

【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】	2025年5月15日
【事業年度】	自 2024年1月1日 至 2024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 J Pタワー 長島・大野・常松法律事務所
【電話番号】	(03) 6889-7000
【事務連絡者氏名】	弁護士 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 J Pタワー 長島・大野・常松法律事務所
【電話番号】	(03) 6889-7000
【縦覧に供する場所】	該当なし

第一部 【企業情報】

- 注(1) 別段の表示がない限り、本文中の「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2025年2月25日現在の対顧客電信直物売相場は1ユーロ＝158.69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2024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II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。議決権証書（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II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ときは、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、①取締役会及び会長（Président）兼最高経営責任者（Directeur Général）、又は②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（i）同一人物である会長兼最高経営責任者又は（ii）（「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。

（i）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。

（ii）最高経営責任者に経営権を付与する場合

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

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

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

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

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

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

権限は会社の目的及び株主総会に法律上認められた権限によってのみ制約を受ける。最高経営責任者の権限に課される制限は、社内では拘束力を有するが、第三者に対して主張されることはできない。取締役会の決議は、自ら又は代理人により出席している取締役の多数決により決せられる。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、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がなければ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用益権が設定されている場合には、ルノーの帳簿には、用益権者 (usufruitier) 及び所有権者 (nu-propriétaire) の氏名を記載するものとする。1株に付与される議決権は、すべての株主総会において、用益権者に属するものとする。

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

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

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

(ロ) 取締役の指名権

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

(ハ) 配当請求権

純利益は、現行の法律に従って、充当される。

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

法律上の規定に従って、年次総会には株主に、すべて又は一部の配当支払を現金又は株式のどちらで受取るかの選択肢を提供する権限がある。株式配当の支払請求は、年次総会の日付より3ヶ月以内に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続に従い、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証するもの）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式株式の口座に登録するという形をとる。公認の仲介機関により管理されている口座に保有されている株式の登録又は口座の記録は、かかる仲介機関により発行される株式保有の証明書に登録される。

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

株主総会は、法令の規定に従って招集される。

すべての株主総会の議題は招集通知者によって決められる。

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

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

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

決議は法定定足数及び投票規則に基づいて株主総会で採択される。

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

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

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

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

出席者リストはすべての株主総会において法に従って保持される。

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

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

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

2014年2月12日、取締役会は、株主が定款に従ってインターネットにより当該方法を用いる時に適用される規定にある条件下で株主総会に出席することができることを決定した。定められた期日内に、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法定監査人の特別報告書について決定する。

通常総会は、すべての社債又は他の同様の証券の発行を承認することができる。

特別総会は、法律で認められたあらゆる点において、定款を修正することができる。

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

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

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

A- フランス銀行に対する統計のための申告の対象となる取引

定 義

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

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

適用規則

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

外国との取引の額が幾つかの業務について1事業年度で30,000,000ユーロを超える会社又は企業集団は、外国に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

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

- ・ フェーズ1。経済省では、投資がFDI規則の範囲内かどうかを判断するために、申請の事前評価を行っている。経済省は、承認申請の受領日から30営業日(*jours ouvrés*)以内に回答しなければならない。
- ・ フェーズ2。このフェーズは、経済省がフェーズ1の終了時に投資がFDI規則の範囲内であると考え、承認に条件を付すことによって国益を維持できるかどうかを判断するためのさらなる審査を必要とする場合に実施される。経済省は、フェーズ1の終了後45営業日(*jours ouvrés*)以内に却下又は承認の決定（条件が付される可能性がある）を出さなければならない。

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

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

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

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

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

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

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

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

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

3【課税上の取扱い】

(1) フランスにおける課税

以下は、（i）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、（ii）租税条約の利益を享受する権利を有する者及び（iii）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AIII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

2020年、2021年、2022年2023年及び2024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。)

	IFRSに基づく数値						
(連結数値 ⁽¹⁾)	2020	2021	2021 修正再表示 (9)	2022	2022 修正再表示 (11)	2023	2024
売上高	43,474	46,213	41,659	46,391	46,328	52,376	56,232
営業総利益 ⁽²⁾	(337)	1,663	1,153	2,595	2,570	4,117	4,263
営業利益	(1,999)	1,398	900	2,216	2,191	2,485	2,576
グループ税引前 利益 ⁽³⁾	(7,626)	1,563	1,120	2,153	2,128	2,838	1,538
当期純利益	(8,046)	967	967	(700)	(716)	2,315	891
当期純利益－親会社 株主持分(f)	(8,008)	888	888	(338)	(354)	2,198	752
包括利益	(9,824)	2,630	2,630	1,362	1,346	837	1,244
平均社外流通 株式数 ⁽⁴⁾ (千株)(b)	271,349	272,102	272,102	272,097	272,097	271,009	272,374
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
資本金	1,127	1,127	1,127	1,127	1,127	1,127	1,127
資本 ⁽⁵⁾ (a)	25,338	27,894	27,894	29,539	29,690	30,634	31,102
資産合計(e)	115,737	113,740	113,740	118,319	118,292	121,913	129,366
資本比率(%) (a)/ (e) (小数点以下3 桁を四捨五入)	21.89	24.52	24.52	24.97	25.10	25.13	24.04
1株当たり 資本 ⁽⁵⁾ (ユーロ) (a)/(g) (小数点 以下3桁を四捨 五入)	85.68	94.32	94.32	99.89	100.40	103.59	105.17
1株当たり配当額 (ユーロ)(c)	0 ⁽⁶⁾	0 ⁽⁷⁾	0 ⁽⁷⁾	0.25 ⁽⁸⁾	0.25 ⁽⁸⁾	1.85 ⁽¹⁰⁾	2.20 ⁽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)	(29.51)	3.26	3.26	(1.24)	(1.30)	8.11	2.76

営業活動による キャッシュ・フ ロー	5,753	2,409	2,409	3,613	3,613	4,462	7,161
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	(4,239)	(1,616)	(1,616)	(3,294)	(3,294)	(2,235)	(2,035)
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	5,605	(631)	(631)	(478)	(478)	(2,978)	(3,234)
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	(20.16)	(19.23)	22.81	79.71
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)	170,158	156,466	114,489	105,812	105,812	105,497	98,636

- (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) 「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。
- (3) 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。
- (4) 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。
- (5) IFRSの下では、非支配持分は資本に含まれる。
- (6) 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。
- (7) 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。
- (8) 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。
- (9) 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。
- (10) 2023会計年度の配当金は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%であった。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た。配当落ち日は2024年5月22日であり、支払日は2024年5月24日であった。
- (11) 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。

- (12) 2024会計年度の配当金は1株当たり2.20ユーロで、昨年と比較して19%（1株当たり+0.35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21.5%であった(*)。当該配当金は全額現金で支払われ、2025年4月30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2025年5月8日であり、支払日は2025年5月12日であった。

(*) 日産株の売却によるキャピタル・ロス-1,527百万ユーロ及び日産への投資における減損-694百万ユーロを除く。

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	2020	2021	2022	2023	2024
売上高	0	0	0	0	0
営業利益/(費用)	(54)	(65)	(68)	(47)	(25)
税引前経常利益	167	(143)	216	759	604
税引前(当期)利益	(239)	415	216	771	603
当期純利益(f)	(139)	538	364	926	781
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)	16,798	17,934	18,236	20,305	23,135
資産合計(e)	33,002	34,400	34,535	35,104	36,022
株主資本比率(%) (a)/(e) (小数点以下3桁を四捨五入)	50.90	52.13	52.80	57.84	64.23
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)	56.80	60.64	61.67	68.66	78.23
1株当たり配当額 (ユーロ)(c)	0 ⁽¹⁾	0 ⁽²⁾	0.25 ⁽³⁾	1.85 ⁽⁴⁾	2.20 ⁽⁵⁾
従業員数(人)	0	0	0	0	0

- (1) 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。
- (2) 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。
- (3) 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。

- (4) 2023会計年度の配当金は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%であった。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た。配当落ち日は2024年5月22日であり、支払日は2024年5月24日であった。
- (5) 2024会計年度の配当金は1株当たり2.20ユーロで、昨年と比較して19%（1株当たり+0.35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21.5%であった^(*)。当該配当金は全額現金で支払われ、2025年4月30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2025年5月8日であり、支払日は2025年5月12日であった。
- (*) 日産株の売却によるキャピタル・ロス-1,527百万ユーロ及び日産への投資における減損-694百万ユーロを除く。

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II」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

- 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

- 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。

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ビジョン」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「ルノーリノベーション戦略プラン」を発表。
- 「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。
- 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。
- 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。

2023年



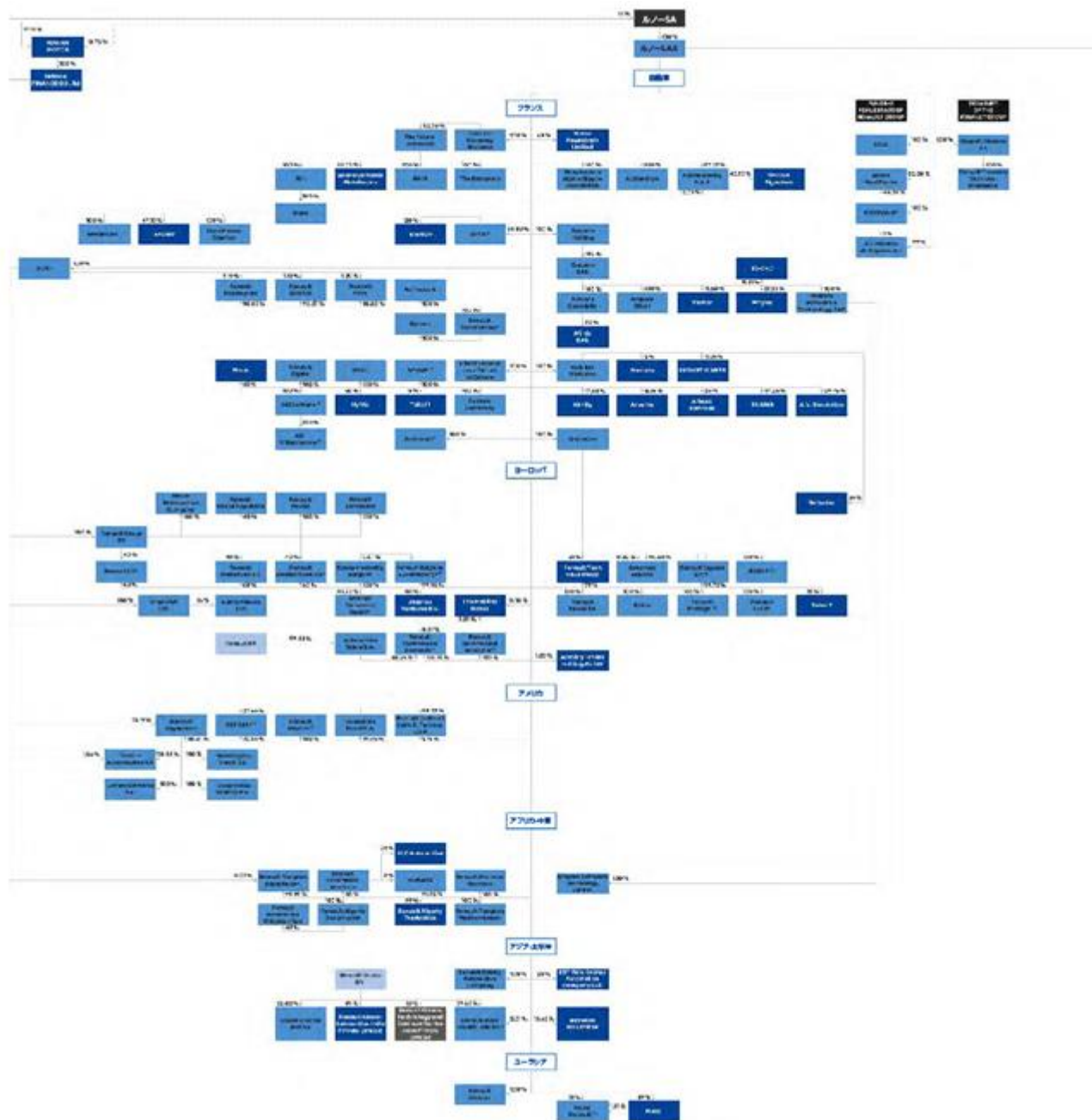
- 3月、新提携契約の発効： ルノー・グループと日産は、現在、15%の相互株式保有を行っている。
- 7月、次世代の内燃型ハイブリッド低排出パワートレインのリーダーを創出するため、ルノー・グループ及びジエリーの間で「ホース」の設立並びに合弁契約に署名。
- 6月開催のビバ・テクノロジーズ・トレードショーにおいて、ソフトウェア・レピュブリックがデザインしたコンセプトカー「H1stヴィジョン」の展示。未来のモビリティにおける人間中心のビジョンを提案。
- 「セニックE-TECHエレクトリック」（カー・オブ・ザ・イヤー（COTY）2024）、「ラファール」、新型「エスパス」、新型「クリオ」、新型「アルカナ」の発表及び発売。



3【事業の内容】

下記「2024年12月31日付ルノー・グループ連結組織図詳細」は、2025年3月13日に提出されたルノー・グループの2024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。

2024年12月31日付ルノー・グループ連結組織図詳細





3年間の主な連結数値

27/856

自動車部門のネット・キャッシュ・ポジション	7,096	3,724	549
営業フリー・キャッシュ・フロー	2,883	3,024	2,119
従業員数合計（人）	98,636	105,497	105,812
(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) 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。			
(3) 2024年2月14日の取締役会議は、2024年5月16日の株主総会に対し（第3号議案、承認）2023会計年度について2024年に1.85ユーロの配当金を支払うことを提案した。			
(4) 2025年4月30日の年次株主総会に対し提案を提出。			

事業別売上高

（百万ユーロ）	2024年	2023年	変動率（%）
全世界における自動車登録台数（百万台）	2,264,815	2,235,558	+1.3%
ルノー・グループ売上高	56,232	52,376	+7.4%
内、自動車部門	50,519	48,150	+4.9%
内、販売金融部門	5,644	4,181	+35.0%
内、モビリティサービス部門	69	45	+53.3%

事業別営業総利益

（百万ユーロ）	2024年	2023年	変動
ルノー・グループ営業総利益	4,263	4,117	+146
ルノー・グループ売上高における%	7.6%	7.9%	-0.3%
内、自動車	2,996	3,051	-55
セグメント売上高の%	5.9%	6.3%	-0.4%
内、販売金融	1,295	1,101	+194
内、モビリティサービス	-28	-35	+7

