni ROUMANIE ⁽¹⁾	511	164	90,48 %	818	(120)
Nissan 2 Takara-Cho, Kanagawa-Ku, Yokohama-Shi, Kanagawa-Ken JAPON ⁽²⁾	9 094		40,42 %	5 562	
RNBV Jaohthavenweg 180, 1081KJ Amsterdam PAYS-BAS ^{**}	6		50,00 %	12	
Sofasa Carrera 49 N°39 Envigado COLOMBIE ⁽³⁾	1	29	27,66 %	4	(17)
TOTAL PARTICIPATIONS				14 823	1 271

Seuls les titres détenus au 31 décembre 2023 sont mentionnés.

⁽¹⁾ le cours de conversion retenu pour Dacia est de 4,9745 lei roumaine pour un euro.⁽²⁾ le cours de conversion retenu pour Nissan est de 155,33 yens pour un euro.⁽³⁾ le cours de conversion retenu pour Sofasa est de 4288,06 pesos colombiens pour un euro.

Sociétés (en millions d'euro)	Chiffres d'affaires HT sur 12 mois se clôturant le 31/12/2023	Bénéfice net ou perte du dernier exercice	Dividendes encaissés par Renault SA en 2023
	PARTICIPATIONS		
Renault s.a.s 122-122 bis avenue du Général Leclerc 92100 Boulogne-Billancourt	42 221	(901)	
Dacia 1 rue Uzinei 115400 Mioveni ROUMANIE ⁽¹⁾	5 248	107	160
Nissan 2 Takara-Cho, Kanagawa-Ku, Yokohama-Shi, Kanagawa-Ken JAPON ⁽²⁾		1 570	172
RNBV Jaohthavenweg 180, 1081KJ Amsterdam PAYS-BAS ^{**}			
Sofasa Carrera 49 N°39 Envigado COLOMBIE ⁽³⁾	657	(19)	8

⁽¹⁾ le cours de conversion moyen retenu pour Dacia est de 4,9465 lei roumaine pour un euro.⁽²⁾ le cours de conversion moyen retenu pour Nissan est de 153,552 yens pour un euro.⁽³⁾ le cours de conversion moyen retenu pour Sofasa est de 4288 pesos colombiens pour un euro.* Pour Nissan, les informations sont disponibles dans la note 12 du Document d'Enregistrement Universel 2022 du Groupe Renault à l'adresse suivante : <https://group.renault.com/finance/informations-financieres/documents-et-publications/>^{**} Pour RNBV, les informations ne sont pas disponibles.

Participations indirectes

La liste des filiales détenues indirectement par Renault S.A. est disponible dans le document « Informations complémentaires sur la composition du Groupe Renault » 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/>

Mentions relatives aux prises de participation

Ocf. Note II.4.1.

5.2.5.7.5 Résultats financiers des 5 derniers exercices

(en millions d'euros)	2019	2020	2021	2022	2023
Situation financière en fin d'exercice					
Capital	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					
Chiffre d'affaires hors taxes					
Résultat avant impôt, amortissements et provisions ⁽¹⁾	485	(212)	404	186	798
Impôt sur les bénéfices	80	100	123	148	155
Résultat après impôt, amortissements et provisions	383	(139)	538	304	926
Résultat distribué					73
Résultat par action en euros					
Résultat avant impôt, amortissements et provisions ⁽¹⁾	1,64	(0,72)	1,57	0,68	2,70
Résultat après impôt, amortissements et provisions	1,30	(0,47)	1,82	1,23	3,13
Résultat par action de base et dilué ⁽²⁾	1,40	(0,01)	1,98	1,34	3,40
Effet de la dilution potentielle des instruments dilutifs sur le résultat par action	0,10	(0,04)	0,16	0,11	0,27
Dividende net attribué à chaque action	0,00	0,00	0,00	0,25	1,85
Personnel⁽³⁾					

(1) Les provisions sont constituées par les dotations de l'exercice, déduction faite des reprises de provisions dérivées sans objet et des provisions utilisées.

(2) Calculé en tenant compte du nombre moyen d'actions en fin d'exercice.

(3) Pas d'effectif.

5.2.5.7.6 Événements postérieurs à la clôture

Aucun événement postérieur à la clôture n'est à mentionner.

5.2.5.7.7 Consultation des états financiers

Les états financiers 2023, à partir du 15 mars 2024, ainsi que ceux des années précédentes, sont inclus dans le Document d'Enregistrement Universel disponible à l'adresse suivante :

<https://group.renault.com/finance/informations-financieres/documents-et-publications/>

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	75,733	41,659	68,008
製品及びサービス売上原価		(37,145)	(60,639)	(33,720)	(55,048)
研究開発費	10-A	(2,125)	(3,469)	(2,313)	(3,776)
販売費及び一般管理費		(4,526)	(7,389)	(4,473)	(7,302)
その他の営業利益及び営業費用	6	(379)	(619)	(253)	(413)
その他の営業利益		425	694	720	1,175
その他の営業費用		(804)	(1,313)	(973)	(1,588)
営業利益(損失)		2,216	3,618	900	1,469
実質有利子負債コスト		(181)	(295)	(255)	(416)
総有利子負債コスト		(349)	(570)	(301)	(491)
現金及び金融資産に係る収益		168	274	46	75
その他の財務収益及び財務費用		(305)	(498)	(40)	(65)
財務収益(費用)	7	(486)	(793)	(295)	(482)
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	691	515	841
日産	12	526	859	380	620
その他の関連会社及び共同支配企業	13	(103)	(168)	135	220
税引前利益		2,153	3,515	1,120	1,828
当期税金及び繰延税金	8	(533)	(870)	(571)	(932)
継続事業からの当期純利益		1,620	2,645	549	896
継続事業からの当期純利益 - 親会社株主持分		1,650	2,694	524	855
継続事業からの当期純利益 - 非支配株主持分		(30)	(49)	25	41
非継続事業からの当期純利益	3	(2,320)	(3,787)	418	682
非継続事業からの当期純利益 - 親会社株主持分		(1,988)	(3,245)	364	594
非継続事業からの当期純利益 - 非支配株主持分		(332)	(542)	54	88
当期純利益		(700)	(1,143)	967	1,579
当期純利益 - 親会社株主持分		(338)	(552)	888	1,450
当期純利益 - 非支配株主持分		(362)	(591)	79	129
基本的1株当たり利益 ⁽²⁾ (単位:ユーロ/円)		(1.24)	(202.43)	3.25	530.56
継続事業の基本的1株当たり利益 - 親会社株主持分		6.07	990.93	1.92	313.44
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)	(1,193.36)	1.33	217.12
希薄化後1株当たり利益 ⁽²⁾ (単位:ユーロ/円)		(1.24)	(202.43)	3.24	528.93

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	990.93	1.91	311.81
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)	(1,193.36)	1.33	217.12
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)	(273)	(870)	(1,143)	1,538	(571)	967	2,511	(932)	1,579
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	522	51	573	327	(23)	304	534	(38)	496
確定給付型年金制度に係る数理計算上の差異	320	31	351	522	51	573	134	(35)	99	219	(57)	162
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	315	20	335
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	1,433	(119)	1,314	181	(27)	154	295	(44)	251
在外事業に係る為替換算調整勘定	(10)	-	(10)	(16)	-	(16)	30	-	30	49	-	49
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	116	-	116	21	-	21	34	-	34
日産に対する投資の部分的ヘッジ	(25)	-	(25)	(41)	-	(41)	4	-	4	7	-	7
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	534	(126)	408	65	(28)	37	106	(46)	60
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)	(21)	7	(15)	(5)	1	(4)	(8)	2	(7)
非継続事業から損益に再分類された項目 ⁽³⁾	528	-	528	862	-	862	66	-	66	108	-	108
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	1,956	(69)	1,887	508	(50)	458	829	(82)	748
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	320	-	320	571	-	571	932	-	932
確定給付型年金制度に係る数理計算上の差異	193	-	193	315	-	315	421	-	421	687	-	687
その他	3	-	3	5	-	5	150	-	150	245	-	245

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	1,159	-	1,159	634	-	634	1,035	-	1,035
在外事業に係る為替換算調整勘定	755	-	755	1,233	-	1,233	580	-	580	947	-	947
その他	(45)	-	(45)	(73)	-	(73)	54	-	54	88	-	88
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	1,479	-	1,479	1,205	-	1,205	1,967	-	1,967
その他の包括利益項目(A)+(B)	2,104	(42)	2,062	3,435	(69)	3,366	1,713	(50)	1,663	2,796	(82)	2,715
包括利益	1,937	(575)	1,362	3,162	(939)	2,223	3,251	(621)	2,630	5,307	(1,014)	4,293
親会社株主持分			1,670			2,726			2,539			4,145
非支配株主持分			(308)			(503)			91			149

(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	7,673	6,398	10,445
有形固定資産	10-B	11,705	19,108	16,167	26,393
関連会社及び共同支配企業に対する投資		18,210	29,728	16,955	27,679
日産	12	17,487	28,548	16,234	26,502
その他の関連会社及び共同支配企業	13	723	1,180	721	1,177
長期金融資産	22	413	674	373	609
繰延税金資産	8	593	968	550	898
その他の非流動資産	17	938	1,531	966	1,577
非流動資産合計		36,559	59,683	41,409	67,600
流動資産					
棚卸資産	14	5,213	8,510	4,792	7,823
販売金融債権	15	44,247	72,233	39,498	64,480
自動車顧客債権	16	998	1,629	788	1,286
短期金融資産	22	1,416	2,312	1,380	2,253
未収還付税金	17	154	251	128	209
その他の流動資産	17	4,097	6,688	3,688	6,021
現金及び現金同等物	22	21,774	35,546	21,928	35,797
売却目的で保有する資産	3	3,861	6,303	129	211
流動資産合計		81,760	133,473	72,331	118,080
資産合計		118,319	193,156	113,740	185,681

	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	1,840	1,127	1,840
資本剰余金		3,785	6,179	3,785	6,179
自己株式		(208)	(340)	(237)	(387)
金融商品再評価額		208	340	5	8
為替換算調整勘定		(2,146)	(3,503)	(3,407)	(5,562)
その他の剰余金		26,370	43,049	25,159	41,072
当期純利益 親会社株主持分		(338)	(552)	888	1,450
資本 親会社株主持分		28,798	47,013	27,320	44,600
資本 非支配株主持分		741	1,210	574	937
資本合計	18	29,539	48,222	27,894	45,537
非流動負債					
繰延税金負債	8	1,021	1,667	1,009	1,647
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	1,680	1,355	2,212
その他の引当金 長期	20	1,341	2,189	1,291	2,108
長期金融負債	23	10,738	17,530	13,232	21,601
不確実な税金負債に対する引当金 長期	21	234	382	217	354
その他の非流動負債	21	1,372	2,240	1,457	2,379
非流動負債合計		15,735	25,687	18,561	30,301
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	73	85	139
その他の引当金 短期	20	1,087	1,775	1,550	2,530
短期金融負債	23	4,605	7,518	3,605	5,885
販売金融負債	23	48,999	79,991	45,123	73,663
営業債務		8,405	13,721	7,975	13,019
未払税金	21	312	509	266	434
不確実な税金負債に対する引当金 短期	21	21	34	6	10
その他の流動負債	21	8,698	14,199	8,493	13,865
売却目的で保有する資産に関連する負債	3	873	1,425	182	297
流動負債合計		73,045	119,246	67,285	109,843
資本及び負債合計		118,319	193,156	113,740	185,681