ルノー・グループの事業は、36ヶ国において、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。）を通じた販売に関する事業：
 - 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SA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・ビヨンド・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

I. 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。

2024年は、混在した年であった。ヨーロッパ市場（欧州自動車工業会）は+1.7%の微増となった。メーカーのポートフォリオは通常レベルに戻った。しかしながら、このプラスのバランスは、非常に活発な市場（ポーランド（+15%）、スペイン（+8%）、オランダ（+16%）、英国（+3%））と低迷する市場（とりわけフランス（-2%））との間の大きな格差が潜んでいる。イタリア及びドイツでは、比較的安定していた。

トルコでは、市場は過去2年が非常に好調で、その高水準を維持した（+0.5%）。

韓国では、消費者へのインフレ圧力及び商用車の規制移行の影響により、市場は大幅に減少した（-8%）。

中南米では、ブラジル（14%）が大幅な上昇を見せ、アルゼンチン（-8%）は通年で減少したものの、ここ数ヶ月は増加しており、2025年には大幅な改善が見込まれる。

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

	2024年	2023年	変動（%）
ルノー	1,577,351	1,548,973	+1.7
ダチア	676,340	658,309	+2.7
ルノー・コリア自動車	6,539	21,980	-70.3
アルピース	4,585	4,328	+5.9
Eveasy ⁽¹⁾	0	1,963	-100.0
モビライズ	0	5	-100.0
ルノー・グループ	2,264,815	2,235,558	+1.3%

(1) 2023年上半期末までEveasyの販売台数を統合

2024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、アルピース、Jinbei及びHuasong並びにEveasyを含む。）の台数及び割合（%）

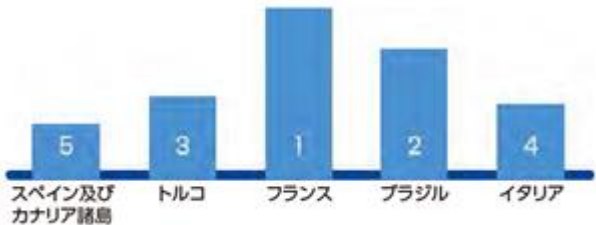
		2024年	市場シェア（%）
1	フランス	541,795	25.8
2	イタリア	205,423	11.7
3	トルコ	167,262	13.5
4	スペイン及びカナリア諸島	149,697	12.7
5	ドイツ	144,586	4.7
6	ブラジル	139,214	5.6
7	英国	121,711	5.3
8	モロッコ	67,686	38.4
9	ベルギー及びルクセンブルク	64,925	11.5
10	ルーマニア	61,217	35.5
11	ポーランド	54,785	8.8
12	オランダ	49,851	9.8
13	インド	41,729	0.9
14	韓国	39,826	2.5
15	ポルトガル	36,164	14.9

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）	2024年	1,599,051	188,350	121,811	92,380	244,855	2,264,815
	2023年	1,544,651	197,380	117,380	88,488	267,025	2,235,558
地域別売上高の内訳（百万ユーロ）	2024年	44,832	2,859	1,677	2,180	4,684	56,232
	2023年	41,129	3,206	1,667	1,814	4,560	52,376

(i) ルノー：独創的・「テック」で現代的・「ポップ」なブランド



					
1,577,351		108,541		11	
2024年の世界における乗用車及び 小型商用車の販売台数		2024年の電動の乗用車及び 小型商用車の販売台数		2024年に発売された乗用車及び 小型商用車のモデル	
2024年の主要な市場（第5位まで）				2024年のハイライト	
				ルノー5の発売及びル ノー4 E-TECHエレクト リックの発表	
シンビオズの発表及び発 売		新型キャプチャーの 発表及び発売		カーディアンの世界的 販売	
5月2日に発表されたシンビ オズは、ルノーの「暮らし のための車」シリーズの1 つである。2024年夏に発売 されたシンビオズは、コン パクトで多用途、かつコネ クティッドなフォルムでル ノーの最高のテクノロジー を提供し、ファミリー及び プロフェッショナルにア ピールすることを目指して いる。		新型ルノー・キャプチャーが 2024年4月に発表され、発売さ れた。Bセグメントの小型都市 型SUV及び「暮らしのための 車」の基準。キャプチャーは、 よりダイナミックで大胆なデザ イン、新しいテクノロジー、及 び同等の多用途により、さら にモダンに生まれ変わった。		2月26日、ジュネーブ国際 モーターショーにてルノー5 E-TECHエレクトリックを世 界的に発表：2021年の ショーカーと非常に似たレ トロフューチャーなデザイ ン及び電気駆動の心臓部を 備えたポップアイコンの復 活。 ルノー5 E-TECHエレクト リックはテクノ及びアイコ ニックサンクバージョン で、10月から市場に投入さ れている。 ルノー4 E-TECHエレクト リックの世界的発表：60年 代に発売されたモデルのDNA に合致した、Bセグメント で最も多用途な電気自動 車。 ルノー4 E-TECHエレクト リックは2025年春に発売予 定。	
南フランスでの国際プレス向けテスト： ラファールE-TECH 4×4 300hp				2023年後半のリオデジャ ネイロでの「インターナ ショナルゲームプラン」 の公表において発表され たカーディアンの発売 は、戦略的計画「ルノー リノベーション」の「リノ ベーション」フェーズの 国際的な始まりであっ た。 この画期的なモデルは、 国境を越えることを目的 とした完全なラインナッ プの最初のモデルであ る。 カーディアンは、コンパ クトで都会的なBセグメ ントSUVである。ルノーの DNAは、そのスタイル及び 装備の両方で、デザイン の中心となっている。 2024年3月にブラジルで発 売されたこのモデルは、 その後中南米全域で販売 され、2024年後半にはモ ロッコでも販売された。	
				新型マスターの発売	

ルノー・ラファールは、200hpバージョンを春に受注開始した後、国際プレス向けに高性能4×4 300hpバージョンを発表した。性能、喜び及び効率の完璧な組み合わせ。

2024年6月より発売されている新型ルノー・マスターは、競合他社よりもはるかに効率的な設計により、長距離走行、充電、節約を実現するように設計されている。次世代のマルチエネルギー・エアロバンとして完璧な一台。

ルノーのブランド戦略

ルノーの「ポップ」及び「テック」ブランド

ルノーは、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「ポップ」、すなわち人間味があり、楽観的で、活気に満ちたブランドであり、真に人間性及び責任性を保ちながら、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、温かみがあって、かつ安全な体験を求めて、「暮らしのための車」というコンセプトの最新世代のイノベーションを続けている。

ルノー・ブランドは、二酸化炭素排出量を最適化するために、全ラインナップのレザーシートを部分的にリサイクルされたグレインコーティング生地置き換えることを決定した。

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セグメントは、ルノー全体の売上の中で重要性を増してきており、2024年には合計230,453台を販売し、2024年の32.6%のセグメントシェアを占めている。

さらに、ヨーロッパにおいて^(*)、ルノーは、小売販売の水準を最適水準で維持しており、ほぼ2台に1台が個人顧客に販売されている。2024年度通期の小売販売は、47.8%に達した。

2024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ている。ブラジル及びモロッコで製造されているルノー・カーディアン、トルコで製造されている新型ルノー・ダスター、韓国で製造されているグラン・コレオスは、国際計画における商品攻勢の最初の布石である。

(*) ヨーロッパ・データフォースより。

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。

2024年、ルノーはピックアップを除くヨーロッパの小型商用車（LCV）市場で第1位であった。

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。

- ・ 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地位を確立した。
- ・ マスター・バンは、大型バンにおいて第3位である。

E-TECHという自社独自ブランドのもと、ルノーは電動化ソリューション市場において攻勢を続けている

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、すべてのブランドの主要なモデルについて提供されている。

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。

メガヌ及びセニックに続いて、R5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。

メガヌE-TECHエレクトリック、セニックE-TECHエレクトリック及びR5 E-TECHエレクトリックは、エモーショナル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。

それらがユーザーの電気及びデジタル・エコシステムに接続及び統合されたことで、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。

2024年モデル

ルノーの乗用車（PC）

ルノーのヨーロッパにおける乗用車（PC）

ルノー、Cセグメントにおいて攻勢を続けている：

「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。

アルカナに続き、ルノーはメガーヌE-TECHエレクトリック、続いてルノー・オーストラル、ルノー・セニックE-TECH、最後にはルノー・シンビオズで攻勢を続けた。

メガーヌE-TECHエレクトリック：

100%電気自動車のメガーヌE-TECHは100%「メイド・イン・エレクトリシティ」となるルノーリユーシジョン初のモデルであり、ルノー・グループがフランス北部に設けた、電気自動車の新たなヨーロッパ基準である。

メガーヌE-TECHエレクトリックは、発売以来、国際展開され、3大陸6ヶ国（トルコ、オーストラリア、モロッコ、ブラジル、コロンビア及びアルゼンチン）で販売されている。

100%電気自動車のメガーヌE-TECHは、充電容量及び航続距離という、そのセグメントにおける限界に挑みながら、車内での体験を向上し続けている。このモデルは発売以来115,793台が販売され、そのうち20%超が最高級仕上げである。これは、ルノーが電気自動車セグメントにおいて確固たる地位を確立していることを裏付ける。

セニックE-TECHエレクトリック：

ドゥエーで製造されている100%電気自動車のセニックE-TECHは、ヨーロッパにおいて、2024年の「カー・オブ・ザ・イヤー」に選ばれた。

ルノー初の100%電気自動車のファミリーカーであるこの車は、持続可能性を念頭に設計されている（リサイクル可能率は90%以上^(*)、材料の25.6%^(**)は循環経済から調達）。

WLTPで航続距離625km、優れた居住性及びGoogleと統合されたOpenR Linkシステムによるより簡単な旅行計画機能を備えた100%電動自動車のセニックE-TECHは、ファミリーの電気自動車へのスムーズな移行を可能にする。

その品質のおかげで、2024年4月下旬の発売以来、ヨーロッパでは24,208台が販売され、そのうち58%が最高級仕上げのモデルであり、90%が長距離用バッテリーを搭載している。

(*) 指令2005/64/ECに基づく。

(**) ISO 14021に基づくリサイクル素材及び生産工程に再統合された製造スクラップを含む。

シンビオズ：

シンビオズは、Cセグメントの市場奪還を目指す「ルノーリユーシジョン」戦略プランの2024年度の柱の1つである。この最新モデルは、ルノーの伝統であるファミリー向けの「暮らしのための車」を受け継いでいる。このコンパクトで多用途なモデルは、デザイン、モジュール性、積載能力、接続性及び効率性において最高のものを兼ね備えている。個人のファミリー顧客だけでなく法人フリート顧客も対象としている。

外観はコンパクトだが、車内は広々としている。洗練性においては、アイコンニックな仕上がりだが、Cセグメントの最高水準に位置づけている。積載能力においては、ルノー・シンビオズは同クラスでトップクラスである。

ルノーの技術の粋を集めた、上級セグメントで高い評価を得ている技術、すなわちソーラーベイ不透明サンルーフ、Googleと統合されたOpenR Linkマルチメディアシステム（10.4インチの縦型タッチスクリーンを全バージョンに標準装備）並びにGoogleマップ、Googleアシスタント及びGoogleプレイといったGoogleの最高機能を含む、フルラインナップのテクノロジー機器も、シンビオズに搭載されている。

シンビオズは、積極的安全性及び受動的安全性の両面で最高レベルを誇る。例えばバック時の緊急ブレーキなど、29の運転支援機能が装備されている。

E-TECHフル・ハイブリッド145hpエンジンにより、充電の制約なく、街中では電気自動車のような快適性及び静寂性を実現している。

シンビオズは、バリエドリッドで製造され、2024年9月にヨーロッパで発売され、2024年に16,838台を販売した。

オーストラル：

パレンシアで製造されたオーストラルの販売台数は、とりわけモロッコ市場の開拓及びフリート販売の大幅な進展により、2023年から増加し、2024年に87,824台に達した。

フル・ハイブリッドのパワートレインの販売台数は全体の60%超を占め、より上位のトリムレベル（エスプリ・アルピーヌ及びアイコニック）の販売台数は全体の50%超を占めた。再販価値は過去最高を維持している。音響、ダイナミックな快適さ（新型ショックアブソーバー）及び安全性（GSR2標準）が大幅に改善された。

アルカナ：

アルカナは、韓国で製造されており、その発売以来、累計320,053台を販売し、2024年の成功を確実なものとした。

ルノー・ラインナップの他のモデルと同様に、アルカナは現在、ラインナップ・トップのエスプリ・アルピーヌ仕上げにて提供されている。

2024年には、中南米（メキシコ、コロンビア）及びペルシャ湾岸地域でマイルド・ハイブリッド・バージョンが発売され、国際的な展開がさらに拡大した。

Bセグメント

ルノー5 E-TECHエレクトリック：

アバンギャルドで多用途、経済的な驚くべき車であるルノー5は、何百万ものファミリーが、石油危機、生活様式の変化及び家庭内での2台目の車の登場という、当時の課題に立ち向かう手助けをした。

ルノー5 E-TECHエレクトリックは、この異例な現代性というレガシーに忠実であるために、当時の社会及び環境の課題、すなわち、燃費、耐久性及び二酸化炭素排出量の削減に果敢に挑んだ。

心に響くデザイン、電気及びデジタル技術により快適で使いやすくなった体験、地域密着型で責任ある循環型の生産。ルノー5 E-TECHエレクトリックは、電動化への移行における都市型車のモデルとなるために必要な要素をすべて備えている。

ルノー5 E-TECHエレクトリックは、ヨーロッパのCOTY（カー・オブ・ザ・イヤー）審査員から権威ある「カー・オブ・ザ・イヤー2025」の称号を獲得したばかりである。

ルノー5 E-TECHエレクトリックは、アイコニックなデザインの向上をめざし、性能においても妥協せず開発された、新しい100%電気自動車のAmpRスモール・プラットフォームを導入している。これは、電気部品及び最新技術の最高水準を特色とし、このセグメントでは他に類を見ない運転の楽しさ及び快適さを、可能な限りのベスト価格で提供している。コンパクトなサイズにもかかわらず、WLTPで最大410キロメートルという航続距離を実現する大型バッテリー（52kWh）の搭載は言うまでもない。

この車は、最小回転半径は10.3mに抑えられているため、街中での運転操作が容易である。マルチリンク式リアアクスルにより、タイトなカーブではより機敏に、大きなカーブではより安定し、快適性も向上している。