[次へ](#)

連結持分変動計算書

	株数	資本金		資本剰余金		自己株式		金融商品 再評価額		為替換算調整 勘定		その他の剰余金		当期純利益 (親会社株主持分)		資本 (親会社株主持分)		資本(非支配株主 持分)		資本合計	
	千株	百万 ユーロ	億円	百万 ユーロ	億円	百万 ユーロ	億円	百万 ユーロ	億円	百万 ユーロ	億円	百万 ユーロ	億円	百万 ユーロ	億円	百万 ユーロ	億円	百万 ユーロ	億円	百万 ユーロ	億円
2020年12月 31日 現在残高	295,722	1,127	1,840	3,785	6,179	(284)	(464)	384	627	(4,108)	(6,706)	31,876	52,038	(8,008)	(13,073)	24,772	40,440	566	924	25,338	41,364
2021年度純 利益														888	1,450	888	1,450	79	129	967	1,579
その他の包 括利益 項目 ⁽¹⁾								432	705	701	1,144	518	846			1,651	2,695	12	20	1,663	2,715
2021年度包 括利益		-	-	-	-	-	-	432	705	701	1,144	518	846	888	1,450	2,539	4,145	91	149	2,630	4,293
2020年度利 益処分												(8,008)	(13,073)	8,008	13,073	-	-			-	-
配当金																-	-	(81)	(132)	(81)	(132)
自己株式の (取得)/ 処分及び増 資 による影響 額						47	77									47	77			47	77
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)	(1,324)			773	1,262			(38)	(62)			(38)	(62)
2021年12月 31日 現在残高	295,722	1,127	1,840	3,785	6,179	(237)	(387)	5	8	(3,407)	(5,562)	25,159	41,072	888	1,450	27,320	44,600	574	937	27,894	45,537
2022年度純 利益														(338)	(552)	(338)	(552)	(362)	(591)	(700)	(1,143)

その他の包括利益項目								203	331	1,248	2,037	557	909			2,008	3,278	54	88	2,062	3,366	
2022年度包括利益		-	-	-	-	-	-	203	331	1,248	2,037	557	909	(338)	(552)	1,670	2,726	(308)	(503)	1,362	2,223	
2021年度利益処分												888	1,450	(888)	(1,450)	-	-			-	-	
配当金																-	-	(41)	(67)	(41)	(67)	
自己株式の(取得)/処分及び増資による影響額						29	47									29	47				29	47
所有持分の増減										13	21	(178)	(291)			(165)	(269)	516	842	351	573	
株式報酬及びその他の費用								-	-			(56)	(91)			(56)	(91)	-	-	(56)	(91)	
2022年12月31日現在残高	295,722	1,127	1,840	3,785	6,179	(208)	(340)	208	340	(2,146)	(3,503)	26,370	43,049	(338)	(552)	28,798	47,013	741	1,210	29,539	48,222	

- (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	2,645	549	896
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	5,766	3,894	6,357
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)	(691)	(515)	(841)
その他の非資金的収益及び費用（利息・税金調整前）	26-A	288	470	240	392
非上場関連会社及び共同支配企業からの受取配当金		23	38	29	47
キャッシュ・フロー（利息・税金調整前）⁽²⁾		5,040	8,228	4,197	6,852
上場企業からの受取配当金		64	104	-	-
消費者向け融資の純増減		(1,383)	(2,258)	47	77
ディーラー向け更新可能融資の純増減		(3,677)	(6,003)	1,534	2,504
販売金融債権の（増加）減少		(5,060)	(8,260)	1,581	2,581
販売金融部門による社債の発行	23-C	3,614	5,900	686	1,120
販売金融部門による社債の償還	23-C	(3,588)	(5,857)	(4,342)	(7,088)
販売金融部門のその他の負債の純増減		4,185	6,832	1,073	1,752
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	224	(219)	(358)
販売金融部門に係る金融資産・負債の純増減		4,348	7,098	(2,802)	(4,574)
資産計上したリース用資産の増減		(217)	(354)	(413)	(674)
運転資本の増減（税金調整前）	26-B	404	660	(307)	(501)
営業活動によるキャッシュ・フロー（利息・税金調整前）		4,579	7,475	2,256	3,683
利息の受取額		172	281	45	73
利息の支払額		(345)	(563)	(248)	(405)
当期税金（支払）/受取額		(479)	(782)	(335)	(547)
継続事業の営業活動によるキャッシュ・フロー		3,927	6,411	1,718	2,805
非継続事業の営業活動によるキャッシュ・フロー	3	(314)	(513)	691	1,128
有形固定資産及び無形資産への投資 ⁽³⁾	26-C	(2,640)	(4,310)	(2,686)	(4,385)
有形固定資産及び無形資産の処分		410	669	567	926
支配の獲得を伴う持分の取得、取得現金控除後		-	-	(103)	(168)
その他の持分の取得		(132)	(215)	(129)	(211)
支配の喪失を伴う持分の売却、譲渡現金控除後		(38)	(62)	-	-
その他の持分の売却 ⁽⁴⁾		47	77	1,182	1,930
自動車部門に係るその他有価証券及び貸付の純（増）減		(126)	(206)	(142)	(232)
継続事業の投資活動によるキャッシュ・フロー		(2,479)	(4,047)	(1,311)	(2,140)
非継続事業の投資活動によるキャッシュ・フロー	3	(815)	(1,330)	(305)	(498)
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	88	(2)	(3)
非支配株主に対する支払配当金	18-H	(41)	(67)	(81)	(132)
自己株式の（取得）売却		(60)	(98)	(36)	(59)
株主に係るキャッシュ・フロー		(47)	(77)	(119)	(194)
自動車部門に係る社債発行	23-C	2,062	3,366	2,239	3,655
自動車部門に係る社債償還	23-C	(240)	(392)	(829)	(1,353)
自動車部門に係るその他の金融負債の純増（減）		(2,575)	(4,204)	(1,769)	(2,888)
自動車部門に係る金融負債の純増減	23-B	(753)	(1,229)	(359)	(586)
継続事業の財務活動によるキャッシュ・フロー		(800)	(1,306)	(478)	(780)
非継続事業の財務活動によるキャッシュ・フロー	3	322	526	(153)	(250)
現金及び現金同等物の増加（減少）		(159)	(260)	162	264

- (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	35,797	21,697	35,420
現金及び現金同等物の増加（減少）	678	1,107	162	264
範囲変更の影響額 ⁽²⁾	(837)	(1,366)	-	-
為替相場変動等の影響額	28	46	88	144
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)	(38)	(19)	(31)
現金及び現金同等物の期末残高⁽³⁾	21,774	35,546	21,928	35,797

- (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	70,395	3,235	5,281	35	57	-	-	46,391	75,733
部門間売上高	96	157	16	26	3	5	(115)	(188)	-	-
部門別売上高	43,217	70,552	3,251	5,307	38	62	(115)	(188)	46,391	75,733
営業総利益 (1)	1,401	2,287	1,223	1,997	(30)	(49)	1	2	2,595	4,236
営業利益	1,044	1,704	1,202	1,962	(31)	(51)	1	2	2,216	3,618
財務収益(費 用) ⁽²⁾	347	566	(31)	(51)	(2)	(3)	(800)	(1,306)	(486)	(793)
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	909	(127)	(207)	(7)	(11)	-	-	423	691
税引前利益	1,948	3,180	1,044	1,704	(40)	(65)	(799)	(1,304)	2,153	3,515
当期税金及び 繰延税金	(203)	(331)	(329)	(537)	(1)	(2)	-	-	(533)	(870)
継続事業から の当期純利益	1,745	2,849	715	1,167	(41)	(67)	(799)	(1,304)	1,620	2,645
非継続事業から の当期純利 益	(2,320)	(3,787)	-	-	-	-	-	-	(2,320)	(3,787)
当期純利益	(575)	(939)	715	1,167	(41)	(67)	(799)	(1,304)	(700)	(1,143)

(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	63,178	2,935	4,791	24	39	-	-	41,659	68,008
部門間売上高	102	167	18	29	2	3	(122)	(199)	-	-
部門別売上高	38,802	63,344	2,953	4,821	26	42	(122)	(199)	41,659	68,008
営業総利益 (2)	(5)	(8)	1,185	1,935	(29)	(47)	2	3	1,153	1,882
営業利益	(227)	(371)	1,179	1,925	(54)	(88)	2	3	900	1,469
財務収益(費用) ⁽³⁾	720	1,175	(14)	(23)	(1)	(2)	(1,000)	(1,633)	(295)	(482)
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	818	19	31	(5)	(8)	-	-	515	841
税引前利益	994	1,623	1,184	1,933	(60)	(98)	(998)	(1,629)	1,120	1,828
当期税金及び 繰延税金	(243)	(397)	(327)	(534)	(1)	(2)	-	-	(571)	(932)
継続事業から の当期純利益	751	1,226	857	1,399	(61)	(100)	(998)	(1,629)	549	896
非継続事業から の当期純利益	418	682	-	-	-	-	-	-	418	682
当期純利益	1,169	1,908	857	1,399	(61)	(100)	(998)	(1,629)	967	1,579

(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	25,411	796	1,299	43	70	-	-	16,405	26,781
関連会社及び共同支配企業に 対する投資	18,141	29,615	66	108	3	5	-	-	18,210	29,728
長期金融資産 持分投資	6,313	10,306	11	18	-	-	(6,261)	(10,221)	63	103
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	571	-	-	1	2	(1)	(2)	350	571
繰延税金資産	354	578	239	390	-	-	-	-	593	968
その他の非流動資産	831	1,357	107	175	-	-	-	-	938	1,531
非流動資産合計	41,555	67,839	1,219	1,990	47	77	(6,262)	(10,223)	36,559	59,683
流動資産										
棚卸資産	5,188	8,469	24	39	1	2	-	-	5,213	8,510
顧客債権	1,009	1,647	44,732	73,025	8	13	(504)	(823)	45,245	73,862
短期金融資産	1,294	2,112	980	1,600	-	-	(858)	(1,401)	1,416	2,312
未収還付税金及びその他の流動資産 ⁽¹⁾	6,583	10,747	5,798	9,465	7	11	(4,276)	(6,981)	8,112	13,243
現金及び現金同等物	14,227	23,226	7,549	12,324	17	28	(19)	(31)	21,774	35,546
流動資産合計	28,301	46,201	59,083	96,453	33	54	(5,657)	(9,235)	81,760	133,473
資産合計	69,856	114,040	60,302	98,443	80	131	(11,919)	(19,458)	118,319	193,156
資本及び負債										