ルノー5 E-TECHエレクトリックは、バッテリーから可能な限り多くのエネルギーを節約しながら、車内の温度を快適に保つヒートポンプを搭載している。

これは、新しい11kW双方向AC充電器を搭載した、自動車の長い歴史における最初のモデルであり、この充電器は、車両のバッテリーから機器に給電できるV2L（vehicle-to-load）機能及び電力を電力網に戻すことで自宅での充電コストを節約するV2G（vehicle-to-grid）機能を備えている。

ルノー5 E-TECHエレクトリックには、Googleと統合されたOpenR Linkシステムが搭載されており、新しいバーチャルモビリティコンパニオンのRenoを搭載した初の車両である。このRenoのアバターは個性を持ち、車内及び車外において、ユーザー体験を通じてルノーの顧客に同行し、交流する。

運転支援（ADAS）に関しては、運転支援、安全及び駐車支援のいずれの面でも、このセグメントで最高レベルの性能を備えている。

12月末までに、ヨーロッパでは既に13,203台のルノー5 E-TECHエレクトリックが販売された。

最後に、ルノー5 E-TECHエレクトリック（52kWhバッテリー・バージョン）は、持続可能な設計となっている。

- ・ 少なくとも88.6%がリサイクル可能^(*)。
- ・ 循環経済からの材料を26.4%^(**)含む。
- ・ テクノ及びアイコニックサンクバージョンのシートテキスタイルには、最大100%リサイクルのペットボトルファブリックを使用。

(*) 指令2005/64/ECに基づく。

(**)ISO 14021によるリサイクル素材及び生産工程に再統合された製造スクラップを含む。

ルノー4 E-TECHエレクトリック：

ルノー4 E-TECHエレクトリックは、初代モデルのDNAを受け継ぎ、現代の多用途コンパクトカーとして復活している。

ルノー4エレクトリックは、2025年春に発売予定。

このブランドは、あらゆるニーズ及び用途に対応する100%電気自動車のラインナップである。ルノー4 E-TECHエレクトリックはBセグメントで、ルノー5 E-TECH エレクトリックのすぐ上位に位置する。

クリオ：

2024年、クリオは302,756台を販売し、Bセグメントで世界販売台数第6位であった。

クリオはヨーロッパACEAで第2位となり、全セグメントで231,899台（2023年度比+5.8%）を販売した。この中には、E-TECHハイブリッド車57,000台も含まれている。

クリオは2024年もフランスで最も売れているモデルであり続け、登録台数は102,790台に達した。2023年に新型クリオが成功裏に発売されたことで、特にフラッグシップバージョンであるエスプリ・アルピーヌE-TECHハイブリッド145hpバージョンが、この車に新たな息吹を吹き込んだ。

新型キャプチャー：

多用途で多才なキャプチャーは、外観はコンパクトだが、車内は居住性に優れ、街中でも人里離れた場所でも快適に過ごすことができる。これらの特性が、10年前のデビュー以来の商業的成功を物語っており、世界90ヶ国で2百万台超を販売している。

新型クリオの足跡に続き、新型ルノー・キャプチャーは、ブランドの新しいデザイン言語を体現し、よりステータス性を高めた全く新しいフロントエンドを備えている。

都市型SUVが今やBセグメントの販売の約50%を占めるようになった市場において、新型ルノー・キャプチャーは、その用途の多様性、ツートンカラーの車体のラインナップ、トップレベルの車内空間及び独創的なテクノロジー装備を維持することで、基準となるモデルであり続けることを目指している。これらの特性は、キャプチャーのDNAの一部だが、それに加え、この新世代モデルは、新たな魅力を誇る。

より表情豊かな外観及び車内のスタイリングは、新しいエスプリ・アルピーヌ仕上げにより、エレガンス及びスポーティさのユニークな組み合わせへと生まれ変わった。

新しい内装及びスクリーンにより、車内はさらに快適になった。Googleを統合したマルチメディアシステムOpenR Linkは、バージョンにより選択可能で、Bセグメントでは世界初となるAndroid Automotive 12を搭載し、最高の車内テクノロジーを提供する。

完全に新しい電子アーキテクチャにより、レベル2の運転支援システムである予測ハイブリッド運転及びアクティブドライバーアシストなど、最新世代の運転支援システムにより、安全性は最高レベルに達している。

販売される国によって、新型ルノー・キャプチャーには、現在、顧客の35%超が選んでいる145hpのE-TECHハイブリッドを含む5種類のエンジンが用意されている。運転の喜びを高め、よりダイナミックなハンドリングを実現するために、サスペンション及びパワーステアリングのキャリブレーションが修正された。バージョンによっては、エクステンデントグリップシステムにより、あらゆる道路状況下でトラクションが最適化される。

新型ルノー・キャプチャーは、引き続きバリャドリッド工場で生産され、2024年4月から販売が開始され、2024年には158,104台が販売され、そのカテゴリーにおけるリーダーの1つとしての地位を維持している。

カンゲー乗用車：

5人乗りバージョンのカンゲー及びその拡大バージョンであるグラン・カンゲー（5人乗り及び7人乗り）は、モーブージュ（フランス）で生産されている。カンゲーは内燃（blue dCi 95及びTCe 130）及び電動（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用意されている。

カンゲー及びグラン・カンゲーは、優れた積載能力及びモジュール性、フレキシブルな車内レイアウトが評価されている。7人乗りバージョンは、とりわけ、同乗者を乗せる必要がある大家族や企業にアピールできる。必要に応じてスペースを調整できるよう、シートは折りたたんだり取り外したりすることができ、高い汎用性を提供している。

両側にスライドドアを装備したグラン・カンゲーは、狭い駐車スペースでも後部座席へのアクセスが容易である。これは、従来のドアを装備した車と比較して、ファミリー向けに非常に実用的である。

また、低い荷台及び大きな開口部により、荷物の積み下ろしも簡単になり、かさばる荷物を頻繁に運ぶプロのユーザー及びファミリーにとって利点となる。

D及びEセグメント

エスパスE-TECHハイブリッド：

2024年、パレンシアで製造されているエスパスは、すべての市場で初めて通年の販売を行い、21,091台を販売した。フランスにおける主な競合他社と肩を並べる結果となった。

2024年6月、エスパスは安全性に重点を置いた大幅な改良が施され、ユーロNCAPから最高評価である5つ星を獲得した。

ブランドの公約に従い、11月にエスパスはアイコニック仕上げのレザーシートを、シート部分及び背もたれ部分に通気性のあるTERRA「グレインコーティングファブリック」のシートに交換した。このシートは、裏地にリサイクル素材を使用し、ライトサンドグレーに加えてブラックも選択可能となり、フロントシートはさらに包み込むようなデザインとなった。

ラファールE-TECH：

パレンシアで製造されているラファールは、より合理的なモジュラー式のルノー・エスパスをより完全にした、エモーショナルなSUVクーペであり、5人乗り及び7人乗りの仕様がある。独自の技術を搭載した200hpのラファールE-TECHハイブリッドは6月に発売され、300hpのラファールE-TECH 4×4プラグイン・ハイブリッドは11月に発売された。

ラファールは、喜びという概念を全面的に追求して設計された。まず何よりも、洗練されたエレガントなデザイン及び最高レベルの知覚特性を備え、視覚的な魅力にあふれている。さらに、SUVクーペ市場で最高のリアシートスペース、並びにエスプリ・アルピーヌ・シート、ソーラーベイ及びスマートリアアームレストなどのアイコニックな特色を備え、移動の喜びをもたらす。さらに、運転体験は、4cmワイドになったトラック、4コントロール・アドバンス・システムに特化された設定により高められ、よりダイレクトなステアリングに改良を加え、スポーティさをさらに高めている。E-TECH 4×4プラグイン・ハイブリッド（300hp）によって、運転の喜びはさらに高められている。これは、4輪ステアリング及び4輪駆動の組み合わせを提供する唯一の主力モデルである。そして、ラファールE-TECH 4×4 300hpアトリエ・アルピーヌバージョンは、アルピーヌのエンジニアがシャシーを全面的に改良し、快適さ、ダイナミック及びスポーツの3つのモードにおけるアルピーヌの技術すべてを取り入れたマルチセンス・シャシー・コントロールなどの技術革新の導入、さらには予測ダンピング制御のためのカメラベースのロード・リーディング・テクノロジー技術の開発により、さらに進化した。

ラファールは、そのダイナミックなパフォーマンスだけでなく、市場をリードする効率性でも際立っている。航続距離はバージョンによって1,000～1,100kmで、SUVクーペ市場でも最も燃費が良い車種に入っている。

12月末までに、ヨーロッパでは既に12,742台を販売した。ハイエンドのE-TECH 4x4 300hpバージョンは、2024年11月の発売以来、40%という非常に高いレベルの割合を達成している。

トラフィック乗用車：

トラフィック・コンビは、最大9人まで乗車でき、広々とした快適な室内空間を提供しており、送迎サービス業者や大家族に最適である。都市部及び都市間での移動に向けた快適性、最新の装備、経済的なエンジン・オプションを兼ね備えている。

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。2024年に、スペースノマドは、フランス及びスイスで販売された。

ルノー乗用車（PC）－ ヨーロッパ以外

Aセグメント及び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%電気自動車のクウィッドE-TECHは、2024年4月にケリー・ブルー・ブック（KBB）と提携するQuatro Rodasにより「2024年ベスト・リセール」賞に選出され、同じくQuatro Rodasにより2024年6月には「最低運用コスト」賞に選出された。2024年の100%電気自動車のクウィッドE-TECHの販売台数は合計2,389台だった。

クウィッドの内燃エンジン仕様車も2024年7月に「クリーン・モビリティ」賞を受賞し、2024年には中南米で96,536台を販売した。

ダスター（中南米）：

ブラジル及びコロンビアで製造されているダスターは、今年、新型フルLED照明機器などの多数の設計変更に加え、6つのエアバッグ並びにコーナリングライト、フォロミーホーム、レインセンサー及びワイヤレス充電器などの追加装備を導入したモデルイヤーで復活した。

2024年1月にブラジルで、2024年第2四半期にコロンビア、アルゼンチン及びメキシコで発売されたダスターは、2024年に中南米で合計34,817台を販売した。

新型ダスター（トルコで製造）：

この「トルコ製」（ブルサ工場）の最新モデルは、全く新しいデザイン、より多くのテクノロジー、及び最新のパワートレインを搭載し、この真のアイコンの伝統を受け継いでいる。

クリオ及びキャプチャーにも採用されているCMF-Bプラットフォームで生産された新型ルノー・ダスターは、ハイテク・マルチメディア機器及びE-TECHハイブリッド又はマイルドハイブリッド・アドバンスなどの最新エンジンを搭載している。ルノー・ブランドの特徴を体現したモデルである。

2024年7月末にトルコで発売された後、順次その他の国々にも展開される予定である。2025年度第1四半期にはウクライナ、エジプト、南アフリカ及びさらに広くアフリカ諸国で、そして2025年度下半期には湾岸諸国、サウジアラビア、オーストラリア及びカザフスタンで発売される予定である。

インド：

2024年初頭、クウィッド、トライバー及びキガーの各モデルが発売された。

クウィッドはE2バージョンのタッチスクリーン及びリアシートベルトにより改良された。

2024年のインドにおける同モデルの総販売台数は8,705台に達した。

トライバーは7インチTFTディスプレイ及びワイヤレス充電器により改良された。

2024年のインドにおける同モデルの総販売台数は22,024台に達した。

キガーは、室内調光ミラー及びクルーズ・コントロールにより改良された。

2024年のインドにおける同モデルの総販売台数は11,000台に達した。

また、この年には、光の祭典ディワリを記念した「ナイト&デイ」限定版が、クウィッド、トライバー、キガーで発売された。この限定版にはツートンカラーのルーフ及び9インチのスクリーンが装備されている。「ナイト&デイ」限定版は、一般の人々から熱狂的な歓迎を受けた。この限定版の在庫は40日間で完売した。

カーディアン（Bセグメント）：

この画期的なモデルは、国境を越えて販売される未来の車両の完全なラインナップの先駆けとなるもので、ヨーロッパ以外の地域におけるこのブランドの新たな戦略を象徴する。市場の期待に可能な限り近づけることを目的に、ルノーが歴史的なルーツを持つ各国を拠点としたチームとテクノセンターのチームが緊密に連携した成果である。

この都市型SUVは、2024年3月にブラジルで初めて発売された。このモデルは、とりわけ2024年6月のメキシコ、2024年7月のコロンビア、2024年8月のアルゼンチンなど、中南米を徐々に横断して発表された。合計で、既に10ヶ国以上に対し、クリティバ（ブラジル）の工場から供給されている。

カーディアンは、モロッコのカサブランカ工場（SOMACA）でも工業化が始まった。

カーディアンはコンパクトで都会型のBセグメントSUVである。そのスタイリング及び装備は、そのデザインの中心にルノーのDNAを反映している。フロントエンドには、新しいスタイリッシュなアイデンティティとして「Nouvel 'R」のロゴ及び新しいブランド・ライト・シグネチャーが施されている。

カーディアンは断固としてモダンで、17インチのホイール、e-シフターのギアレバー付きハイコンソール、並びにドライビング体験及び車内の雰囲気左右するマルチセンス設定など、通常はトップ・セグメントにのみ採用されるような革新及び特色を誇る。また、カーディアンには6つのエアバッグ及び13の運転支援システム（ADAS）が搭載されており、死角警告及びマルチビューカメラなどの機能も備えている。

カーディアンは、ルノー・グループの新しい超多用途モジュラー・プラットフォームの立ち上げを象徴するものであり、このプラットフォームは、ヨーロッパ以外の多くの市場に向けた幅広いモデルの開発に使用される。

カーディアンはブラジルで生産されたエンジンを搭載している。3気筒1.0リットルのターボチャージのガソリンエンジンに、全く新しいEDCデュアル・クラッチ・オートマチック・ギアボックスが組み合わされている。

このモデルは、競争の激しいB-SUVセグメントにおける変革者として評価されている。ブラジル国内だけでも、Auto Esporteの「カー・オブ・ザ・イヤー」、Quatro Rodasによる比較、モーターショー及びJornal Do Carroを含め、既に11の賞を受賞している。また、アルゼンチンではGrupo Premiaの「Auto Del Año」にも選ばれた。

2024年には、31,749台のカーディアンが販売され、ブラジルが最大の市場（販売台数の77%）となった。

タリアント（Bセグメント・セダン）：

2024年3月、タリアントは2つの新ボディカラー、シェールグレー及びアーバングレーの導入、並びにハイバージョン用の新しい16インチ・ダイヤモンドカット・リムの導入により、製品アップグレードの恩恵を受けた。

2024年の販売は主にトルコに集中しており、合計販売台数7,878台のうち79%を占めた。

このモデルは、ウクライナへの輸出開始により、さらに国際的なものとなる。その後、2023年のリヤド・モーターショーで発表した通り、湾岸諸国への輸出も開始される予定である。

Cセグメント

メガーヌ・サルーン：

2024年、メガーヌ・サルーンは、合計販売台数は46,181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40,077台の販売によって、その販売台数の87%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ビ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、2024年に11,013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。

D及びEセグメント

グラン・コレオス

韓国で製造されているグラン・コレオスは、DセグメントSUVとして理想的なプロポーションを持ち、5人乗りのゆとりある空間を持つ。2024年9月に韓国で発売された。

彫りの深いエレガントなラインが特徴的なこの車両は、ルノー・ブランドの新しいデザイン言語を体現している。ダッシュボードの大型水平スクリーンと並ぶopenRパノラマスクリーンは、より直感的でパーソナライズされた新しい旅のアプローチを導入している。

また、グラン・コレオスには31の先進的な運転支援システム（ADAS）が搭載されており、そのうち3つは革新的な自律走行機能を特色とする。

グラン・コレオスは、世界市場のプレミアム車両向けに特別に設計されたE-TECHハイブリッド・パワートレインの新しいバージョンを導入している。この245hpのパワートレインには、106kWの燃焼エンジン及び100kWの非常にパワフルなトラクションモーターが含まれ、最高クラスの電気性能を発揮する。グラン・コレオスには、210hpの2WD 7DCT及び210hpの4WD 8ATの2種類のターボ・ガソリン・エンジンも搭載されている。

韓国では、2024年に22,034台のグラン・コレオスが販売された。

コレオスは、2025年初頭の湾岸諸国を皮切りに国際的なプレゼンスを拡大し、その後、年間を通じて中南米諸国での展開が予定されている。

ルノー小型商用車（LCV）

2024年にルノーの販売実績は、厳しい経済情勢の中で推移した。小型商用車の販売台数は402,971台で、世界市場シェア（北米、中国及びロシアを除く。）は6.2%となった。

ヨーロッパでは、ルノー・ブランドがLCV市場の15.3%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、ピックアップを除き、LCVでトップ2の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、最大22m³の内燃及び100%電気バージョンの両方を備え、すべての顧客ニーズ及び市場セグメントをカバーしている。ルノーは、10.8%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）で製造されており、L1バージョンでは荷室容量3.3～3.9m³、L2ロングホイールベース・バージョンでは4.3～4.9m³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。

2022年のバン・オブ・ザ・イヤーに選ばれたカンゲー・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）、格納式の車内ラック等）。

カンゲー・バンE-TECHは、最大300kmの航続距離で小型商用車セグメントにおいて最良の走行距離を提供する車の1つである。カンゲー・バンE-TECHは、小型電気自動車バンセグメントの18.8%のシェアを占めており、ヨーロッパのリーダーである。

トラフィック：

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及び用途に適した、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5.2～8.6m³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っている。

トラフィック・バンE-TECHでは、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、内燃エンジン・バージョンと比較して妥協はなされていない。

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17%）。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：

ルノーはヨーロッパの大型バンセグメントでトップ3に入っている。2024年6月に新型マスターを発売することで、ルノーの市場での地位を強化できるはずである。新型マスターは「エアロバン」のエアロダイナミックな設計並びに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る効率化が特徴である。

したがって新型マスターの燃費は、マスター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。これにより新型マスターは、87kWのバッテリーを搭載したN2（4T）バージョンのWLTPで電気航続距離が最大460kmとなり、このセグメントで最高の航続距離を実現した。

新型マスターはまた、先代を成功に導いた強みを基盤としている。新型マスターには、3種類の長さ、3種類の高さ（バン、フロア、シャシーキャブ）、前輪駆動及び後輪駆動、スチールティッパー及びフラットベッドなどの工場改造、クルーキャブ、有効容積11～22m³の大容量モデルなど、幅広いバージョンが用意されている。

新型マスターはフランスのパティイー工場で製造されている。先代のマスター3（X62）はブラジルのクリティバ工場で製造されている。

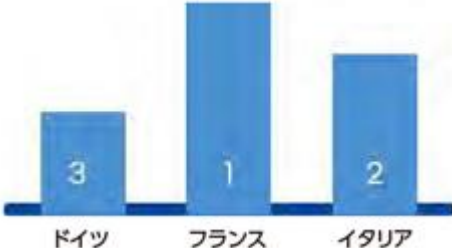
ピックアップ：

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**はルノーがヨーロッパ以外の市場に提供する製品である。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、2024年の販売台数は21,504台であった。オロックは、コロンビアでは第1位、メキシコでは第4位、アルゼンチンでは第4位、ブラジルでは第5位である。

(ii) ダチア：本質を絶えず再定義するブランド



				
676,340		22,884		フラッグシップモデル： ビッグスター
世界の販売台数		電気自動車の販売台数		発売車種
主要な市場（第3位まで）		2024年のハイライト		
		ビッグスター	新型スプリング	
		ビッグスターの発売：2024年10月、ダチアはC-SUVセグメントで最高のコストパフォーマンスを持つ車を発売した。	新型ダチア・スプリングは手頃な価格の電気モビリティとして、発表及び販売。	
		LPG	モータースポーツ	
		2010年以来、同ブランドは全車種を通じて10百万台超のLPG車を販売してきた。	ダチアは、2025年1月のダカール・ラリーに参戦したラリーレイド車両であるサンドライダーを発表した。この車両は既に10月のラリー・デュ・マロックで1位及び2位を獲得している。	
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：サンデロ：2017年以降、ヨーロッパにおいて個人向け販売で第1位。				

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、市場の基準となった。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9百万台を超えている。

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。

2024年、同ブランドはヨーロッパ市場で最も手頃な電気自動車である新型スプリングを発表及び発売した。

10月には、新型ビッグスター（同ブランドの最新車両）がC-SUVセグメントで最高のコストパフォーマンスを実現した。この車両は、より高い快適性、技術及び積載能力を提供し、最も要求の厳しいドライバーのための4×4バージョンである。

最後になったが、ダチアは、モータースポーツに参入しており、2025年1月にダカール・ラリーに参加した。2024年、同ブランドはサンドライダー車を発表したが、これはトップドライバー（セバスチャン・ローブ、ナサール・アル＝アティヤ及びクリスティーナ・グティエレス＝エレーロ）が試乗した。この車両は10

月、ラリー・デュ・マロックで見事な勝利を収めた。ナサール・アル＝アティヤはダカール2025で4位獲得を果たした。

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主張し続けた。

- ・ エッセン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。

2024年、ダチアは記録的な市場シェアを達成し、個人顧客向けにおいてヨーロッパで引き続き地位を確立

2024年のダチアの販売台数は合計676,340台で、2023年と比較して2.7%増加した。このブランドは、2004年以降の累計販売台数が9百万台を突破した。

この業績により、ダチアはヨーロッパで記録的な市場シェアを達成した。

- ・ 乗用車及び小型商用車で3.9%（2023年比+0.1pt）、
- ・ 乗用車で4.5%（2023年比+0.1pt）

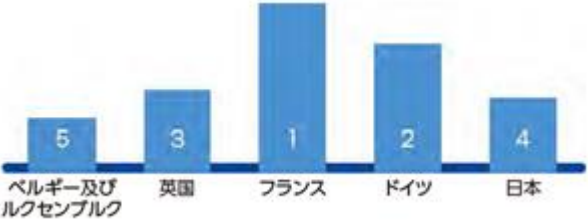
また、このブランドは、主要顧客であるリテール顧客への販売でも市場シェアは8.2%（2023年比-0.1pt）を獲得し、引き続きヨーロッパで地位を確立している。

2024年のモデル

- ・ **サンデロ**：309,392台販売（2023年比+14.5%増）。全チャネルを合わせたヨーロッパでのベストセラー車であり、2017年以降、ヨーロッパのリテール市場で販売台数第1位。
- ・ **ダスター（第2世代及び第3世代）**：215,024台販売（2023年比+7.3%増）。2018年以降、ヨーロッパのリテール市場で販売台数第1位のSUVであり、ヨーロッパのリテール市場ではサンデロに次ぐ販売台数第2位。
- ・ **ジョガー**：96,440台販売（2023年比+2.4%増）、ヨーロッパのリテール市場で販売台数第2位のCセグメント（SUVを除く）車。
- ・ **スプリング**：22,884台販売（2023年比-63%減）。2024年には販売台数が大幅に減少したが、これは主に政府補助金が削減されたことによる。9月に新型がショールームに到来したことで、過去3ヶ月間は受注が増加した。
- ・ **ビッグスター**：2024年に発表されたダチアの新型SUVは、2025年上半期に入手可能になる予定。

(iii) アルピーヌ：成功に突き動かされる野心



				
4,585		163		2モデル
2024年の登録数		世界の販売拠点		A110及びA290
主要な市場（第5位まで）		2024年のハイライト		
		A290によりアルピーヌ・ドリームガレージが始まる		
		2024年は、アルピーヌの歴史における転換点となる電動化時代への参入の年となった。アルピーヌは、ル・マン24時間レースにおいて初の電気スポーツシティフリートカーA290を、及び将来のA390スポーツ・ファストバックのショーカーを発表した。これら2つの車両が、今後のエレクトリックA110とあわせて、このブランドが考案した100%電動化のためのドリームガレージを体現することになる。		
スポーツへの献身		アイコンニックなA110	アルペングローバルHy6	
アルピーヌはモータースポーツに最も献身的な自動車ブランドの1つであり、フォーミュラ1及び世界耐久選手権という2つの主要な大会に参加している。アルピーヌは、パデル及びアメリカズカップなどの他のスポーツ分野にも関与している。		アルピーヌは、110台限定の超スポーティなA110R「ウルティメ」も発売した。	2022年のコンセプトカーから2年後、アルピーヌは2024年のパリ・モーターショーで、アルピーヌが独自開発した、6気筒エンジンを搭載した水素燃料車のプロトタイプであるアルペングローバルHy6を発表した。	

モータースポーツ：ブランドのDNA

2024年、アルピーヌはモータースポーツの世界で上昇を続け、いくつかのハイレベルな大会で目覚ましいプレゼンスを示した。アルピーヌ耐久チームは、アルピーヌA424で参戦したハイパーカーでの初シーズンで、世界耐久選手権のメーカー部門で4位となった。BWTアルピーヌF1チームは、サンパウロ・グランプリでダブル表彰台を獲得し、目立った活躍を見せた。

アルピーヌは、その他の分野、すなわち、アルピーヌELFカップ・シリーズ（A110カップで）、アルピーヌELFラリー・トロフィー（A110 R-GTで）、及びA110 Rallye GT+にも参加することを確約している。アルピーヌは、アルピーヌGT4のラインナップで国際及び国内のサーキット、とりわけFFSAフランス選手権及びSROによるGT4ヨーロッパ・シリーズにも参戦する予定である。

2024年モデル

A110 R チュリニ、オンロード走行のための「R」

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。これは18インチのGTレース用マットブラックアルミホイールを装着し、オンロードでの汎用性を高めている。南フランスアルプスに所在する同名の有名な峠にちなんで名付けられたこの車は、スピード、機敏性及びバイタリティを備えている。

A110 R ウルティメ、新型の超スポーティな限定版

パリ・モーターショーで発表されたA110 R ウルティメは、345hpエンジンを搭載し、420NMのトルクとの組み合わせで0から100km/hへの加速を3.8秒で達成する、アルピーヌの路上走行モデルの中で最もスポーティなモデルである。ポルトローナ・フラウ社®のこれまでにないカスタマイズ・プログラムと組み合わせ、スポーティな体験を約束する。この超限定シリーズは110台の限定版である。

アルペングローHy6、アルピーヌ6気筒エンジン搭載の水素燃料車のプロトタイプ

2022年にコンセプトカーを発表した後、アルピーヌはル・マン24時間レースで4気筒エンジン搭載の初期実用バージョンを発表した（アルペングローHy4）。パリ・モーターショーで発表されたこの新型水素燃料バージョンには、新型の6気筒内燃エンジンが搭載されており、Hy4バージョンと比較して340から740hpにパワーアップしている。そのデザインは、エンジンを目立たせ、空気力学的性能を最適化するように設計されている。

アルピーヌは電動化への旅に乗り出し、国際的な展開を継続している

ルノー・グループの中で、アルピーヌは独自のスポーツカーのラインナップを有する、革新の最先端を行うブランドとして際立っている。2024年、アルピーヌはA110のラインナップをA110 R チュリニ及びA110 R ウルティメで拡大し、全く新しいモデル、A290を発表した。これは同ブランド初のスポーティなシティカーであり、初の電気自動車でもある。2030年までに、アルピーヌは7つの新型エレクトリック・モデルからなるラインナップを開発する予定であり、ドリームガレージのA290、A390及びエレクトリックA110の3つから開始する。その野望は、軽量で俊敏なスポーツカーの開発を継続しながら、ラインナップを拡大していくことである。アルピーヌは、将来の電気自動車のために独自のAPP（アルピーヌ・パフォーマンス・プラットフォーム）の開発に投資しており、2025年にはディエップ工場をA390の製造ができるように転換させている。

A290、アルピーヌ初のスポーティなシティカー

A290は、A110のハンドルを握りながら高く評価されている感覚をスポーティなシティカーのボディーに集約している。アルピーヌのDNAに沿って完璧に転じたA290は、コンパクトで俊敏であり、日常的な使用に快適性を確保しながら、簡単に使いこなせる高性能を提供する。

電気エコシステム及び完全な接続性を備え、最適な体験を提供するように設計された次世代のアルピーヌである。このモデルは、ナッパレザーで覆われた運転席及びデビアレの高音質オーディオシステムを特色とし、ハイエンドでイマージブとなるよう設計されている。

A390_β、未来のアルピーヌのファストバック・スポーツのショーカー

アルピーヌのドリームガレージは、ブランド初の電気ファストバック・スポーツカーの先駆けとなるA390_βの誕生により、さらに拡大を続けている。この新製品から、日常的な使用を想定しながらもスポーティなDNAを継承した、将来の製造モデルを垣間見ることができる。フランスのノウハウの真の象徴であるA390_βは、アルプスの山々からインスピレーションを得て、大胆さ及び革新性を融合させたものである。ダイナミックなシルエット、多面的な青の色合い、及びアルペングローの伝統的なブランドライトを誇る。