資本	29,571	48,275	6,217	10,149	18	29	(6,267)	(10,231)	29,539	48,222
非流動負債										
長期引当金	2,039	3,329	565	922	-	-	-	-	2,604	4,251
長期金融負債	9,845	16,072	886	1,446	8	13	(1)	(2)	10,738	17,530
繰延税金負債	224	366	795	1,298	2	3	-	-	1,021	1,667
その他の非流動負債	1,082	1,766	288	470	2	3	-	-	1,372	2,240
非流動負債合計	13,190	21,533	2,534	4,137	12	20	(1)	(2)	15,735	25,687
流動負債										
短期引当金	1,103	1,801	50	82	-	-	-	-	1,153	1,882
短期金融負債	5,191	8,474	-	-	36	59	(622)	(1,015)	4,605	7,518
営業債務及び 販売金融負債	8,487	13,855	49,739	81,199	8	13	(830)	(1,355)	57,404	93,712
未払税金及びその他の流動負債 ⁽¹⁾	12,314	20,103	1,762	2,876	6	10	(4,199)	(6,855)	9,883	16,134
流動負債合計	27,095	44,233	51,551	84,157	50	82	(5,651)	(9,225)	73,045	119,246
資本及び負債合計	69,856	114,040	60,302	98,443	80	131	(11,919)	(19,458)	118,319	193,156

(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	35,822	581	948	40	65	1	2	22,565	36,837
関連会社及び共同支配企業に 対する投資	16,774	27,384	176	287	5	8	-	-	16,955	27,679

長期金融資産 持分投資	6,215	10,146	11	18	1	2	(6,155)	(10,048)	72	118
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	500	-	-	-	-	(5)	(8)	301	491
繰延税金資産	361	589	189	309	-	-	-	-	550	898
その他の非流動資産	815	1,330	151	247	-	-	-	-	966	1,577
非流動資産合計	46,414	75,771	1,108	1,809	46	75	(6,159)	(10,055)	41,409	67,600
流動資産										
棚卸資産	4,768	7,784	24	39	-	-	-	-	4,792	7,823
顧客債権	916	1,495	40,020	65,333	4	7	(654)	(1,068)	40,286	65,767
短期金融資産	1,051	1,716	1,187	1,938	-	-	(858)	(1,401)	1,380	2,253
未収還付税金及びその他の流動資産 ⁽¹⁾	2,871	4,687	5,733	9,359	5	8	(4,664)	(7,614)	3,945	6,440
現金及び現金同等物	13,877	22,654	8,040	13,125	14	23	(3)	(5)	21,928	35,797
流動資産合計	23,483	38,336	55,004	89,794	23	38	(6,179)	(10,087)	72,331	118,080
資産合計	69,897	114,107	56,112	91,603	69	113	(12,338)	(20,142)	113,740	185,681
資本及び負債										
資本	27,913	45,568	6,134	10,014	8	13	(6,161)	(10,058)	27,894	45,537
非流動負債										
長期引当金	2,298	3,751	565	922	-	-	-	-	2,863	4,674
長期金融負債	12,333	20,134	893	1,458	11	18	(5)	(8)	13,232	21,601
繰延税金負債	368	601	640	1,045	1	2	-	-	1,009	1,647
その他の非流動負債	1,181	1,928	276	451	-	-	-	-	1,457	2,379
非流動負債合計	16,180	26,414	2,374	3,876	12	20	(5)	(8)	18,561	30,301
流動負債										
短期引当金	1,606	2,622	35	57	-	-	-	-	1,641	2,679
短期金融負債	4,234	6,912	-	-	35	57	(664)	(1,084)	3,605	5,885
営業債務及び販売金融負債	8,094	13,213	45,843	74,839	5	8	(844)	(1,378)	53,098	86,682

未払税金及びその他の流動負債 ⁽¹⁾	11,870	19,378	1,726	2,818	9	15	(4,664)	(7,614)	8,941	14,596
流動負債合計	25,804	42,125	47,604	77,714	49	80	(6,172)	(10,076)	67,285	109,843
資本及び負債合計	69,897	114,107	56,112	91,603	69	113	(12,338)	(20,142)	113,740	185,681

(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	2,849	715	1,167	(41)	(67)	(799)	(1,304)	1,620	2,645
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	5,536	135	220	6	10	-	-	3,532	5,766
- 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)	(909)	127	207	7	11	-	-	(423)	(691)
- その他の非資金的収益及び費用 (利息・税金調整前)	(49)	(80)	346	565	2	3	(11)	(18)	288	470
非上場関連会社及び共同支配企業からの受 取配当金	23	38	-	-	-	-	-	-	23	38
キャッシュ・フロー (利息・税金調整前)	4,553	7,433	1,323	2,160	(26)	(42)	(810)	(1,322)	5,040	8,228
上場企業からの受取配当金	64	104	-	-	-	-	-	-	64	104
販売金融債権の(増加)減少	-	-	(5,026)	(8,205)	-	-	(34)	(56)	(5,060)	(8,260)
販売金融部門に係る金融資産・負債の純増 減	-	-	4,370	7,134	-	-	(22)	(36)	4,348	7,098
資産計上したリース用資産の増減	87	142	(304)	(496)	-	-	-	-	(217)	(354)
運転資本の増減(税金調整前)	7	11	400	653	(2)	(3)	(1)	(2)	404	660
営業活動によるキャッシュ・フロー (利息・税金調整前)	4,711	7,691	763	1,246	(28)	(46)	(867)	(1,415)	4,579	7,475
利息の受取額	175	286	-	-	-	-	(3)	(5)	172	281
利息の支払額	(357)	(583)	-	-	(1)	(2)	13	21	(345)	(563)
当期税金(支払)/受取額	(143)	(233)	(335)	(547)	(1)	(2)	-	-	(479)	(782)
継続事業の営業活動によるキャッシュ・フ ロー	4,386	7,160	428	699	(30)	(49)	(857)	(1,399)	3,927	6,411

非継続事業の営業活動によるキャッシュ・フロー	(315)	(514)	-	-	-	-	-	-	(315)	(514)
無形資産の購入 ⁽²⁾	(1,216)	(1,985)	(15)	(24)	(12)	(20)	-	-	(1,243)	(2,029)
有形固定資産の購入	(1,395)	(2,277)	(2)	(3)	-	-	-	-	(1,397)	(2,281)
有形固定資産及び無形資産の処分 ⁽³⁾	408	666	-	-	2	3	-	-	410	669
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)	(62)	-	-	-	-	-	-	(38)	(62)
その他の持分等の取得及び売却	(112)	(183)	(14)	(23)	(6)	(10)	47	77	(85)	(139)
自動車部門に係るその他有価証券及び貸付の(増)減	(121)	(198)	-	-	(7)	(11)	2	3	(126)	(206)
継続事業の投資活動によるキャッシュ・フロー	(2,474)	(4,039)	(31)	(51)	(23)	(38)	49	80	(2,479)	(4,047)
非継続事業の投資活動によるキャッシュ・フロー	(815)	(1,330)	-	-	-	-	-	-	(815)	(1,330)
株主に係るキャッシュ・フロー ⁽²⁾	(35)	(57)	(812)	(1,326)	48	78	752	1,228	(47)	(77)
自動車部門に係る金融負債の純増減	(803)	(1,311)	-	-	10	16	40	65	(753)	(1,229)
継続事業の財務活動によるキャッシュ・フロー	(838)	(1,368)	(812)	(1,326)	58	95	792	1,293	(800)	(1,306)
非継続事業の財務活動によるキャッシュ・フロー	323	527	-	-	-	-	-	-	323	527
現金及び現金同等物の増加(減少)	267	436	(415)	(677)	5	8	(16)	(26)	(159)	(260)
現金及び現金同等物の期首残高	13,877	22,654	8,040	13,125	14	23	(3)	(5)	21,928	35,797
現金及び現金同等物の増加(減少)	1,105	1,804	(416)	(679)	5	8	(16)	(26)	678	1,107
範囲変更の影響額 ⁽⁴⁾	(838)	(1,368)	1	2	-	-	-	-	(837)	(1,366)
為替相場変動等の影響額	106	173	(76)	(124)	(2)	(3)	-	-	28	46
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)	(38)	-	-	-	-	-	-	(23)	(38)
現金及び現金同等物の期末残高	14,227	23,226	7,549	12,324	17	28	(19)	(31)	21,774	35,546

- (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	1,226	857	1,399	(61)	(100)	(998)	(1,629)	549	896
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	6,057	150	245	34	56	-	-	3,894	6,357
- 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)	(820)	(18)	(29)	5	8	-	-	(515)	(841)
- その他の非資金的収益及び費用（利息・税金調整前）	(2)	(3)	257	420	1	2	(16)	(26)	240	392
非上場関連会社及び共同支配企業からの受取配当金	29	47	-	-	-	-	-	-	29	47
キャッシュ・フロー（利息・税金調整前）	3,986	6,507	1,246	2,034	(21)	(34)	(1,014)	(1,655)	4,197	6,852
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	3,637	-	-	(647)	(1,056)	1,581	2,581
販売金融部門に係る金融資産・負債の純増減	-	-	(2,852)	(4,656)	-	-	50	82	(2,802)	(4,574)
資産計上したリース用資産の増減	(218)	(356)	(195)	(318)	-	-	-	-	(413)	(674)
運転資本の増減（税金調整前）	(483)	(788)	181	295	(3)	(5)	(2)	(3)	(307)	(501)
営業活動によるキャッシュ・フロー（利息・税金調整前）	3,285	5,363	608	993	(24)	(39)	(1,613)	(2,633)	2,256	3,683
利息の受取額	45	73	-	-	-	-	-	-	45	73
利息の支払額	(263)	(429)	-	-	-	-	15	24	(248)	(405)

当期税金（支払）/受取額	(71)	(116)	(263)	(429)	(1)	(2)	-	-	(335)	(547)
継続事業の営業活動によるキャッシュ・フロー	2,996	4,891	345	563	(25)	(41)	(1,598)	(2,609)	1,718	2,805
非継続事業の営業活動によるキャッシュ・フロー	691	1,128	-	-	-	-	-	-	691	1,128
無形資産の購入	(1,103)	(1,801)	(6)	(10)	(5)	(8)	-	-	(1,114)	(1,819)
有形固定資産の購入	(1,571)	(2,565)	(1)	(2)	-	-	-	-	(1,572)	(2,566)
有形固定資産及び無形資産の処分 ⁽³⁾	567	926	-	-	-	-	-	-	567	926
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)	(10)	(97)	(158)	-	-	-	-	(103)	(168)
その他の持分等の取得及び売却 ⁽⁴⁾	1,043	1,703	(4)	(7)	(3)	(5)	17	28	1,053	1,719
自動車部門に係るその他有価証券及び貸付の(増)減	(162)	(264)	-	-	5	8	15	24	(142)	(232)
継続事業の投資活動によるキャッシュ・フロー	(1,232)	(2,011)	(108)	(176)	(3)	(5)	32	52	(1,311)	(2,140)
非継続事業の投資活動によるキャッシュ・フロー	(305)	(498)	-	-	-	-	-	-	(305)	(498)
株主に係るキャッシュ・フロー	(98)	(160)	(1,019)	(1,664)	15	24	983	1,605	(119)	(194)
自動車部門に係る金融負債の純増減	(952)	(1,554)	-	-	9	15	584	953	(359)	(586)
継続事業の財務活動によるキャッシュ・フロー	(1,050)	(1,714)	(1,019)	(1,664)	24	39	1,567	2,558	(478)	(780)
非継続事業の財務活動によるキャッシュ・フロー	(153)	(250)	-	-	-	-	-	-	(153)	(250)
現金及び現金同等物の増加(減少)	947	1,546	(782)	(1,277)	(4)	(7)	1	2	162	264
現金及び現金同等物の期首残高	12,949	21,139	8,738	14,265	15	24	(5)	(8)	21,697	35,420
現金及び現金同等物の増加(減少)	947	1,546	(782)	(1,277)	(4)	(7)	1	2	162	264
為替相場変動等の影響額	-	-	84	137	3	5	1	2	88	144
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)	(31)	-	-	-	-	-	-	(19)	(31)

現金及び現金同等物の期末残高	13,877	22,654	8,040	13,125	14	23	(3)	(5)	21,928	35,797
----------------	--------	--------	-------	--------	----	----	-----	-----	--------	--------

- (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)	(16,072)	(11,224)	(18,323)
短期金融負債	(5,191)	(8,474)	(4,234)	(6,912)
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	198	90	147
短期金融資産	1,237	2,019	977	1,595
現金及び現金同等物	14,227	23,226	13,291	21,698
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	896	(1,100)	(1,796)

(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	7,433	3,986	6,507
税引前運転資本の増減	7	11	(483)	(788)
自動車部門の利息の受取額	175	286	45	73
自動車部門の利息の支払額	(357)	(583)	(263)	(429)
当期税金（支払）/受取額	(143)	(233)	(71)	(116)
有形固定資産及び無形資産の取得（処分との純額） ⁽²⁾	(2,203)	(3,596)	(2,107)	(3,440)
資産計上したリース車両及びバッテリー	87	142	(218)	(356)
自動車部門の営業フリー・キャッシュ・フロー	2,119	3,459	889	1,451
リストラクチャリング費用に係る支払	(590)	(963)	(598)	(976)
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	4,422	1,487	2,428

(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	2,289	(3)	(5)
標準的税率	28%	28%	28%	28%
税引後営業総利益 (A)⁽²⁾	1,009	1,647	(2)	(3)
有形固定資産及び無形資産並びにのれん	15,566	25,411	19,749	32,240
関連会社及び共同支配企業に対する投資（日産を除く）	654	1,068	529	864
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	85	60	98
運転資本	(8,272)	(13,504)	(11,488)	(18,754)
使用資本 (B)	8,000	13,060	8,850	14,448
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	828	(510)	(833)	(3)	(5)
標準的税率	28%	28%			28%	28%
税引後営業総利益 (A)⁽²⁾	365	596	(367)	(599)	(2)	(3)
有形固定資産及び無形資産並びにのれん	21,943	35,822	(2,194)	(3,582)	19,749	32,240
関連会社及び共同支配企業に対する投資（日産を除く）	540	882	(11)	(18)	529	864
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	98	-	-	60	98
運転資本	(11,775)	(19,223)	287	469	(11,488)	(18,754)
使用資本 (B)	10,768	17,579	(1,918)	(3,131)	8,850	14,448

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	1,357	798	1,303
棚卸資産	5,188	8,469	4,318	7,049
顧客債権	1,009	1,647	859	1,402
未収還付税金及びその他の流動資産 ⁽²⁾	6,583	10,747	2,546	4,156
その他の非流動負債	(1,082)	(1,766)	(1,176)	(1,920)
営業債務	(8,487)	(13,855)	(7,449)	(12,160)
未払税金及びその他の流動負債 ⁽²⁾	(12,314)	(20,103)	(11,384)	(18,584)
運転資本	(8,272)	(13,504)	(11,488)	(18,754)

- (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	1,330	(17)	(28)	798	1,303
棚卸資産	4,768	7,784	(450)	(735)	4,318	7,049
顧客債権	916	1,495	(57)	(93)	859	1,402
未収還付税金及びその他の流動資産 ⁽²⁾	2,871	4,687	(325)	(531)	2,546	4,156
その他の非流動負債	(1,181)	(1,928)	5	8	(1,176)	(1,920)
営業債務	(8,094)	(13,213)	645	1,053	(7,449)	(12,160)
未払税金及びその他の流動負債 ⁽²⁾	(11,870)	(19,378)	486	793	(11,384)	(18,584)
運転資本	(11,775)	(19,223)	287	469	(11,488)	(18,754)

- (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	58,256	4,351	7,103	2,699	4,406	1,757	2,868	1,899	3,100	46,391	75,733
-フランスを含む	13,814	22,551										
有形固定資産及び無形資産	14,230	23,230	471	769	663	1,082	663	1,082	378	617	16,405	26,781
-フランスを含む	10,124	16,527										
2021年度												
売上高 (1)	31,972	52,194	3,428	5,596	2,686	4,385	1,553	2,535	2,020	3,298	41,659	68,008
-フランスを含む	13,139	21,449										
有形固定資産及び無形資産	17,806	29,068	561	916	660	1,077	770	1,257	2,768	4,519	22,565	36,837
-フランスを含む	12,857	20,989										

(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まれる。

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・グループが行使用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が中心である。

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額を含むルノー・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・リアル及びトルコ・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のれんを除く）

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。

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	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	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・インドア・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・プロダクション	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・プロダクション						
カーシェアリング・モビリティ・サービス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・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 ョン	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・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 ョン	-	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・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 ョン	-	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(株)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。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 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。

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	
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賄っている。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+（見直し：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、見直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-（見直し：ネガティブ）、JCR：2022年11月22日現在、A-、（見直し：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。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。

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 rétroactivés 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 rapportés au nombre d'actions indiqué.

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

5.2.2.2. 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						
Écarts actuariels sur régimes de retraite à prestations définies	820	81	951	134	(85)	99
Instruments de capitaux propres à la juste valeur par capitaux propres	-	-	-	198	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⁾	(18)	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)	1 150	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						
Écarts actuariels sur régimes de retraite à prestations définies	198	-	198	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)	906	-	906	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

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	16 284
Autres entreprises associées et coentreprises	18	723	721
Actifs financiers non courants	22	418	873
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	8	8 861	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	27 520
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	1 941	1 291
Passifs financiers non courants	23	10 738	13 282
Provisions d'impôts sur les résultats relatives à des positions fiscales incertaines, part à plus d'un an	21	284	217
Autres passifs non courants	21	1 872	1 457
TOTAL PASSIFS NON COURANTS		15 735	18 501
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	8	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	27 804
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)	(160)	516	351
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	(2 146)	26 370	(338)	28 708	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	3 804
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	23-C	3 014	080
Remboursement d'emprunts obligataires du Financement des ventes	23-C	(3 588)	(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	23-C	2 062	2 290
Remboursement d'emprunts obligataires de l'Automobile	23-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	23-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 conglomère RNM en échange de l'acquisition concertée par RNM 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 1156 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 22-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	-	46 551
Chiffre d'affaires intersecteurs	96	16	3	(115)	-
Chiffre d'affaires du secteur	43 217	3 251	98	(115)	46 551
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)	2 152
Impôts courants et différés	(208)	(320)	(1)	-	(529)
Résultat net des activités poursuivies	1 745	715	(41)	(700)	1 620
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	38	2	(122)	-
Chiffre d'affaires du secteur	38 802	2 953	26	(122)	41 659
Marge opérationnelle ⁽¹⁾	(5)	1 195	(20)	2	1 152
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	994	1 184	(50)	(998)	1 120
Impôts courants et différés	(248)	(327)	(1)	-	(576)
Résultat net des activités poursuivies	746	857	(51)	(998)	554
Résultat net des activités abandonnées	418	-	-	-	418
RÉSULTAT NET	1 164	857	(51)	(998)	972

(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.

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					
Passifs non courants	29 571	6 217	18	(6 267)	29 530
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	22 558
Participations dans les entreprises associées et les coentreprises	16 774	176	5	-	16 958
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)	27 954
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)	18 501
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)	1620
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'auto-financement 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)	(208)	(1)	-	(381)
FLUX DE TRÉSORERIE LIÉS AUX OPÉRATIONS D'EXPLOITATION DES ACTIVITÉS POURSUIVIES	2 996	345	(25)	(1 598)	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⁾	567	-	-	-	567
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)	21 097
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 5 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 (567 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⁾	(2 203)	(2 107)
Véhicules et batteries donnés en location	87	(218)
Free cash flow opérationnel de l'Automobile	2 119	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 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) 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	629
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 CAPITAUX 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	640	(11)	629
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 CAPITAUX 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)	(7 449)
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	(7 449)
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.

05

(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	12 857					

[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 ORFIN 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'arrêtés 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'acquiescer 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 laudées 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	1076	4 054
Marge opérationnelle	146	510
Autres Produits et charges d'exploitation ⁽¹⁾	(2 443)	(12)
Résultat d'exploitation	(2 297)	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 spécifiques 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 (31 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

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.

05

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.

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 différences 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)	39	(312)
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	(1 857)	(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	(323)	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	(2 259)	(2 205)
Frais de développement immobilisés	110	102
Amortissement des frais de développement immobilisés	(978)	(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	34	(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)	(257)	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	8	(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 résidentes 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	Résultat	Écart de		Autres	31 décembre
	2021	2022	Dividendes	conversion	mouvements ⁽¹⁾	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	Résultat	Écart de		Autres	31 décembre
	2021	2022	Dividendes	conversion	mouvements ⁽¹⁾	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.

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

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 Samouraï.

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 (1 200 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'élèvent 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		
Entreprises associées mises en équivalence ⁽¹⁾	(103)	135
Coentreprises mises en équivalence ⁽²⁾	(38)	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'actionnariat	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 Sabir 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
EdT	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 DAT	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)	2 680	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	11 886	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	13 580	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	96	-	96
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	956	3 045	4 011
dont valeur brute	1 031	14 386	15 417	1 080	4 075	5 155
dont dépréciation	(93)	(6 274)	(6 367)	(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 (14,76 % 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€.