アルピーヌは、トルコなどの新しい国々への進出及びヨーロッパの主要都市におけるコンセプトストアのネットワーク展開によって国際的な拡大を続けている。アルピーヌは、6月にバルセロナに初の「アトリエ・アルピーヌ」をオープンし、2025年にはパリ及びロンドンにも進出する予定である。

包摂及び多様性

2022年に開始したRac(h)erプログラムでは、包摂及び機会平等を促進する活動を積極的に推進している。またアルピーヌは、とりわけ2024年のアルピーヌ・メカニカル・エクセレンス・コンペティションの第3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。

また、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、2023年初めにジネディーヌ・ジダンがアルピーヌの機会平等及び電動開発プログラムのアンバサダー兼スポンサーとしてアルピーヌに加わった。

2025年はさらに先へ

1955年にジャン・レデレによって設立されたアルピーヌは、2025年に70周年を迎える。歴史を振り返る機会であると同時に、自動車業界においてこのブランドが受け継いできた情熱及び革新を常に新たに示す機会でもある。

(iv) 主要な生産拠点

ルノー・グループ製造拠点地図：25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25の生産拠点（ホース拠点を除く。）からなる工業拠点を基盤としている。

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。
- ・ 初の産業用の質の良い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（アンペア）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及びバティイー工場では、ルノー・トラック向けの小型商用車を生産している。
- ・ バリャドリッド工場（スペイン）及びブルサ工場（トルコのオヤック・ルノー）では、三菱向けに生産している。
- ・ 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。
- ・ 十堰（中国）では、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。

2024年度生産台数

国及び工場別生産台数	2024年
フランス	

バティイー（ソヴァブ）	
自動車	127,068
クレオン（アンペア）	
電動エンジン	137,091
ディエップ（アルピース）	
自動車	4,256
エレクトリシティ・ドゥエー（アンペア）	
自動車	89,927
エレクトリシティ・モーブージュ（アンペア）	
自動車	126,202
エレクトリシティ・リュイッツ（アンペア）	
ギアボックスの構成部品	8,093,024
フラン	
循環型経済	NC
ル・マン	
シャシー（車両相当数）	316,743
メイジュー	
シャシー（車両相当数）	100,300
サンドゥヴィル	
自動車	137,169
フランス国外	
アルジェリア	
オラン	
自動車	8
アルゼンチン	
コルドバ	
自動車	49,061
ブラジル	
クリティバ	
自動車	188,425
中国	

十堰（eGT-NEV）（パートナー）	
自動車	32,252
コロンビア	
エンビガド（ソファサ）	
自動車	23,780
韓国	
釜山（RKM）	
自動車	112,068
エンジン	81,557
スペイン	
パレンシア	
自動車	138,702
バリャドリッド	
自動車	210,435
部品	NC
セビリア	
循環型経済	NC
インド	
チェンナイ（RNAIPL）（パートナー）	
自動車	52,781
モロッコ	
カサブランカ	
自動車	101,233
タンジェ	
自動車	312,381
ルーマニア	
ミオヴェニ（ダチア）	
自動車	309,432
シャシー（車両相当数）	428,818

スロベニア

ノヴォ・メスト（レヴォズ）

自動車	63,177

トルコ

ブルサ（オヤック・ルノー）

自動車	287,529

シャシー（車両相当数）	332,503

循環型経済	NC

ブルサ（カルサン・オートモーティブ）（パートナー）

自動車	44,973

(v) 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1月以降、ルノー及びダチア・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している。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。

2025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。

2025年には、ルノー・グループは、純粋に規制の枠組みを超えて、環境及び経済パフォーマンスの改善を支援する流通ネットワーク・プログラムも開始する予定である。このプログラムは、各販売拠点における環境及びESGアプローチの構築を支援し、販売代理店がCSRD報告書をより簡単に作成できるようにする。

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多目的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カスタマイズ及びコンバートされた車両まで、電気及び燃焼エンジン自動車の幅広いラインナップを有している。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	2024年		2023年	
	世界	内ヨーロッパ	世界	内ヨーロッパ
ルノー第一販売網	4,752	2,801	4,871	2,644
内、RRGディーラー	95	91	94	90
内、ルノー・プロ+ 専門販売特約店	650	508	639	492
ルノー第二販売網	4,391	4,152	4,838	4,575
販売拠点数合計	9,143	6,953	9,709	7,219

ダチア販売拠点数	2024年		2023年	
	世界	内ヨーロッパ	世界	内ヨーロッパ
第一販売網	3,101	2,823	3,195	2,836

アルピース販売拠点数	2024年		2023年	
	世界	内ヨーロッパ	世界	内ヨーロッパ
第一販売網	159	127	145	117

ルノー・コリア自動車販売拠点数	2024年		2023年	
	韓国		韓国	
第一販売網	552		583	

(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、104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、アルピース及び日産）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。

2024年にRRGは、Thivolleグループからフランスのリヨン・ウエストの2つの拠点を取得し、英国のアーノルド・クラーク・グループにリバプール及びウィラルの拠点を売却した。

収益はルノー・グループの目標に沿って、中古車市場の落ち込みにもかかわらず、引き続きプラスを維持した。この収益は、新車及びアフターサービス活動の増加によるもので、12月末までに50百万ユーロを上回った。

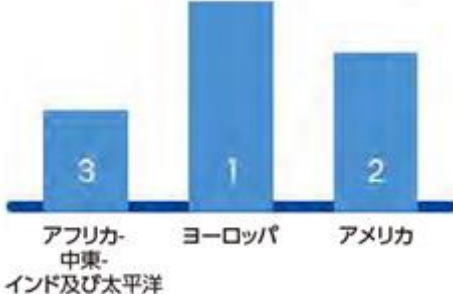
2024年度	売上高（十億ユーロ）	新車販売台数	中古車販売台数
合計	6.0	154,000	89,000
フランス	3.6	92,000	58,000
ヨーロッパ	2.4	62,000	31,000

	2024年
ルノー・グループのリテール拠点数	ヨーロッパ
内、RRGの拠点（ディーラー及び支店）	104

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・サービスズ

MOBILIZE
FINANCIAL SERVICES

				
55,994		1,194		2,180
平均収益資産		税引前利益		銀行業務純利益
上位5つの主要な市場		2024年のハイライト		
 アフリカ・中東・インド及び太平洋 ヨーロッパ アメリカ		事実		
		モビライズ・ファイナンシャル・サービスズでは、ネット・プロモーター・スコアが前年比1ポイント上昇の+59となり、記録的な顧客推奨度を達成した。 モビライズ・リース&Coは、あらゆるタイプの顧客、個人、企業及びモビリティ・オペレーターのためのオペレーティング・リースに特化した子会社であり、自動車リースのドイツ国内トップ企業であるMeinAutoを買収した。		

ブランド戦略

モビライズ・ファイナンシャル・サービスズ^(*)は、すべての顧客のニーズにきめ細かく対応し、持続可能なモビリティに寄与する革新的な金融サービスを提供している。

(*) RCIバンクS.A.は2016年2月よりRCIバンク・アンド・サービスズという名称で営業してきたが、2022年5月に新商号としてモビライズ・ファイナンシャル・サービスズを採用した。RCIバンクS.A.という正式名称に変更はない。この名称とその略称であるモビライズF.S.がグループによりその正式名称とは別に使用されることがある。RCIバンクS.A.とその子会社は「モビライズF.S.グループ」と呼ばれることがある。

より持続可能なモビリティへの寄与というルノー・グループの方針をサポートするため、モビライズ・ファイナンシャル・サービスズでは、100年間のノウハウ、事業及び財務の業績、そしてその満足度が継続的に高まっている4百万人を超える顧客ポートフォリオを活用している。

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、顧客のプロジェクトや用途に合致する金融ソリューション及びサービスを提案している。当社のソリューション及びサービスは、新車と中古車の両方に適用される。

企業顧客に対しては、多様なモビリティ・ソリューションを提供することにより、企業顧客を保有車両の管理に関する制約から解放し、中核事業に注力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自動車^(*)については、在庫（新車、中古車及び予備部品に関するもの）並びに短期のキャッシュ・フロー・ニーズ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・サービスズは、ルノー・グループ・ブランド（ルノー、ダチア、アルピーヌ及びルノー・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、インドでは合弁会社の形態を採り、またフランス、オランダ及びイタリア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

預金事業は2012年度に開始され、6つの市場、すなわちフランス、ドイツ、オーストリア、英国、スペイン及びオランダで実施されている。預金回収は、グループ事業の借換えを分散化する方策として機能している。回収額は、2024年12月末現在で純資産の約50%に当たる30.5十億ユーロとなった。

3. 4,000人超の社員が、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・サービスズは、4つの優先課題に重点を置いている。

● 自動車のライフサイクルを通じての使用状況に応じた商品提供：

個人顧客やプロフェッショナル顧客の変化するモビリティ・ニーズに対応するため、ロイヤルティをベースとした長期リースサービスの開発を継続し、新車・中古車のヨーロッパ全域での商品提供を目標としている。

● 新型モビリティ・ニーズに適応した保険とサービス：

新しい商品は、顧客とルノー・グループに提供される価値に応じて、新たな用途や実際の顧客のニーズを補填するためにテストされ、顧客に提供される。

● 情報システムの継続的刷新：

モビライズ・ファイナンシャル・サービスズでは、そのデジタル・ツールを変革するための投資を継続し、その結果、最新の技術水準と業務管理における柔軟性の向上というメリットを享受できるようにしている。これらの変革は、サイバーセキュリティとデータ保護の要件を遵守しつつ、顧客の体験に特に注意を払いながら実施されている。

● オペレーショナル・エクセレンス：

グループは、すべての活動においてプロセスの簡素化と調和を図り、効率性の向上に最大限の注意を払う。

モビライズ・ファイナンシャル・サービスズでは、こうした戦略目標を達成するため、2つの基本方策に取り組んでいる：

- ルノー・グループのESG要件に沿った持続可能な開発戦略の管理の強化
- 顧客と業務を保護するための、ルノー・グループ全体のリスク管理及びコンプライアンスの徹底

2024年度の販売活動^(*)

(*) 持分法適用会社を除く。

モビライズ・ファイナンシャル・サービスズの新規融資額は、ルノー・グループ、日産及び三菱自動車ブランドの新車登録台数の増加、平均融資額の増加並びにMeinAutoの買収により、2023年と比較して2.4%増加した。

自動車市場では2.3%の増加がみられ^(*)、ルノー・グループ、日産及び三菱自動車の2024年の販売台数は、2023年から3.9%増の、2.25百万台であった。普及率は2023年と比較して1.1ポイント減少し42.3%であった。新車の電気自動車における融資普及率は、他の種類のエンジンにおける普及率と比較して2.9ポイント増加し、2024年には45%に達した。

(*) モビライズ・ファイナンシャル・サービスズの活動範囲において。

モビライズ・ファイナンシャル・サービスズの2024年の融資実績は安定しており、2023年に比べ0.6%増加し1,282,066件であった。中古車融資は2023年と比較して5.9%減少し、310,747件の融資実績であった。

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、平均融資額の増加及び2024年初頭のMeinAutoの買収により、2.4%増加し、合計21.5十億ユーロであった。

小売客事業及び企業事業に係る平均収益資産（AEA）^(*)は、2024年は41.5十億ユーロとなった。この金額は、2023年初頭以降の新規融資の増加及び2024年初頭のMeinAutoのポートフォリオの統合により、10.8%の増加となった。

(*) 平均収益資産（AEA）：平均収益未収貸付金及びファイナンス・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である。顧客との関係では、月末締め平均生産資産が該当する。ネットワークとの関係では、日次の生産資産の平均が該当する。

ホールセール業務に関連する平均稼働資産（APA）は、2023年比で4.2%増の10.9十億ユーロとなった。全体では、平均稼働資産は56十億ユーロとなり、2023年比で9.4%増加した。

モビライズ・ファイナンシャル・サービスズは2024年に、2023年と比較して4.4%減の、3.7百万件のサービス及び保険契約を販売した。

ヨーロッパは引き続き、モビライズ・ファイナンシャル・サービスの事業の大部分が集中する地域であり、新規融資額（クレジットカード及び個人融資を除く。）は、2023年度比で2.2%増加して合計19.7十億ユーロとなり、モビライズ・ファイナンシャル・サービスの新規融資の92%を占めている。

アメリカについては、ブラジルでの登録件数の増加こそあったが、新規融資額は2023年比で1.1%縮小し、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額は、2023年から17.5%増加して合計で0.5十億ユーロとなった。この増加は主にモロッコにおけるモビライズ・ファイナンシャル・サービス事業の成長によるものである。

2024年度の連結財務情報

モビライズ・ファイナンシャル・サービスの財務成績は力強い伸びを示し、その戦略の妥当性が確認された。

業績

銀行業務純利益は、2023年から11.2%増加し、2,180百万ユーロに達した。この増加は、貸出残高の増加、2023年度に発生したスワップ評価に対するマイナス影響が再発しなかったこと及び2024年度初頭のMeinAuto買収によるものである。

銀行業務純利益に対するサービス事業の寄与は、2023年比で2.8ポイント減少し、34%となった。

営業費用は2024年のMeinAutoの営業費用の統合もあり、総額727百万ユーロとなり、2023年比で22百万ユーロ増加した。営業費用は平均稼働資産（APA）の1.30%に相当し、2023年度比で8ベースポイントの改善となる。

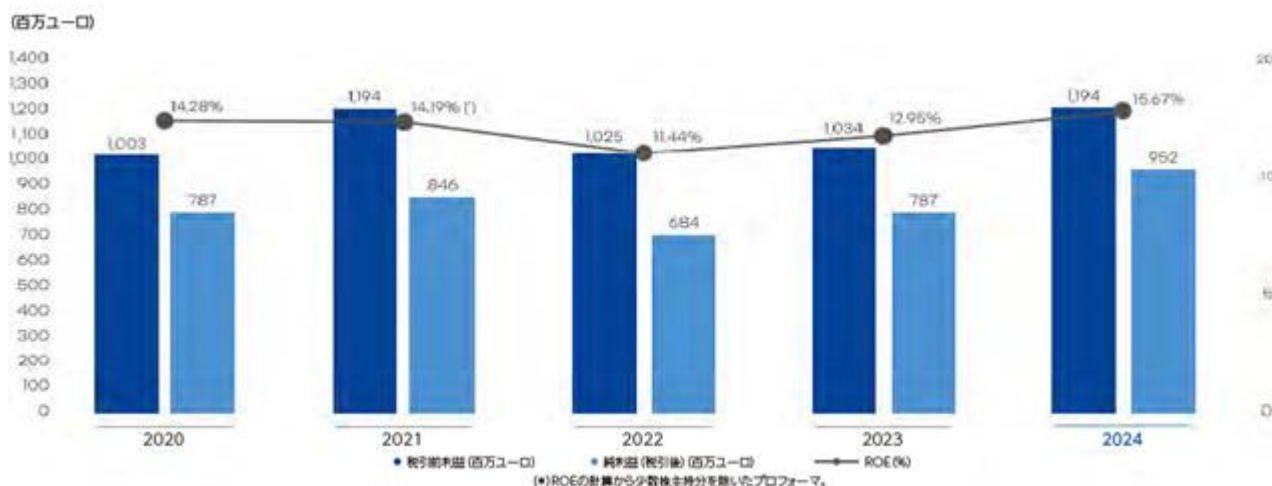
リスク費用は、2023年がAPAの0.30%であったのに対し、2024年にはAPAの0.31%となった。