(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)	6	6
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'échiquier 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 [®]	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 [®]	29 096	69,73	-	(3)	88,98	(0,57) %	4 ans	3,55 - 4,25
Plan 26 [®]	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 [®]	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 [®]	1 756	22,65	-	-	24,39	(0,02) %	3 ans	0,57 - 1,19
	77 857	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 correspondent au plan 25 en 2016 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	13 février 2020	1 305 690	13 février 2023	Néant
Plan 28	23 avril 2021	1 495 021	23 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 Otomobil Fabrikalari	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 Brasil, 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 de 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	867	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	247
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)	1 855
Dettes locatives	603	(126)	(42)	9	108	533
Autres passifs financiers	467	(314)	(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)	519
Total passifs financiers de l'Automobile (a)	15 936	(560)	(1 850)	545	298	14 448
Dérivés actifs sur opérations de financement de l'Automobile (b)	237	203	-	1	54	495
Variation nette des passifs financiers de l'Automobile dans le tableau des flux de trésorerie sectoriel (section 2.2.5) (a) - (b)		(763)				
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).

Evolution 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.

Evolution 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'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.

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 3ans	3a 4ans	4a 5ans	+
			0a 3mots	3a 12mots	Total	1a 2ans	2a 3ans				
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	1683	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 lesquelles 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	253	-	-	253	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	353	318	35	-	-	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	851	607	-
Couverture de juste valeur	-	-	-	-	-	-
Dérivés non qualifiés de couverture	15	14	805	805	-	-
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	9 150	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 (Negociable 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 contrevaieur 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 contrevaieur 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 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 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	15 428	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 (3G - 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 Avtovoz 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'Avtovoz), 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 Avtovoz 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'Avtovoz et des profits accumulés par le Groupe Avtovoz calculés en IFRS entre la date de cession de la participation dans Avtovoz 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 Tchéquie	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 ⁽¹⁾	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 ⁽³⁾	Russie	-	100
OYAK Renault Otomobil Fabrikalari	Turquie	52	52
Renault Goup Otomotiv Anonim Sirketi ⁽⁴⁾	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	60	60
Administradora de Consorcio RCI Brasil Ltda	Bésil	100	100
Banco RCI Brasil SA	Bésil	60	60
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	-	68
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
Fit 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 Araçlar İmal ve Satış 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° 2016-09 du 2 décembre 2016 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)	(90)	(49)	(80)
営業引当金の繰入及び戻入	(13)	(21)	(16)	(26)
営業費用、純額	(68)	(111)	(65)	(106)
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	911	154	251
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	911	154	251
為替差益	4	7	4	7
為替差損	(1)	(2)		
為替リスク引当金の繰入及び戻入				
為替差損益(注3.2)	3	5	4	7
受取利息及び類似収益	1	2		
支払利息及び類似費用	(267)	(436)	(207)	(338)
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)	(18)	(29)	(47)
その他の財務収益及び費用(注3.3)	(277)	(452)	(236)	(385)
財務収益、純額	284	464	(78)	(127)
特別損益項目を除く税引前経常利益	216	353	(143)	(233)
特別損益項目(注3.4)			558	911
法人所得税(注3.5)	148	242	123	201
当期純利益	364	594	538	878

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	13,093			8,020	13,093	8,081	13,192
その他の投資及び金融資産(注4.1)	6,229	10,169			6,229	10,169	6,229	10,169
投資に関連する債権(注4.2)	19,350	31,589			19,350	31,589	19,278	31,471
金融資産	33,598	54,849	0	0	33,598	54,849	33,588	54,832
固定資産	33,598	54,849	0	0	33,598	54,849	33,588	54,832

債権(注4.4)	331	540			331	540	338	552
市場性ある有価証券 (注4.3)	167	273	1	2	166	271	190	310
金融商品の未実現収益	10	16			10	16	15	24
現金及び現金同等物	77	126			77	126	42	69
その他の資産(注4.4)	353	576			353	576	227	371
資産合計	34,536	56,380	1	2	34,535	56,378	34,400	56,158

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	1,840	1,127	1,840
資本剰余金	4,782	7,807	4,782	7,807
持分法による評価差額	2,204	3,598	2,265	3,698
法定及び規制準備金	113	184	113	184
利益剰余金	9,647	15,749	9,109	14,870
当期純利益	364	594	538	878
株主資本(注5.1)	18,236	29,770	17,934	29,277
その他の資本(注5.2)	130	212	129	211
負債及び費用引当金(注5.3)	193	315	211	344
社債	10,004	16,332	8,163	13,326
金融機関からの借入	1,402	2,289	3,326	5,430
その他の借入及び金融負債	3,848	6,282	3,973	6,486
金融負債及び金融債務(注5.4)	15,255	24,904	15,462	25,242
その他負債(注5.5)	591	965	630	1,028
金融商品の未実現収益(注5.6)	-	-	-	-
繰延収益(注5.7)	131	214	34	56
株主資本及び負債合計	34,535	56,378	34,400	56,158

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	597	(16)	(26)
必要運転資本の変動	(100)	(163)	(49)	(80)
営業活動によるキャッシュ・フロー	267	436	(65)	(106)
その他の持分の純減少/（増加）			1,143	1,866
貸付金の純減少/（増加）	(3)	(5)	(1,440)	(2,351)
市場性ある有価証券の純減少/（増加）	29	47	47	77
投資活動によるキャッシュ・フロー	26	42	(250)	(408)
社債発行	2,011	3,283	2,239	3,655
社債償還	(207)	(338)	(803)	(1,311)
利付借入債務の純増加/（減少）	(2,032)	(3,317)	(1,082)	(1,766)
配当金の支払額				
社債発行費用及び償還プレミアム	(30)	(49)	(21)	(34)
財務活動によるキャッシュ・フロー	(258)	(421)	333	544
現金及び現金同等物の期首残高	42	69	24	39
現金及び現金同等物の増加/（減少）	35	57	18	29
現金及び現金同等物の期末残高	77	126	42	69

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tock・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Stock・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。Stock・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Stock・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

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

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	17 934
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 1 598 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 Garanti 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 génééré	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	1 672 990	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	17 934	-	-	304	(01)	18 230

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

05

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

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	538
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	(10)

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/>

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

- 2024年3月22日：ルノー・グループとボルボ・グループは、革命的な電気自動車バンの創造を目指す合併会社、フレクシスSASの設立を完了
 - ・ 2023年10月6日に署名された拘束力ある合併会社契約に続き、ルノー・グループとボルボ・グループは、ソフトウェア定義自動車(SDV)のプラットフォームとその専用サービスに基づく次世代フル電気自動車バンを目指す新会社を正式に発売するために必要な規制当局の認可を取得した。
 - ・ 新会社は、脱炭素化された効率的な都市物流のニーズの増大に対応し、フランスを拠点とすることとなる。
 - ・ ルノー・グループとボルボ・グループは、今後3年間でそれぞれ300百万ユーロの投資を計画している。
 - ・ CMA CGMグループは、2023年10月6日の拘束力のない合意に続き、物流バリューチェーンの脱炭素化の促進を目的とする1.5十億ユーロ規模の投資ファンドであるパルスを通じて、フレクシスに最大120百万ユーロの戦略的投資を行うとの意向を確認した。
 - ・ SDVを搭載したフル電気自動車バンの新ファミリーが、新会社により導入される。2026年には最初のバンの生産を開始する計画である。
- 2024年3月27日：ルノー・グループは、最大100,242,900株の日産株（日産の資本の約2.5%に相当）を日産に売却

2024年3月27日、ブローニュ・ピヤンクール

2023年12月13日に行った日産株の1回目の売却後、ルノー・グループは、最大100,242,900株の日産株（日産の資本の約2.5%に相当）を日産に売却することを意図した2回目の取引の実施を発表した。

この日産資本の約2.5%の売却は、280,690,000株の日産株（日産の資本の最大7%に相当）を売却する意向を表明したルノー・グループからの通知を受けて、日産が100,242,900株の日産株を取得する優先交渉権を行使したことによるものである。新提携契約に基づき、ルノー・グループは、日産が買い戻していない残りの180,447,100株の日産株を180日の間に日産又は第三者に売却するオプションを有している。

この売却は、日産が2024年3月27日に発表した自己株式買戻しプログラムの一環として実施される。日産はまた、取得した株式を全数消却するとの決定を発表しており、これは日産の株主にとっては増益となるだろう。

売却される株式は、フランスの信託が保有する24.63%の日産資本の一部である（なお、ルノー・グループと日産の新提携契約に基づき、2023年11月8日、ルノー・グループは当初28.4%を同信託に譲渡した）。

仮に最大100,242,900株の日産株が593.4円の株価（2024年3月27日の日産株の終値。ルノー・グループがかかる100,242,900株に対して2024年上半期に受け取る予定となっている次回の配当金相当額10円による修正再表示後）で売却されたとすると、この売却は、取引日の時点で最大362百万ユーロのキャッシュ・インフローをもたらす、ルノー・グループの自動車部門のネット・キャッシュ・ポジションを改善することになる。

日産株100,242,900株の売却による会計上の影響は以下のとおりである。

- ・ ルノー・グループの連結財務諸表：処分に係るキャピタル・ロス、最大450百万ユーロが生じ、当期純利益に影響を与える（このキャピタル・ロスは「その他の営業利益及び営業費用」に計上され、ルノー・グループの営業利益には影響を与えない）。
- ・ ルノーS.A.の法定財務諸表：処分に係るキャピタル・ゲイン、最大50百万ユーロ。

この取引によりデレバレッジが迅速化し、投資適格格付けに復帰するというルノー・グループの決意を支えることになる。

- 2024年3月28日：ルノー・グループは日産株99,132,100株を日産に358百万ユーロで売却

2024年3月28日、ブローニュ・ビヤンクール

2023年12月13日の日産株の1回目の売却後、ルノー・グループは、2024年3月28日に2回目の取引を完了し、99,132,100株の日産株（日産の資本の約2.5%に相当）を日産に売却した。

これにより358百万ユーロのキャッシュ・インフローが生じ、自動車部門のネット・キャッシュ・ポジションが改善され、ルノー・グループのデレバレッジが迅速化される。これは投資適格格付けに復帰するというルノー・グループの目標を支えるものでもある。

この売却は、280,690,000株の日産株（日産の資本の最大7%に相当）を売却する意向を表明したルノー・グループからの通知を受けて、日産が99,132,100株の日産株を取得する優先交渉権を行使したことによるものである。新提携契約に基づき、ルノー・グループは、日産が買い戻していない残りの日産株（日産株181,557,900株に相当）を180日の間に日産又は第三者に売却するオプションを有している。

この売却は、日産が2024年3月27日に発表した自己株式買戻しプログラムの一環として、2024年3月28日に実施された。日産は買い戻した株式を全数消却すると決定しており、この取引は日産の株主にとっては増益となるだろう（詳しくは下表を参照）。この消却は2024年4月3日に実施される。

日産株99,132,100株の売却による会計上の影響は以下のとおりとなる。

- ・ ルノー・グループの連結財務諸表：約440百万ユーロの処分に係るキャピタル・ロスが生じ、当期純利益に影響を与える（このキャピタル・ロスは「その他の営業利益及び営業費用」に計上され、ルノー・グループの営業利益には影響を与えない）。
- ・ ルノーS.A.の法定財務諸表：約50百万ユーロの処分に係るキャピタル・ゲイン。

ルノー・グループが保有する日産資本の変動

2023年11月8日現在の状況	資本に占める割合(%)	
日産の資本を形成する株式の総数	4,220,715,112	
ルノー・グループによる保有株式の総数	1,831,837,027	43.40%
- 直接保有する日産株	633,107,309	15.00%
- フランスの信託が保有する日産株	1,198,729,718	28.40%
2023年12月31日現在の状況	資本に占める割合(%)	
日産の資本を形成する株式の総数	4,009,715,112	
ルノー・グループによる保有株式の総数	1,620,837,027	40.42%
- 直接保有する日産株	633,107,309	15.79%
- フランスの信託が保有する日産株	987,729,718	24.63%
2024年3月28日の取引	資本に占める割合(%)	
ルノー・グループが日産に売却した日産株の数	99,132,100	2.47%
日産株の消却後の状況	資本に占める割合(%)	
日産の資本を形成する日産株の総数	3,909,472,212	
ルノー・グループが保有する日産株の総数	1,521,704,927	38.92%
- 直接保有する日産株	633,107,309	16.19%
- フランスの信託が保有する日産株	888,597,618	22.73%

新提携契約に従い、ルノー・グループは15%を超える1.19%を処分する義務を負わず、日産は引き続きルノー・グループの15%持分を保有する。但し、ルノー・グループと日産の議決権は引き続き15%に制限される。

- 2024年4月3日：CMA CGMグループは、革命的な電気自動車バンの創造を目指す合弁会社、フレクシスSASの設立メンバーとして、ルノー・グループとボルボ・グループに合流

- ・それぞれの業界のグローバル・プレイヤーである3社は、小型商用車（LCV）とラストワンマイル物流におけるエネルギー移行の課題に対処するために、最も革新的で効率的なプレイヤーを創設しようとしている。
- ・CMA CGMグループは、顧客側の知見をもたらすのに加え、フレクシスSASの10%持分を取得しており、2026年までに最大120百万ユーロを投資する予定である。
- ・ルノー・グループとボルボ・グループはそれぞれ45%の株式持分を保有する予定となっており、今後3年間でそれぞれ300百万ユーロを投資する計画である。
- ・フィリップ・ディヴリー氏が新会社のCEO、クリシュナン・サンダララーヤン氏がCOOに就任する。
- ・フレクシスSASはフランスを拠点とし、コネクティッド電子プラットフォームをベースとする100%電気自動車バンはフランスにあるルノー・グループのサンドゥヴィル工場で生産される。

ブローニュ・ビヤンクール、4月3日（水）- CMA CGMグループは、ルノー・グループとボルボ・グループが次世代電気自動車バンのために2024年3月22日に設立したフレクシスSASに加わった。CMA CGMは、傘下のエネルギー投資ファンドであるパルスを通じてフレクシスSASの10%持分を取得しており、2026年までに最大120百万ユーロの戦略的投資を行う意向であることを確認している。ボルボ・グループとルノー・グループは、それぞれ45%のフレクシスSAS持分を保有しており、今後3年間にそれぞれ300百万ユーロを投資する計画である。

電動化バンのニーズに応えるため、それぞれの分野におけるチャンピオン3社が連合

プロフェッショナル顧客が気候変動やCO₂規制によるプレッシャーの高まりに直面する一方で、電子商取引や物流が急成長していることから、電気自動車バンに対する新たな期待が生まれている。欧州の電気自動車バン市場は、2030年まで年平均40%の成長が見込まれている。

この市場に対応するため、ボルボ・グループ、ルノー・グループ及びCMA CGMグループは、運輸及び物流セクターの脱炭素化を主導するフレクシスSASを創設している。フレクシスSASは、世界的に認められた自動車メーカー2社の産業ノウハウと自動車物流のナンバーワン企業のノウハウを融合させた、機動的なスタートアップ手法による有力企業3社の連合体である。

3社は、以下の分野におけるリーダーシップで知られている。

- ・ルノー・グループ：電気自動車やソフトウェア、及び小型商用車（LCV）の製造
- ・ボルボ・グループ：個別のニーズに適合するサービス、アップタイム及び生産性における専門知識を用いた輸送ソリューション
- ・CMA CGM：特に自動車産業向け物流及びサプライチェーンの脱炭素化のパイオニアとして

フランスで製造される新世代小型商用車

この自動車は、新型フル電気小型商用車（LCV）のスケートボード・プラットフォーム上で製造される。このプラットフォームは競争力のある価格で様々なボディ・タイプにおける高いモジュール性を実現し、安全要求にブレークスルーをもたらす。

この自動車は、新たなコネクティッド電子プラットフォームを採用することで、ユーザーの配送活動や業績に対する比類のないモニタリング能力を搭載し、物流業者の世界的な使用コストを最大30%削減することとなる。

このコネクティッド・サービスにより、顧客は最先端の自動車からそのライフサイクル全体を通じて恩恵を受けることが可能となる。またバン自体は都市モビリティ向けの優れたコンパシティと、様々なバス

テリー容量を備えたテラーメイドのソリューションのための高い多面性を備えるとともに、このカテゴリーの自動車市場で最初の800Vアーキテクチャを提供することとなる。

この自動車は小型商用車（LCV）製造のエキスパートであるルノー・グループのサンドゥヴィル工場生産され、同工場では今後4年間で550名を採用する予定である。

- 2024年4月23日：2024年第1四半期：ルノー・グループの売上高は+5.9%（一定の為替レートによる^(*)）の11.7十億ユーロ、近々予定されている新型車攻勢に向けたスタート台に立つ
 - ・ 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、2023年第1四半期と比べて2.6%増の549,099台に上った。ヨーロッパでは^(**)、ルノー・グループの販売台数は4.3%増加した。
 - ・ ルノー・グループの売上高は11,707百万ユーロであり、2023年第1四半期と比べて+1.8%、一定の為替レートでは^(*)+5.9%であった。
 - ・ 自動車部門の売上高は10,446百万ユーロであり、2023年第1四半期と比べて-0.7%、一定の為替レートでは^(*)+3.6%であった。
 - ・ ヨーロッパにおける受注状況は、先渡し販売台数2.5ヶ月分と好調であった。これは製品の成功と、受注に関する当年度の非常に好調なスタートを反映したものであり、今後さらに重要な製品発売が年度を通して予定されている。
 - ・ ルノー・グループは価値重視の販売方針を継続しており、リテールチャネル（販売台数の66%^(***)）Cセグメント以上（販売台数の37%^(****)）、最近の発売の大多数を占めたハイトリムバージョン、及びハイブリッドとEVによる電動化（販売台数の48%^(****)）に重点を置いている。
 - ・ ルノー・グループは、2024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7.5%と同等かそれ以上
 - フリー・キャッシュ・フローは2.5十億ユーロと同等かそれ以上
- (*)一定の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。
- (**)欧州自動車工業会（ACEA）によるヨーロッパの範囲
- (***)ルノー・グループ、乗用車、フランス、ドイツ、イタリア、スペイン、英国
- (****)ルノー・ブランド、乗用車、ヨーロッパ

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、「第1四半期の売上高は、価値を重視する当社の販売方針の厳格な適用を引き続き示している。3月末の力強い受注状況と予定されている発売の結果として、当社の活動は加速していく。これらはコスト削減の増大と相まって、財務成績を牽引することとなるだろう。

ルノー・グループはすでに、健全なファンダメンタルズ、すなわち業績の向上と効率的な資本配分、また柔軟性を備えた新たな一章を開いている。電気自動車及びICE&ハイブリッド車の発売は、エネルギー移行の変動に適應する柔軟性を示している。

当社は、現在の環境下で明確な強みである機動性と実行スピードを日々向上させている」と述べた。

ブローニュ・ビヤンクール、2024年4月23日

業績：第1四半期ハイライト

ルノー・グループは2024年第1四半期に、2023年第1四半期と比べて2.6%増の549,099台の販売台数を記録した。ヨーロッパでは4.3%増となる391,490台の販売台数で、第3位を維持した。

第1四半期は、現在から2024年末までの10モデルの発売を前に、ルノー・グループは3つの自動車ブランドの活力により販売台数を伸ばした。

ルノー・ブランドは、世界規模では2024年第1四半期に2023年第1四半期から3.1%増となる365,356台の販売台数を上げて前進を続けた。ルノー・ブランドは、以下の通り、価値重視の販売方針を追求したヨーロッパにおいて、3位以内を維持した。

- ・ リテールチャネル^(*)では、販売台数2台のうち1台超を占めた。
- ・ アルカナ、メガーヌE-TECHエレクトリック、オーストラル、エスパスE-TECHハイブリッドの4つのラインナップからなるCセグメント以上は、販売台数の37%を占めた。これらのモデルでは、ハイトリムバージョンが販売台数の大部分を占めた。
- ・ 電気乗用車の販売台数は引き続き増加し、その製品構成は2023年第1四半期から8ポイント上昇して48%に達した。記録的な低消費水準のE-TECHハイブリッド・エンジンの成功がその原動力となった。電気乗用車の製品構成は10.5%となり、今後予定されているセニックE-TECHエレクトリック、ルノー5 E-TECHエレクトリック、ルノー4 E-TECHエレクトリックの発売で、販売台数は引き続き増加していく。
- ・ ルノー・ブランドはさらに、2023年第1四半期比12.9%増(市場は12.0%増)の76,354台を販売し、LCV^(***)におけるヨーロッパ^(***)のリーダーの座を強化した。

(*)ルノー・グループ、乗用車、フランス、ドイツ、イタリア、スペイン、英国

(**)ピックアップを除く。

(***)欧州自動車工業会(ACEA)によるヨーロッパの範囲

2024年は、以下の7つの新型車の発売により、ルノー・ブランドにとって歴史的な年になることが約束されている。

- ・ 2つの新型100%電気自動車であるセニックE-TECHエレクトリック及びルノー5 E-TECHエレクトリック
- ・ ヨーロッパの2つの新型ハイブリッド車であるラファールE-TECH及びシンビオズ
- ・ 新型ルノー・マスター(ICEバージョン及び100%電気バージョン)
- ・ ヨーロッパ以外の市場における2つの新型車であるカーディアン及びルノー・コリア自動車の車両(D-SUV)