税引前利益は、銀行業務純利益の増加により、2023年度の1,034百万ユーロに対し1,194百万ユーロとなった。持分法適用関連会社に帰属する業績に対する持分は14百万ユーロ増加した。

連結純額（親会社株主持分）は、2023年の787百万ユーロに対し、2024年には952百万ユーロに達する。

業績

（単位：百万ユーロ）



バランスシート

2024年には、2023年初頭からの新規融資の増加と、2024年初頭のMeinAutoのポートフォリオの統合により、資産が増加した。

年末時点の純資産額は61.0十億ユーロに達し、2023年の54.7十億ユーロから11.6%増加した。

収益性

ROE^(*)は2023年の12.95%から15.67%に上昇した。

(*) ROE (Return on Equity: 自己資本利益率) は、当期純利益を平均自己資本（当期の業績を除く）で除して算出される。

2024年のRoRWA^(*)は2.34%で、税引前利益の増加により2023年比で+24ベースポイントの上昇となった。

(*) RoRWA (Return on Risk-Weighted Assets: リスク加重資産利益率) は、リスクで加重した資産 (RWA、リスク加重資産) に対する利益率 (R) であり、これは当期純利益 (グループ持分) と期中平均RWAとの比率に相当する。

支払能力

全体の支払能力比率^(*)は、2023年12月末の16.05% (CET1比率13.88%を含む) に対し、2024年末には17.69% (CET1比率13.96%を含む) となった。

(*) EU規則第26条 § 2 (575/2013号) に従い規制当局の承認を条件とする、予想配当金からの純中間利益を含む比率。

グローバル比率の上昇は、主に予想配当金から差し引かれた結果の統合に関連するCET1資本の増加 (504百万ユーロ増) が要因である。

このグローバル比率の上昇は、劣後債の発行に伴うTier2資本の増加 (742百万ユーロ増) も要因となっている。

資本の変動は、2023年初頭以降の活動増加によるREA^(*)の増加 (3,374百万ユーロ増) とMeinAutoグループ^(**)の買収 (1,153百万ユーロ増) によって一部相殺される。

(*) REA (Risk Exposure Amount: リスク・エクスポージャー量) : RWA (信用リスク)、CVA、オペレーショナル・リスク、市場リスク。

(**) 2024年1月にMeinAutoグループを買収。

財務方針

インフレ率の縮小は、政策金利の引下げ開始を特徴とする金融政策の新局面への道を開いた。欧州中央銀行 (ECB) は2024年6月、25ベースポイントの引下げを4回連続で実施し、合計100ベースポイントの引下げに踏み切った。この傾向は2025年も続き、欧州の経済成長を下支えすると予想される。一方、連邦準備制度理事会 (FED) は3回、合計100ベースポイントの利下げを実施したが、米国経済の強さと潜在的なインフレリスクを理由に、さらなる利下げには慎重な姿勢を崩していない。

米国では、高い政策金利の維持がインフレの減速機となった。2024年3月末に3.5%のピークに達した後、インフレ率は2023年末の3.4%から2024年11月末には2.7%まで低下した。経済成長率は2023年の3.2%に対し、2024年は平均2.6%とダイナミックだった。雇用市場は好調を維持したが、縮小の兆しが見られた。実際、雇用創出は縮小し、失業率は2024年3月以降上昇し、11月には4.2%に達した。その結果、FRBは金融緩和を開始した。2023年7月から政策金利を据え置いた後、2024年9月に50ベースポイント、同年11月と12月に25ベースポイントずつ引き下げた。市場においては、2025年にさらに2回の利下げが行われ、金利が3.9%になることが期待されている。

ヨーロッパでは、2022年以降ECBが実施した金融引締めが、2023年末の2.9%から2024年12月末には2.4%へとインフレ率の低下を後押しした。2024年6月に開始された政策金利の引下げは、金融正常化の新たな段階を開いた。その結果、ECBは2024年以降、4回にわたり合計100ベースポイントの政策金利引下げを実施した。市場においては、6月までに2%に到達させるため、2025年に4回の追加利下げ (合計100ベースポイントの利下げ) を、主に上半期中に実施することが期待されている。その目的は、この中立金利水準に到達すること、あるいは欧州主要国の成長が弱い場合 (第3四半期GDP: 年率0.9%) にはそれよりも低い水準に到達することである。ECBは、今後の金融政策決定に関する何らの兆候を示しておらず、決定は各会合で入手可能な経済データに依存すると繰り返し述べている。

英国ではインフレ率が大幅に低下し、2023年末の4%から2024年9月末には1.7%に低下、年末には2.6%に安定した。景気はわずかに回復し、GDPは2023年末のマイナス0.3%から9月末には0.9%成長した。労働市場は正常化しつつあり、失業率は2023年末に近い4.3%に戻った。賃金の伸びは年度の上半期に大幅に加速し、その後縮小して8月末には3.8%に達したが、10月末には4.6%に上昇した (2023年末は5.8%)。2024年7月の総選挙で、15年にわたる保守党政権の後、労働党が政権に返り咲いた。新政権の優先課題は、長引く経済不安の後に成長を回復させることである。イングランド銀行 (BOE) は2024年7月と11月の2回、政策金利を25ベースポイント引き下げた。市場の期待は、2025年にあと2回25ベースポイントの利下げが行われ、2025年末には4.1%になると見られている。

このような金融緩和環境の下、短期国債利回りも長期国債利回りも当年上半期には上昇し、下半期には正反対の軌跡をたどった。ドイツ2年債利回りは、2023年末の2.4%（ピークは6月中旬の3.08%）に対し、12月末は2.1%と30ベースポイント低下した。ドイツ10年債利回りは34ベースポイント上昇し、1月初めの2.02%から12月末には2.4%に達した（6月中旬に2.67%の高値を記録）。

株式市場は、一時的な反転局面はあったが、引き続き好調な業績を示している。米国株と欧州株は、不透明な経済情勢と地政学的背景の中で、インフレ率の縮小と企業収益の力強さから恩恵を受けている。2023年末以降、Eurostoxx50は+8.3%、S&P500は+23.3%上昇した。2023年を91ベースポイントで終えたIBOXXユーロ建社債指数は、2024年初頭に上げ幅を拡大した後に、7月上旬まで下げ幅を拡大し、82ベースポイントの最低ポイントに達した。10月上旬以降は急拡大に転じ、12月末には99ベースポイントに達した。

この中で、ルノー・グループは2024年に5.1十億ユーロ相当の社債を発行した。ユーロ建て優先公募債を6回発行し、満期はそれぞれ2年（400百万ユーロ）、3年半（800百万ユーロ）、4年（600百万ユーロのグリーンボンド）、5年（600百万ユーロが10月に700百万ユーロに増額）、6年（800百万ユーロ）、7年（700百万ユーロ）、また5年債及び5年（120百万スイス・フラン）のスイス・フラン債を発行した。また、ポーランドの子会社は、3年債を2本、総額850百万ポーランド・ズロチで発行した。さらに同グループは、10.25年物・ノンコール期間5.25年の第2回Tier2劣後債（750百万ユーロ）を発行し、資本構成も強化した。

証券化市場では、ルノー・グループは2024年中に2件の公募での証券化取引を行った。ドイツ支店が供与した自動車ローンをもとに、822百万ユーロの取引が2024年上半期に行われた。もう1件は、フランス子会社が供与した債権を裏付け資産として765百万ユーロの取引を行った。イタリア支店は、2024年下半期に、自身では初となる自動車ローンの私募証券化を600百万ユーロで実施した。英国における自動車ローン、ドイツにおけるリース、フランスにおけるLOA契約の残価構成部分の私募証券化は、その更新期間が2年間延長された。最初の2件の取引金額は若干増加し、英国で700百万ポンド、ドイツで450百万ユーロとなった。

預金の回収活動は、回収原資のコスト面で競争力を維持した。預金残高は年初から2.3十億ユーロ増加し、30.5十億ユーロに達した。

さらに、モビライズ・ファイナンシャル・サービシーズでは、流動性リスクの監視システムを強化し、深刻度と拡大速度が異なる複数の流動性危機シナリオを導入している。これらのシナリオには、市場からの資金調達や預金の大量流出に関するストレス・シナリオが含まれている。同行は、各シナリオについて事業継続性の見通しを定め、定期的にストレス・テストを実施して回復力を評価している。2024年12月現在、流動性準備金（欧州地域）は14.8十億ユーロに達しており、各流動性ストレス・シナリオにおける内部事業継続リスクの許容度を満たすことが可能である。この準備金の内訳は、未引出の確定銀行枠4.4十億ユーロ、中央銀行の金融政策取引適格性担保4.6十億ユーロ、高品質流動資産（HQLA）5.6十億ユーロ、金融資産0.2十億ユーロである。

RCIバンクの全体的な利息感応度は、グループの限度額である70百万ユーロの上限を継続して下回っている。

2024年12月31日現在、並行する金利上昇がルノー・グループの純利息マージン（NIM）に与える影響は-10.2百万ユーロで、通貨毎の影響は以下の通り。

- ・ /ユーロ建ての項目に対する-3.3百万ユーロ/英国ポンド建ての項目に対する-3.9百万ユーロ
- ・ /スイス・フラン建ての項目に対する+0.9百万ユーロ/ポーランド・ズロチ建ての項目に対する-4.6百万ユーロ
- ・ /ブラジル・レアル建ての項目に対する+1.2百万ユーロ/コロンビア・ペソ建ての項目に対する-1.4百万ユーロ

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、20.1百万ユーロである。

(*) 2021年以降、欧州銀行監督機構のガイドライン（IRRBBガイドライン）に従い、金利ショックの影響は通貨によって異なるものとされている。2024年12月31日現在、各通貨に適用される金利ショックは、スイス・フラン及び韓国ウォンで+100ベースポイント、ユーロ、スウェーデン・クローナ、デンマーク・クローネで+150ベースポイント、英国ポンド、モロッコ・ディルハム、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・レアルで+350ベースポイント、アルゼンチン・ペソで+500ベースポイントである。

12月31日現在、モビライズ・ファイナンシャル・サービシーズの連結取引外国為替ポジション^(*)は、12.7百万ユーロであった。

(*) 子会社資本の持分証券を除く為替ポジション。

(ii) モビライズ：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



				
800,000		40,000		10,000
モビライズ・チャージ・パスでヨーロッパで利用可能な充電ステーション		2024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
		2024年ハイライト		
		製品		イベント
610,000名		- V2G技術、Vehicle to Gridの販売開始。フランスではルノー5の発売と同時に。ドイツと英国でもまもなくサービス開始。 - モビライズ・パワーボックス生産開始。 - ブランド初の電気四輪車「デュオ」と多目的車「ベント」の2つの自動車を発売。デュオの最初の販売台数3ヶ国：フランス、イタリア、ベルギー - フランスで最初のモビライズ・ファスト・チャージ・ステーションがスタート。		- 国際モーターショー：IAAハノーバー - 2024年9月 - パリモーターショー - 2024年10月 - デュオ&ベント国際プレステスト
ZITY by Mobilizeの利用者数				

ブランド戦略

モビライズは、新型モビリティに特化したルノー・グループのブランドであり、従来からのルノー、ダチア、アルピーヌ・ブランドに加えて2021年1月に誕生した。

モビライズは、モビライズ・ファイナンシャル・サービスーズによる金融ソリューション、電気自動車充電ソリューション、四輪車デュオ&ベントなどのモビリティ・ソリューションなど、包括的なサービスを提供することで、新型モビリティへのアクセスを簡素化している。

個人、会社、事業者及び領域を対象に、モビライズは自動車事業にとどまらない：

- 環境にやさしく、すべての人が利用しやすいモビリティへ
- より良いエネルギー・マネジメントに向けて
- 人々と都市のニーズに合わせたソリューションに向けて

モビリティ：車両とサービス

車両

デュオとベントは、個人と企業の両方を対象としている。デュオは2人乗りで、バージョンや現地の規制にもよるものの、免許の有無にかかわらず運転できる。ベントのユーティリティ・バージョンは、運転免許を持つ人のためのもので、助手席の代わりに649リットルのクローズド・トランクがあり、小さな機材や荷物を運ぶことができる。

デュオとベントはコンパクト（それぞれ全長2.43メートルと2.54メートル）で、市街地での機動性に優れている。フットプリントが小さいため、駐車も簡単である。

デュオとベントは、運転者のセンターポジションと最適化されたサスペンションの快適性により、独自の運転環境を提供する。四輪車セグメントでは独自の運転者用エアバッグが標準装備されている。デュオは最大161キロメートル、ベントは最大149キロメートルと航続距離が長く、そのため充電の間隔を長くできる。

エコデザインを念頭に設計されたデュオとベントは、リサイクル材料を40%以上使用し、95%がリサイクル可能となっている。

デュオとベントはルノーのネットワークで販売され、デュオは2024年10月からフランス、イタリア、ベルギーで注文が可能となっている。

技術的ソリューションとモビリティ向けサービス



iCabbi

iCabbiはタクシーや民間企業向けに設計されたクラウドベースのフリート管理プラットフォームである。ドライバーの予約、配車、管理を合理化するツールを提供し、業務効率とカスタマーサービスを向上させる。iCabbiはフリートの近代化及び刻々と変化する輸送市場における競争を可能とする。

2024年はiCabbiにとって、2つの新たな買収があった重要な年だった：

Moovex社は、人工知能を搭載した新製品のMove AIを発売し、タクシー及び非緊急医療輸送（NEMT）事業者の革新に大きな一歩を踏み出した。Move AIは、機械学習と人工知能の力を活用し、高度なリアルタイムのルート最適化と再最適化能力をフリートマネジャーに提供する。