また、ルノー・ブランドは、キャプチャーのフェイスリフトやルノー・ダスターの海外市場向け発売の恩恵を受けることとなる。

ダチアはヨーロッパで3.6%増、153,439台の販売台数を記録した。とりわけサンデロは、第1四半期にヨーロッパで72,995台(2023年第1四半期比+20.2%)を売り上げ、全販売チャネルを合わせた中でベストセラー車となった。

今後、年内には、最近発表された、他の2つの強力な柱である新世代車の発売が以下の通り予定されている。

- ・ 発売当初の30日間において、まだ初夏にディーラー・ネットワークに到着する前に、18,000台を超える受注を記録した新型ダチア・ダスター
- ・ ヨーロッパ市場で最も手頃な電気自動車の1つである新型ダチア・スプリング

アルピーヌは、特にスポーティな2人乗りクーペであるA110のラインナップ最上位バージョンの成功により、1,065件の新車登録(2023年第1四半期比+88.8%)を記録した。

2024年6月13日、アルピーヌはル・マン@24時間耐久レース（フランス）においてA290を提示する予定である。アルピーヌの将来のスポーティな電動5人乗りホットハッチは、同ブランド初の100%電動モデルとなる。

第1四半期の売上高

2024年第1四半期の**グループ売上高**は、2023年第1四半期と比べて1.8%増の11,707百万ユーロであった。一定の為替レート^(*)によれば、ルノー・グループの売上高は5.9%増加した。

(*)一定の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2023年第1四半期と比べて0.7%減の10,446百万ユーロに達した。これには、主としてアルゼンチン・ペソ及び（これより影響は少ないものの）トルコ・リラの切下げに関連する-4.3ポイントの為替レートのマイナスの影響（-447百万ユーロ）が含まれている。一定の為替レート^(*)によれば、自動車部門の売上高は3.6%増加した。この動きは主として以下の事柄により説明される。

- ・ 価値を重視する販売方針の継続や、通貨切下げを相殺するための価格引上げを反映して、+4.1ポイントの堅調な**価格効果**が生じた。
- ・ ルノー・ブランドのCセグメント以上の車両からのプラスの影響が、（ ）ゾエの生産終了によるマイナスの影響と、（ ）ルノー・グループの平均販売価格を下回るクリオ、トゥインゴ（生産終了にもかかわらず）、サンデロの継続的な成功によるマイナスの影響により相殺されたことから、+0.1ポイントの安定的な**製品構成の効果**が生じた。
- ・ ヨーロッパにおける販売台数の業績により、+0.6ポイントの安定的な**地理的構成**となった。
- ・ **台数効果**は-4.6ポイントのマイナスとなった。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2023年第1四半期と比べて増加し（前年同期比-40千台）、新車登録台数の2.6%の伸びを上回った。
- ・ ルノー・グループのパートナーシップの増産に伴う研究開発請求額の増加により、**パートナーへの販売台数の効果**は+2.4ポイントのプラスとなった。
- ・ 「その他」の効果は+1.0ポイントのプラスであった。これは主として部品及びアクセサリーの堅調な業績に関連するものである。

ルノー・グループの売上高に対する**モビリティサービスの寄与**は、2023年第1四半期の9百万ユーロに対して、2024年第1四半期は15百万ユーロであった。

モビライズ・ファイナンシャル・サービシズ（旧RCIバンク・アンド・サービシズ）は、2024年第1四半期に、2023年第1四半期と比べて27.9%増の1,246百万ユーロの売上高を計上した。これは金利の上昇と平均稼働資産（2023年第1四半期比9.8%増の54.2十億ユーロ）の増加によるものである。

2024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、530,000台であった。

- ・ ルノー・グループの棚卸資産228,000台
- ・ 独立系ディーラーの棚卸資産302,000台

これは2023年第1四半期の580,000台に対し、大幅な減少となった。

3月末の棚卸資産合計の水準は、通常の季節的変動に従って回復し、3月末の先渡し販売台数2.5ヶ月分という堅調な受注状況に支えられた。

2024事業年度の財務見通し

ルノー・グループは、2024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7.5%と同等かそれ以上
- ・ フリー・キャッシュ・フローは2.5十億ユーロと同等かそれ以上

今後の新型車攻勢とコスト削減の加速は、以下の通り、引き続き2024年の業績と力強い現金創出の原動力となるだろう。

- ・ 2024年は、10の新型車（ルノー・ブランドの7つの新型車^(*)、ダチア・ブランドの2車種、アルピーヌ・ブランドの1車種）の発売により、歴史的な年となる。
- ・ コスト削減と、すでに継続的に行っている内燃機関・電気自動車双方の市場投入の加速

(*) 2024年におけるルノー・ブランドの7つの新型車の発売。ルノー・ダスター（ヨーロッパ以外）及びキャプチャーのフェイスリフトを除く。

ルノー・グループ連結売上高

(百万ユーロ)	2023年	2024年	2024年 / 2023年の 変動率	一定の為替レート による変動率
第1四半期				
自動車部門	10,515	10,446	-0.7%	+3.6%
モビリティサービス	9	15	+66.7%	+65.4%
販売金融（モビライズ・ファイナンシャル・サービスズ）	974	1,246	+27.9%	+30.7%
合計	11,498	11,707	+1.8%	+5.9%

ルノー・グループ上位15市場（2024年3月末現在）

2024年1-3月	販売台数 ^(*) (台)	乗用車+小型商用車の市場シェア (%)
1 フランス	134,717	24.9
2 イタリア	54,545	10.7
3 トルコ	46,962	15.9
4 ドイツ	33,121	4.3
5 スペイン及びカナリア諸島	31,805	11.2
6 英国	30,497	4.7
7 ブラジル	26,707	5.5
8 ベルギー及びルクセンブルク	17,741	10.6
9 モロッコ	14,887	41.7
10 ルーマニア	13,387	34.8
11 ポーランド	12,355	8.0
12 インド	12,131	0.9
13 オランダ	10,203	8.2
14 ポルトガル	10,176	15.3
15 メキシコ	9,053	2.6

(*) トゥ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）

		2023年第1四半期	2024年第1四半期	変動率(%)
ルノー	乗用車	266,967	266,889	-
	小型商用車	87,516	98,467	+12.5%
	乗用車+小型商用車	354,483	365,356	+3.1%
ルノー・コリア自動車	乗用車	6,908	5,385	-22.0%
ダチア	乗用車	170,482	175,335	+2.8%
	小型商用車	1,311	1,958	+49.4%
	乗用車+小型商用車	171,793	177,293	+3.2%
アルピーヌ	乗用車	564	1,065	+88.8%
その他 ^(*)	乗用車	1,208	-	該当なし
ルノー・グループ	乗用車	446,129	448,674	+0.6%
	小型商用車	88,827	100,425	+13.1%
	乗用車+小型商用車	534,956	549,099	+2.6%

(*) 2023年7月までのモビライズ、Jinbei & Huasong及びEveasyの販売台数

- 2024年5月9日：ルノー・グループの2024年第1四半期収益に対する日産の寄与は225百万ユーロ

日産は本日、2023/2024会計年度（2023年4月1日から2024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2023/2024会計年度第4四半期決算（2024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2024年第1四半期の純利益に対して225百万ユーロ^(*)のプラスの寄与をもたらすことになると見積もられる。

なお、2023年12月13日及び2024年3月28日にそれぞれ発表したルノー・グループによる211百万株及び99.1百万株の日産株式の売却と、日産による自己株式買戻しの一環としての取得株式の消却により、2024年4月3日現在のルノー・グループの保有比率は日産資本の38.92%（日産株式の16.19%を直接保有、及び当該株式の22.73%はルノー・グループが受益者となるフランスの信託による保有）となる。

(*) 1ユーロ=161.2円の対象期間平均為替レート及び2024年3月31日における持分40.645%による。

- 決算後のイベント

決算後、大きなイベントはない。

(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。

ドイツでは、ルノー・グループに対する70件の訴訟手続が進行中である。そのうち61件がルノー-s.a.s.に対するものであり、9件がルノーAGに対するものである。55件の第一審判決及び10件の上訴裁判所の判決は既に公表されている。1件の判決を除いて、ルノー・グループが勝訴している。申立人が勝訴した判決において、ルノーは、上訴審で申立人に対し1,077ユーロ（及び利息）を支払うよう命じられ、一方で申立人は訴訟手続費用の17,000ユーロをルノーに支払うよう命じられた。この判決に対しては上訴することはできない。

オーストリアでは、10件の民事訴訟が進行中である。6件の判決が下され、そのうち1件はルノー・グループが勝訴した。これらの判決はすべて上訴された。2件は上訴人勝訴の最終判決が下され、ルノー・グループにそれぞれ利息と防御費用を含む9,532.26ユーロ及び31,946.53ユーロを支払うよう命じた。

英国では、3つの法律事務所が始めた集団訴訟（複数の予備的な段階の手続が開始されている。）について、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S.A.、ルノー・リテール・グループ・ユーケー・リミテッド、RCIバンクS.A.及び一部の正規ディーラーに対して提起しようとしているところである。その後、その他6つの法律事務所が、これら2つの法律事務所が提起した申立てに参加する意向をルノーの取締役会に伝えている。2024年1月17日、18日及び19日に最初の手続審理が行われ、ルノーに対する訴訟が集団訴訟の形式を取ることが確認された。

スコットランドでは、6つの法律事務所がルノーS.A.、ルノー・フラン、ルノー-s.a.s.、ルノー・ユーケー・リミテッド及びRCIフィナンシャル・サービスズ・リミテッドに対して集団訴訟を提起した。集団訴訟の適格性について決定する最初の手続審理が2024年6月14日に行われる予定である。

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。2024年1月29日に財団の適格性及び適用法に関する審理が行われ、アムステルダム裁判所は2024年4月10日に中間判決を下す予定である。

最後に、イスラエルにおいてもルノーS.A.とそのイスラエルの代理店に対して集団訴訟が進行中である。この訴訟手続は予備的な手続段階にある。ルノーS.A.はこの訴訟手続において、まだ正式な訴答手続に入っていない。2024年9月26日に予備的な審理が行われる予定である。

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業界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。同時に欧州委員会は、自動車業界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（乗用車及び商用車）（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日に調査及び差押えを受けた会社の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の情報要請に答えている。

税務上の紛争

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 - 「3 事業等のリスク」 - 「法的リスク」及び第6 - 1 - 2023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年以内の効果の及ぶ期間にわたって償却される。
- 2 退職給付会計における数理計算上の差異をその他の包括利益で認識し、その後費用処理を行わない場合に、当該金額を平均残存勤務期間以内の一定の年数で定期的に処理する方法により、当期の損益とするよう修正する。
- 3 開発局面から生じた無形資産の資産化及び償却
- 4 投資不動産、有形固定資産及び無形資産の再評価
- 5 資本性金融商品の公正価値の事後的な変動をその他の包括利益に表示する選択をしている場合に、日本の会計原則の下では、当該資本性金融商品の売却時や減損計上時に評価差額を当期の損益へ組替調整される。