Javelin社は、2020年からiCabbiの決済パートナーとなっている。Javelin社がiCabbi社の組織構造に統合されたことで、iCabbiとJavelinのプラットフォームは、技術的、商業的な観点からシームレスな関係を築くことが可能となっている。

パワー

V2Gの発売とフランス初のファスト・チャージ・ステーションの開設に加え、モビライズは電気自動車での日常生活をより快適にし、その普及を促進するためのサービスを継続的に販売している。

路上充電

- **モビライズ・チャージ・パス**：ヨーロッパ25ヶ国にある800,000ヶ所を超える充電ポイント・ネットワークを利用できる支払用カード。アイオニティ急速充電ネットワークも含まれる。マップはアプリ「MYルノー」及び「MYアルピーヌ」と連動しており、充電ステーションを検索し、そこまでの最適なルートを表示する。
- **モビライズ・ファスト・チャージ**：ルノー・ディーラー・ネットワークとのパートナーシップにより開始された、すべての電気自動車向けの超高速充電ネットワーク。

自宅や職場での充電

- **モビライズ・パワーボックス**：スマート・コネクティッド・セキュアな複数バージョンをもつ双方向充電ステーション。この充電ステーションはLacroix（フランス、メヌ＝エ＝ロワール県）のSymbioseエレクトロニクス工場で生産され、当初の生産能力は65,000台／年である。
- **モビライズ・スマート・チャージ**：ルノーの電気自動車所有者が、カーボンフットプリントを削減しながら、自宅での充電コストを最適化できるアプリ。このアプリは、フランス、オランダ、ベルギー、英国で利用可能である。
- **「V2G (Vehicle To Grid)」**：V2G技術を搭載した電気自動車は、エネルギー貯蔵ユニットとして機能することができる。例えば、V2G技術は、バッテリーのエネルギーを利用しエネルギー消費のピーク時に電気を送電網に戻すことで、送電網全体と次世代車の所有者の両方に利益をもたらす。

中古電気自動車販売の促進

- **「バッテリー証明書」**：アンペア社が提供するサービス。このアプリにより、フランス国内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示す証明書をスマートフォン及びインターネット上で直接作成することができる。

モビライズは、下流でも活動しており、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一元化している。モビライズはバッテリーの再利用のためのソリューション、特にエネルギー貯蔵のソリューションを開発している。

III. ホース

(i) 概要

ルノー・グループとジエリーは、2023年7月11日に締結した合意に基づき、管轄当局の承認を経て、2024年5月31日に正式にホース・パワートレイン・リミテッドの設立を発表した。ルノー・グループとジエリーグループはそれぞれ50%の持分を保有する。

2024年6月28日、アラムコ（サウジアラビアに本社を置くグローバル統合エネルギー・化学企業であり、生産規模の点で世界最大級の石油会社の一つであるサウジアラムコ。）は、ホース・パワートレインの持分10%を取得する契約を締結した。

2024年12月2日、ホース・パワートレイン・リミテッドはアラムコによる10%の持分取得を最終決定し、同社の価値は7.4十億ユーロとなった。ルノー・グループとジエリーはそれぞれ45%の持分を保持した。

ホース・パワートレインは、内燃機関、トランスミッション、ハイブリッド市場のグローバルリーダーである。エンジン、トランスミッション、ハイブリッド・システム（xHEV）、バッテリーのすべてのソリューションとシステムの設計、開発、生産、販売を行っている。ホース・パワートレインは、最先端の技術を競争力のあるコストで提供し、世界の自動車排出量削減に寄与するユニークかつトップクラスのパートナーとなることを目指している。

このプロジェクトにより、ルノー・グループとジエリーは、すぐに規模の経済、より優れた市場対応範囲、補完的な製品ポートフォリオと地域的フットプリントの恩恵を受け、成長する世界のパワートレイン市場の80%にソリューションを提供することができる。ホース・パワートレインにより、ルノー・グループはエンジンのコスト競争力を高めることができる。その額は2024年から2030年の間に2十億ユーロを超えると見積もられている。

ルノー・グループとジエリーからの知的財産の移転により、ホース・パワートレインは、特にグリーンメタノール、エタノール、水素などの代替燃料の分野において、市場が必要とする将来のエンジン及びトランスミッション技術の開発に完全に自律的に取り組むことができる。アラムコの投資はこれらの開発を加速させられると思われる。さらに、この取引の一環として、アラムコとその子会社であるバルボリン・グローバル・オペレーションズは、熱エンジン、燃料、潤滑油の革新に関してホース・パワートレインと提携する。

ホース・パワートレインにより、ルノー・グループは最高の代替燃料と熱水素ソリューションの恩恵を受け、内燃自動車と小型商用車をベースとした魅力的な低炭素ソリューションの商品提供が可能となる。

ホース・パワートレインは、パワートレイン技術における包括的なソリューションを提供するとともに、バリューチェーンの対応範囲を強化するためのパートナーを歓迎しており、世界規模であらゆる顧客とパートナーに貢献することを企図している。

(ii) ガバナンス

ルノー・グループとジエリーは合弁会社の株主として、ホース・パワートレインの全体的なガバナンスの枠組みと戦略的人事を承認した。

Matias Gianniniがホース・パワートレイン・リミテッドのCEOに選任された。

工業資産とノウハウをグループ化した2つのサブグループAurobayとホースの経営陣に変更はない：杭州（中国）を拠点とするAurobay CEOの王瑞平と、マドリッド（スペイン）を拠点とするホースCEOのPatrice Haettelである。彼らはMatias Gianniniの直属となる。

アラムコの参入もあり、ホース・パワートレインの取締役会は現在7名で構成されている：

- 取締役会会長であるDaniel Donghui Li（ジエリー・オート副社長兼ジエリー・ホールディングCEO）を含む、ジエリーにより選任された取締役3名
- ルノー・グループにより選任された取締役3名
- アラムコにより選任された取締役1名

(iii) オペレーション

中国、ヨーロッパ、中南米に戦略的な重点を置くホース・パワートレインは、ロンドン（英国）に本社を置き、マドリッド（スペイン）に拠点を置くホース部門を通じて7ヶ国（アルゼンチン、ブラジル、チリ、スペイン、ポルトガル、ルーマニア、トルコ）で、杭州（中国）に拠点を置くAurobay部門を通じて2ヶ国（中国、スウェーデン）で事業を展開している。

ホース・パワートレインは、次世代の低排出量サマル・ハイブリッドパワートレインの開発、生産、供給におけるルノー・グループとジエリーの工業ノウハウと資産を結集し、エンジン、ギアボックス、ハイブリッドシステム（xHEV）、バッテリーといったあらゆる構成部品について、最高レベルの幅広い技術を提供している。

新グループは、機械式エンジンとトランスミッションの17の製造工場と5つの研究開発センターを有し、19,000人の従業員が寄与している。

強固でグローバルな産業基盤に基づくこの新体制は、設計、エンジニアリング、生産、販売・アフターサービス、資金提供など、高度に統合されたモデルで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。

ルノー・グループ、ジエリー・オート、ボルボ・カーズ、プロトン、日産自動車、三菱自動車など、現在130ヶ国に及ぶ産業界の顧客にサービスを提供している。

ホース・パワートレインは、ルノー・グループのブランドとアライアンスのメンバーのためのグローバル・サプライヤーとなることで、ルノー・グループに貢献するプラットフォームであるが、革新的な契約を通じて他の自動車メーカーのサプライヤーとなることも目指しており、年間約5百万台のパワートレインを生産する見込みである。

IV. ルノー－日産－三菱アライアンス

(i) 概要

2024年は、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の実施が進んだ年であった。この契約は、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、メンバー各社及び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。

移行の年であった2024年、ルノー・グループ、日産及び三菱自動車は、新提携契約に伴うプロセスの見直しに関連する共同プロジェクトの開発、及びシナジーのための新たな機会の発見に注力した。これらの機会（自動車のみならず新しい自動車エコシステムも含む）は、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ている。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。

(ii) 高い価値を創造する事業プロジェクト

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、少なくとも2025年末までは継続し、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を継続する予定
- 加えて、2023年に、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、Aプラットフォームの既存ラインを補完する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

ヨーロッパ

- 三菱自動車と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の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が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、アンペアが開発した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、日産はアンペアに次期Aセグメント電気自動車の開発を委託する予定
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
- 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
- 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、ログ及びエクストレイル、並びに三菱自動車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。
- 5つの共通電気プラットフォームは、現在、最大の地域において市場の大半を網羅している。
 - － CMF-AEV： ダチア・スプリングに現在使用されている最も手頃なプラットフォーム。
 - － 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。ルノーが開発し日産の次世代型モジュラー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。日産のアリア、ルノーのメガース及びセニックE-TECHにて既に使用されており、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年にルノーR5及びアルピーヌA290のために投入され、また日産の新しいコンパクト電気自動車にも使用される予定である。
 - － 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、ルノーは、世界の主要自動車メーカーで初めて、アライアンスが大部分を開発したプラットフォームをベースに、自社の自動車、具体的にはルノー メガース、オーストラル、ラファール、エスパスに、グーグルのエコシステムを導入した。このシステムの展開は、自動車メーカー3社のフルラインナップで継続されている。

- 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。

(iii) アライアンスの運営

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

ルノー・グループ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た。

その結果、新提携契約の効力発生により、ルノー・グループ及び日産は15%の株式持ち合いを行っており、それぞれが持株比率を15%を上限に維持する義務を負っている。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・グループは、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。ルノー・グループは、日産との間で形成・調整したプロセスを経た上で、当該株式の処分について完全な裁量を有するが、日産又は指定された第三者は優先交渉権を有する。

ルノー・グループは、フランスの信託に譲渡された28.4%の日産株式の現金化に取りかかっている。

- 2023年12月13日に、ルノー・グループは、日産の資本の約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。
- 2024年に、ルノー・グループは他に2件の売却取引を実施した。
 - － 2024年3月28日、日産の資本の約2.5%に相当する99,132,100株を日産に売却
 - － 2024年9月27日、日産の資本の約5.0%に相当する195,473,600株を日産に売却
 - － これら2つの売却の合計では、2024年に852百万ユーロのプラスのキャッシュ・フローを生み出した。

したがって、2024年12月31日までに、ルノー・グループは、日産の資本の12.5%に相当する505,605,700株を日産に売却し、売却価額は1,616百万ユーロであった。日産は、これら3つの取引について、買い戻したすべての株式を消却することを決定し、その結果、株主の持株比率の上昇をもたらした。

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の間の業務調整と、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。

2024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・ボードが行う決定は、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、およそ月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。

2024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。

2024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回行われた。また、日本で3回、フランスで2回、インドで1回、対面での会議が開かれ、あるいはビデオ会議を行った。

(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) アライアンス・ベンチャーズ

2018年1月に設立されたアライアンス・ベンチャーズは、ルノー・日産・三菱アライアンスが運営する戦略的ベンチャーキャピタルファンドである。

2018年に200百万ドルの初期投資で立ち上げられたこのファンドは、アムステルダムに拠点を置き、世界中の新たなモビリティ、自動運転、コネクティッドサービス、電気自動車、及び「エンタープライズ2.0」の分野における革新的な技術及びビジネスモデルをターゲットとしている。

アライアンス・ベンチャーズは、画期的な技術又はビジネスを開発するスタートアップを対象に、あらゆる開発段階においてイノベーションを支援することを目的とし、戦略的な投資を目指している。

アライアンス・ベンチャーズは、以下を含む11社を保有している。

エネルギーとモビリティの分野において、より環境にやさしい未来の創造を目指すザ・モビリティハウスは、自動車業界とエネルギー業界を結びつける技術プラットフォームの開発に取り組んでいる。このプラットフォームは、スマート充電と蓄電ソリューション（V2G、Vehicle to Grid）を利用して、車両のバッテリーを電力系統に統合するものである。2024年、ルノー・グループはモビライズ及びそのパートナーであるザ・モビリティハウスを通じて、フランス市場で最初のV2Gソリューションの1つを立ち上げた。ルノー5エレクトリックは、双方向車載充電器を搭載した最初のルノー車である。モビライズ・パワーボックス双方向充電器とモビライズV2Gサービスを組み合わせることで、ドライバーは充電を節約でき、また電力市場で電力を販売することで電気代全体を削減できる。この革新的なアーキテクチャは、元来可逆的な電気技術部品などのハードウェアと、電流管理を制御するソフトウェアを統合している。これにより、バッテリー容量を維持しながらモビライズV2Gサービスを利用することが可能となる。我々の技術パートナーであるザ・モビリティハウスが提供するモビライズ電力契約は、カーボンニュートラルな電力を保証し、自動双方向充電により送電網に戻されるエネルギーを収益化する。

WeRideは、ユニバーサル自動運転技術及びロボットタクシーサービスを提供する世界初の株式公開企業である。同社は2024年10月25日にナスダックに上場した。WeRideはIPOで120百万ドル、私募で320.5百万ドルを調達した。ローラン・ギャロス2024大会では、ルノー・グループとWeRideはロボバス・シャトルの試験運行に成功し、交通当局から大きな関心と呼んだ。さらに、ルノー・グループは2024年5月に、WeRideを中核パートナーとする自動運転戦略を発表した。両社は協力して、低炭素公共交通の進歩を加速させている。この提携は、ルノー・グループとWeRideが、モビリティの未来を形作るための協力とイノベーションに尽力していることを強調している。

Tekionは、自動車ディーラー向けのインターネット販売プラットフォームを開発した。このプラットフォームは、自動車ディーラーのすべての活動（DMS、CRM、デジタルリテール、分析など）を結びつけるものである。

(vi) ジョイントベンチャーと日産の寄与

ルノー・グループの2024年における日産からの仕入・販売及び2024年のルノーの業績に対する日産の寄与については、連結財務諸表の注12に記載されている。この注記では、日本の会計基準に従って作成された日産の財務諸表が、ルノーで使用されているものとは異なり、どのように調整されているかも説明している。日産の会計年度は4月1日に始まり、翌年3月31日に終わる。

V. パートナースhip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

上記「IV. ルノー・日産・三菱アライアンス」の「戦略的協力」に関する記載を参照のこと。

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、合弁会社、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。

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10%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）との合弁会社の設立を発表した。この合弁会社は、2023年にリュイッツに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するなど、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、テラフェーム及びマナジェム・グループと戦略的パートナーシップを締結している。