また、実務対応報告（PITF24）により、在外持分法適用会社についても連結子会社に準じて取り扱うことができる。

在外子会社の財務諸表の外貨換算

IFRSでは、個社にてそれぞれの機能通貨を決定し、当該通貨を用いてその経営成績及び財政状態を認識しなければならない。かかる機能通貨として、現地通貨、又は、例えば、大部分の取引が他の通貨建て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。

(13) 保険契約

保険契約負債の測定

IFRSでは、保険契約負債の測定単位を、個々の保険契約を集約したグループレベルで行う。また保険契約負債は、将来キャッシュ・フローの見積り、割引計算、非金融リスクに係るリスクの調整、及び契約上のサービス・マージンから構成される。

日本の会計原則には保険契約に関する基準はなく、保険業法に定められた会計（法定会計）が適用される。法定会計では、保険契約負債の測定単位に関する規定はない。保険契約負債の測定においては、将来キャッシュ・フローの見積り及び割引計算の概念はあるものの、その方法はIFRSと異なる。また、非金融リスクに係るリスクの調整及び契約上のサービス・マージンに関する規定はない。

保険収益の認識と測定

IFRSでは、サービスの提供に応じて保険収益を認識する。受け取った保険料収入は保険収益には含まれない。

日本の法定会計では、保険料収入を受け取った時点で保険収益を認識する。IFRSのような収益認識の概念はない。

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) | 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 |
| (2) | 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 |
| (3) | 有価証券報告書及びその添付書類 | 2023年5月12日提出 |
| (4) | 2023年4月21日提出臨時報告書の訂正報告書 | 2023年7月3日提出 |
| (5) | 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7月3日提出 |
| (6) | 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4号の規定に基づき提出するもの) | 2023年7月28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 | 2023年7月28日提出 |
| (8) | 半期報告書及びその添付書類 | 2023年9月15日提出 |
| (9) | 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11月8日提出 |
| (10) | 2023年7月28日提出臨時報告書の訂正報告書 | 2023年11月8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11月8日提出 |
| (12) | 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19号の規定に基づき提出するもの) | 2023年12月18日提出 |
| (13) | 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12月18日提出 |
| (14) | 2023年11月8日提出臨時報告書の訂正報告書 | 2024年2月27日提出 |
| (15) | 2022年5月19日提出発行登録書(4 - 外1)の訂正発行登録書 | 2024年2月27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

2023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

2023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2023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、2023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、2023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。

所見

私どもは、上記で表明された意見を限定することなく、IFRS第17号「保険契約」の初度適用による変更について記載した連結財務諸表に対する注記2-A2に留意されたい。

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.821-53条及び第R.821-180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

2023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、15,705百万ユーロにおよぶ。

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。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、2023年度末決算について、2021年1月に公表され、2023年末にアップデートされリーダーシップ・チームへ提示された2024年から2027年までの中期計画において用いられた仮定を考慮している。

また、2023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、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、2021年1月に公表され、2023年末にアップデートされリーダーシップ・チームへ提示された2024年から2027年までの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、2023年12月31日現在の

連結財務諸表において、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。
- 減損テストで使用された税引後割引率と利用可能な市場データとの整合性に関する管理。
- 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

2023年12月31日現在、日産に対するルノーの持分投資は15,667百万ユーロに達し、ルノーの当期純利益に対する日産の寄与額は797百万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及び12-G）に記載のアプローチに基づき、2023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。

- 期末現在においてルノーにより行使される日産に対する重要な影響力についての経営者による分析を確認するための新アライアンス契約及びその変更、取締役会議事録、関連当事者契約・委任記録の閲覧。
- 今後12ヶ月以内に（直接又はニュートンの受託者を通じて保有する）日産株式を売却する積極的な計画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、日産が事業を行っている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使用した主な仮定の妥当性に関する日産の独立監査人による監査手続を、日産による予測、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。

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、50,741百万ユーロの残高に対し、2023年12月31日現在で1,126百万ユーロである。

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。

財務諸表の注記2-Bに記載のとおり、減損費用の見積りに用いる方法は、インフレ率の鈍化や金融市場のボラティリティの回復に反映された、対照的なマクロ経済状況を考慮したものである。

私どもの監査対応

私どもの手続は専門家による支援をもって実施され、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。
- 計上した追加の減価償却費の方法論的及び計算上の精査の実施。
- 「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。
- 資産を区分で分類するプロセスの評価。

- RCIバンクが構築したITシステムに関する管理の実施（IFRS第9号に関連する情報処理を行うためのIT全般統制、インターフェース及び自動化された統制のレビューを含む）。
- 顧客及びディーラー・ネットワーク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。
- 連結財務諸表に対する注記に記載される情報が適用される会計基準に準拠しているかどうかの評価。

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・グループのグループ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。

2023年12月31日現在、KPMG S.A.は委任を受けてから継続して10年目であり、マザーは委任を受けてから4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.821-55条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.821-27条から第L.821-34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 2024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 2023

Renault S.A.

122-122, bis avenue du Général Leclerc - 92100 Boulogne-Billancourt

Renault S.A.

Rapport des commissaires aux comptes sur les comptes consolidés

Exercice clos le 31 décembre 2023

A l'assemblée générale de la société Renault,

Opinion

En exécution de la mission qui nous a été confiée par l'assemblée générale, nous avons effectué l'audit des comptes consolidés de la société Renault S.A. relatifs à l'exercice clos le 31 décembre 2023, 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 1^{er} janvier 2023 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

Observation

Sans remettre en cause l'opinion exprimée ci-dessus, nous attirons votre attention sur la note 2-A2 de l'annexe qui expose le changement de méthode comptable relatif à la première application de la norme IFRS 17 Contrats d'Assurance.

Justification des appréciations - Points clés de l'audit

En application des dispositions des articles L.821-53 et R.821-180 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 15 705 millions d'euros au 31 décembre 2023.

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 2023, ces tests de dépréciation tiennent compte des hypothèses issues du plan à moyen terme sur la période 2024-2027 annoncé en janvier 2021, mises à jour fin 2023 et présentées au Leadership Team.

Par ailleurs, les taux de croissance à l'infini retenus dans les tests au 31 décembre 2023 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 sur la période 2024-2027 annoncé en janvier 2021, mises à jour fin 2023 et présentée au Leadership Team, qui reflète notamment 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 2023 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 ;
 - Vérifier la cohérence des taux d'actualisation après impôts utilisés dans le cadre des tests de dépréciations 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

Au 31 décembre 2023, la participation dans Nissan au bilan du Groupe s'élève à 15 667 millions d'euros, et la contribution de Nissan au résultat net de Renault correspond à un gain de 797 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 telles qu'adoptées dans l'Union européenne. Conformément à l'approche décrite dans les règles et méthodes comptables (notes 2-M et 12-G), un test de perte de valeur de la participation dans Nissan a été réalisé au 31 décembre 2023.

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 le Nouvel Accord de l'Alliance et ses avenants, les procès-verbaux de conseil d'administration et le registre des conventions réglementées, afin de confirmer l'analyse du contrôle réalisée par la direction de Renault et concluant à l'exercice d'une influence notable de Renault sur Nissan à la clôture de l'exercice ;
- Confirmer auprès de la direction que Renault n'a pas engagé de plan actif de cession de titres Nissan (détenus directement ou via la Fiducie Newton) dans les douze prochains mois ;
- 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 les procédures d'audit réalisées par l'auditeur indépendant de Nissan sur la pertinence des principales hypothèses utilisées dans le test de valeur réalisé pour apprécier la valeur recouvrable de la participation de Renault dans Nissan, par référence aux prévisions de Nissan, aux performances passées et aux perspectives du secteur 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 2023 à 1 126 millions d'euros pour un encours de 50 741 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, les modalités d'estimation des dépréciations prennent en compte le contexte macro-économique contrasté qui se traduit notamment par le ralentissement de l'inflation et le retour de la volatilité sur les marchés financiers.

**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 ;
- Effectuer une revue méthodologie et calculatoire des dépréciations complémentaires constituées ;
- Apprécier les modèles et hypothèses utilisés dans la détermination de la composante forward looking , notamment la pondération des différents scenarii retenue ;
- Apprécier le processus de classification des actifs par catégorie ;
- Réaliser des contrôles sur le système informatique de RCI Banque, incluant une revue des contrôles généraux informatiques, des interfaces et des contrôles automatiques participant à l'élaboration de l'information financière relative à IFRS 9 ;
- 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.

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 groupe 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 du groupe, 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 2023, le cabinet KPMG S.A. était dans la dixième année de sa mission sans interruption et le cabinet Mazars dans la quatrième 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.

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. 821-55 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.821-27 à L.821-34 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 23 février 2024

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

2023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.

個別財務諸表に対する監査報告書

2023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2023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、2023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、2023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.821-53条及び第R.821-180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

2023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14,863百万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。財務諸表の注1に記載のとおり、ルノーは、当期中に、日産自動車株式会社の株式の28.4%を「ニュートン」信託契約の下に3.7十億ユーロでNatixis Fiduciaireに譲渡した。これらの投資は、取得価額と帳簿価額の低い方の金額で評価され、純資産の持分及び日産の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。

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財務諸表の作成に用いられる株主資本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が存在するかどうかの評価、すなわち、日産が事業を行う市場における著しい悪化又は株式市場価格における重大若しくは長期的な下落が重要な指標となる。
- ・ 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。

2023年12月31日現在、KPMG S.A.は委任を受けてから継続して10年目であり、マザーは委任を受けてから4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.821-55条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.821-27条から第L.821-34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 2024年2月23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 2023

Renault S.A.

122-122 bis, avenue du Général Leclerc - 92100 Boulogne-Billancourt

Renault S.A.

Rapport des commissaires aux comptes sur les comptes annuels

Exercice clos le 31 décembre 2023

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 2023, 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 1^{er} janvier 2023 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.821-53 et R.821-180 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 2023 pour un montant net de 14 863 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, intégrées 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. Comme indiqué dans la note 1 de l'annexe aux comptes annuels, Renault a transféré au cours de l'exercice 28,4% des actions Nissan Motor Co., Ltd chez Natixis Fiduciaire dans le cadre du contrat de fiducie Newton pour un montant de 3,7 milliards d'euros. Ces titres sont évalués à la plus faible des valeurs d'acquisition ou d'inventaire déterminées 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.

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.

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 participation des sociétés contrôlées de manière exclusive et la valeur d'utilité des autres titres de participation.

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 l'établissement des comptes consolidés de Renault Group ;
- 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 ;
- Apprécier 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 S.A.

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 2023, le cabinet KPMG SA était dans la dixième année de sa mission sans interruption et le cabinet MAZARS dans la quatrième 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.821-55 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.821-27 à L.821-34 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 23 février 2024

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.

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-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。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

識別されたりスク

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

識別されたり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 défailtantes (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

Vérfications 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・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 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。