ソフトウェア定義自動車の分野において

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5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。
- 過去2年間、ルノー・グループとクアルコム・テクノロジーズは、将来世代のソフトウェア定義自動車に向けた集中型電子アーキテクチャの開発に向けた技術提携の強化も行った。

しかし、ルノー・グループは社内の強力なソフトウェア技術とノウハウの恩恵も受けている：アンペアでは35%のエンジニア比率を誇っており、そのうち半数がソフトウェアに特化している。

小型商用車

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

小型バンセグメントでは、カンゲー・プラットフォームから派生したものを、モーブージュ工場で製造している。

- メルセデス・ベンツに向けた2012年からシタンの生産を開始。
- 日産に向けたNV200に代わるNV250の生産を2019年度後半に開始。
- 新しいカンゲーに基づく後継車種と電気自動車版の製造を目的として新たに契約が締結された。メルセデス・ベンツに向けたシタン（バン）とツアラー（乗客用）、日産に向けたタウンスターの名称で2021年から生産を開始。

軽量バンセグメントでは、トラフィック・プラットフォームから派生したものを、サンドゥヴィル工場で製造している。

- 日産に向けた2016年からNV300/プリマスターの製造を開始。
- 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・トラックを通して販売。

大型バンセグメントでは、マスター（及び新型マスター）のプラットフォームをベースに、バティイー工場において製造している。

- 日産に向けた2011年からNV400/インタースターの製造を開始。
- マスターも、2009年度に締結された販売協定に基づき、ルノー・トラックを通して販売。

ピックアップセグメント

ルノーは2015年度に日産と、日産フロンティア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。これらの自動車はサンタ・イサベル工場（アルゼンチン）で生産される。アラスカンは2020年後半に販売が開始された。

これらのパートナーシップに加えて以下のものがある。

- 2024年3月、ルノー・グループ、ボルボ・グループ、CMA CGMグループは、次世代のモビリティ・ソリューションとロジスティクス・ソリューションのための新会社「フレクシス」を設立するために結集した。ルノー・グループとボルボ・グループはそれぞれ45%の資本を保有し、CMA CGMグループは10%の株式を取得している。フレクシスは、中型電動バンの新シリーズとその関連サービスの開発、生産、販売を行う予定である。この中型電動バンは、コネクティッド電子プラットフォームをベースに、サンドゥヴィル工場で生産される予定である。

新しいモビリティの分野では、ルノー・グループとプラグ・パワーが2021年に、水素モビリティに特化した合弁会社を設立する契約を締結した。この会社、Hyviaは2021年6月にフランスに設立された。同社は以下のとおりターンキー・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。しかし、ヨーロッパにおける水素モビリティ・エコシステムの刷新が遅すぎることで、H2革新に必要な開発コストが非常に大きいことから、Hyviaは2025年2月18日にヴェルサイユ商業裁判所によって強制清算された。

モビリティの革新について

ルノー・グループ、エビデン（旧アトス、ダッソー・システムズ、オレンジ、STマイクロエレクトロニクス及びタレス）は、2021年に、GIE（経済的利益集団）の方式により、高知能であり、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。2024年にはジェーシードゥコーがこのエコシステムに加わった。

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。

既に複数の案件が実現している；

2024年に開始されたモビライズ・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（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、IoTecha Corp及びLacroixのノウハウを、フランスの電気組立工場であるSymbioseでの製造のために統合したものであ

る。最大22キロワットの充電範囲を持つ充電ステーションは、ヨーロッパにおけるいくつかの主要な目標を満たしている：

- 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。

「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、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。

地域向けのモデリング及び最適化ツール

道路交通の安全性と円滑さは地域における重要な課題である。このような状況において、ソフトウェア・レピュブリックのパートナーは、安全性、インフラ整備、メンテナンスの向上を支援するさまざまなツールの開発に取り組んでいる。サン＝カンタン＝アン＝イヴリーヌ、グラン＝ランス、ボルドー＝メトロポールといった地域で、交通の流れのモデリングや交通弱者のマネジメントなど、いくつかの実験が行われている。

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。ダチア最初の顧客を契機に、ソフトウェア・レピュブリックはスタートアップのエコシステムと協力し、眠気モニタリングなど運転環境を豊かにする独自の機能を開発している。

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

サイバーセキュリティのスキル及び人材ニーズの高まりに対応するため、パートナー7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を対象に、パートナー企業のサイバーセキュリティトレーニングのモジュールの選択肢を提供するものである。第二のプログラムは、我々の挑戦を知ってもらうために学生に活動内容を共有し、テクノロジー分野における若年層の人材のプールを増やすものである。

ソフトウェア・レピュブリック・インキュベータ

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である、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。これまでに計17のスタートアップがインキュベートされている。

これらのプロジェクトはすべて、ソフトウェア・レピュブリックの「モビリティを共に革新する」という目的に沿った革新的アプローチの一環である。

環境

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。

2024年、スエズ社はザ・フューチャー・イズ・ニュートラルの株式20%を取得し、ルノー・グループが80%の株式を保有することになった。さらに、ルノー・グループとスエズ社は、リサイクルのための設計、リバース・ロジスティクス、自動車材料のクローズド・ループ・リサイクルなどの分野をカバーする協定にも調印した。

さらなる詳細については、本書の「気候変動緩和に関する行動計画」を参照のこと。

国際的拡大の加速

いくつかのパートナーシップにより、国際的発展は継続している。水平的アプローチを通じて、3つの戦略的目標、すなわちテクノロジーの基本的サービスへのアクセス、スケール効果の達成、市場投入までの時間の効率化を追求している。

韓国のケース

韓国では、2024年に韓国国内向け及び輸出向けのグラン・コレオスの発売に成功した。この自動車は、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）とルノー・グループの初の共同開発製品となった。これは、ルノー・コリア自動車（RKM）が釜山工場で生産する。後続モデル車であるオーロラ2も、2025年末から釜山で生産される予定である。

2022年12月以降、RKMはルノー・グループ（ルノー・グループはRKMの支配株主であり続け、完全連結を継続）、ジーリー・オート（ジーリーは増資メカニズムを通じてRKMの34.02%の株式を引き受けた）、サムスン（少数株主であるサムスン・カードを通じて）が共同所有している。

ホース・パワートレイン・リミテッド

ルノー・グループとジーリーは、2024年5月31日に合弁会社のホース・パワートレイン・リミテッドを設立した。ルノー・グループとジーリーグループがそれぞれ50%ずつ出資するこの会社は、内燃機関、ハイブリッド・パワートレイン、低排出量パワートレイン、トランスミッション市場の世界的リーダーとなることを目指す。その役割は、世界規模で、顧客、メーカー、設備サプライヤーに最先端技術を網羅的に提供することである。

2024年6月28日、アラムコ（サウジアラビアに本社を置くグローバル統合エネルギー・化学企業であるサウジアラムコ）は、ホースの持分10%を取得する最終合意に調印し、同社の価値は7.4十億ユーロとなった。ルノー・グループとジーリーグループはそれぞれ45%の持分を保持する。

ホースにより、ルノー・グループは最高の代替燃料と熱水素ソリューションの恩恵を受け、熱自動車と小型商用車をベースとした魅力的な脱炭素ソリューションの提供が可能となる（「III. ホース」を参照のこと）。

中国のケース

電気自動車では中国が世界をリードしている。2024年には、世界で販売されたバッテリー式電気自動車（BEV）の68%近くが中国で販売された。

中国は、特にバッテリー分野において、テクノロジーと電気バリューチェーンの最先端に位置している。2024年、中国でACDC事業体が設立され、中国におけるトレンドを特定し、最適なパートナーを見つけるという使命を担った。ACDCの主な目的のひとつは、中国のエコシステムに対する理解を深め、そのエコシステムに統合し、パートナー企業と緊密に、現地で協力することである。

ルノー・グループには既に中国のパートナーが数社ある（東風、ジーリー及びバッテリー部門のサプライヤー・ネットワーク）。

東風とのパートナーシップは、eGT合弁会社を通じて2017年9月から具体化されている。この会社の株主はルノー・グループ（25%）、日産（25%）及び東風（50%）である。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。2024年の終わりまで、eGTは190,172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72,480台が販売された。

トゥインゴ・プロジェクト

将来のトゥインゴに関して、ルノー・グループは市場投入までの時間として、2年（社内ベンチマークでは2021年まで4年、ルノーリεύション・プランでは3年）を目標としている。したがって、トゥインゴの発売は2026年に予定されている。

トゥインゴ向けのEVプラットフォームはルノー・グループ内で開発されているところであり、アンペアがプロジェクトを主導している。デザインと高度なエンジニアリングはフランスの社内で行われる。トゥインゴEVプラットフォームの開発は、中国のパートナー（エンジニアリング・サービス・プロバイダー、サプライヤー）のネットワークを通じて行われることで、リードタイムと費用が短縮される。

生産工場はスロベニアのノヴォ・メストとなる（2024年7月発表）。

(2) 規制環境

包括的な持続可能性及び環境保護への移行に関する規制

この規制分野の主な目的

気候変動と環境保護への移行を背景に、欧州連合とフランスは、CSRD（企業サステナビリティ報告指令）、「グリーン・タクソノミ」、CBAM（炭素国境調整メカニズム）、AGEC（フランス反廃棄物と循環型経済に関する法律）といった意欲的な規制を採用している。これらの規制に関する取り組みは、サステナビリティを奨励し、グリーン・エコノミーへの投資を刺激し、低炭素経済への公正な移行を確保することを目的としている。ルノー・グループを含む自動車メーカーは作業部会を通じてこれら規制の策定に積極的に関与しており、新たな基準が自社の技術的・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。

この規制分野がルノー・グループの活動に与える影響

これら最近の規制は、ルノー・グループに対し、自社のプロセスを適応させ、より厳格なサステナビリティの基準に準拠することを要求しており、ルノー・グループの業務及び財務に影響を及ぼしている。業務面では、これら規制は既存のプロセスを精査すること、そしてより厳格なサステナビリティの基準を採用することを求めている。例えば、CSRDは、ルノー・グループに対し、その活動が環境や社会に与える影響、関連する財務リスクや機会を開示することを求めている。「グリーン・タクソノミ」は、ルノー・グループの活動がEUの環境目標と適合していることを評価するものである。CBAMは既に間接的に、2026年から適用される炭素税を計算するために、輸入製品のカーボンフットプリントの報告を増やすことを求めている。

財務的な観点からは、これらの規制は、情報システムへの投資からサステナビリティの基準を満たすためのプロセスの適応まで、コンプライアンスに関わるコストを生じさせる。また、炭素税に関連する追加のコストが発生する可能性もある。しかし、これらの規制は、グリーン金融商品を通じた資本へのアクセスを改善し、またサステナブルな製品やサービスのための新たな市場を拓くことによって、長期的な環境リスクを軽減する財務上の機会も提供する。

参照法令

これらの規制の根拠は、国家、国家共同体、国連など、さまざまな公的機関に由来する。これら規制には以下が含まれる。

- サステナビリティ報告に関する規制は、EU内の企業サステナビリティ報告指令（CSRD）（指令第2022/2464号）の実施に伴い進化している。この指令は、2023年12月6日付の規則2023-1142によってフランス法に移管されており、非財務業績声明（EFPD）を引き継ぐものである。この指令は、経済活動が環境に与える影響と、これに関連した財務リスクと機会の分析を基にした、詳細かつ標準化された非財務報告書の公表を義務付けるものであり、また、12のサステナビリティ報告基準、欧州サステナビリティ報告基準（ESRS）に基づいており、初年度は約800の定量的及び定性的データ・ポイントを通じ、企業が直面する環境、社会及びガバナンス上の問題を対象とする。EFPDへの対応者として、ルノー・グループは2024会計年度から適格性を有することになるため、CSRD準拠のサステナビリティ報告書をユニバーサル・レジストレーション・ドキュメントの第2章に含めている。
- 「グリーン・タクソノミ」に関する欧州規則第2020/852号及び第2023/2486号は、EU域内の持続可能な投資を促進することを目的としており、ここにおいて循環型経済の目標は、今年初めて適合性の概

念に従うことであり、したがって「グリーン・タクソノミ」のすべての目標との適合性の概念を考慮することになる。

- ・ 2020年2月10日付フランスの「AGEC」法は、廃棄物対策と循環型経済の促進を目的としており、拡大生産者責任（EPR）の原則に従って、産業事業者の廃棄物管理に関する法的責任を拡大することを目指している。2024年には、ルノー・グループはタイヤ、オイル及び潤滑油に関するEPR、特に使用済み車両（ELV）に関するEPRの影響を受けることになる。ルノー・グループは、この最後の義務を果たすために、ザ・フューチャー・イズ・ニュートラルの子会社であり、フランス最大のOUV処理ネットワークであるINDRAオートモービル・リサイクリングのノウハウに基づく個別システムを構築することを選択した。この個別システムは2024年6月20日に政府による承認を受けた。
- ・ 新しいCBAM（炭素国境調整メカニズム）規則（EU）第2023/956号は、EU関税地域に輸入される製品リストに対し、それら製品を欧州域内で製造するメーカーに適用されるカーボンプライシングと同等のカーボンプライシングを課すことを目的とし、実施規則（EU）第2023/1773号によって補完され、2023年10月1日に発効した。

自動車の製造に関する規制

この規制分野の主な目的

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。

この規制分野がルノー・グループの活動に与える影響

この規制分野は、対象となるすべての規制の数、多様性及び適用頻度から、ルノー・グループの活動に非常に大きな影響を与える。これらの規制は、ルノー・グループの自動車の技術上の定義並びに関連する資源及び情報のシステムに直接的な影響を与え、ルノー・グループの設計、生産、マーケティング及びアフターサービスのシステムに実際に影響を及ぼすものである。

一方で、これら規制は、ルノー・グループの製品が定義される規制要件をすべて満たすようにする上でのイノベーション、投資及び開発コストの課題に関わっている。他方、これら規制は、ルノー・グループの自動車が販売される各市場の販売・登録を可能にする第三者認証を取得することにより、設定された申請の期日を遵守してルノー・グループの車両を納品できるようにすることをルノー・グループに要求している。

また、この規制分野においては、ルノー・グループは、製造及び車両の耐用年数を通じて製品のコンプライアンスの状況を体系的にチェックし、監督当局に対して継続的にそのコンプライアンスを証明する必要がある。コンプライアンスを確保できなかった場合、金銭的罰則が発生し、重大な法的リスクとなる可能性がある。

参照法令

世界的には、以下の世界地図に示されているように、各規制の出所は国家、国家共同体又は国連（UN）である。特に国連は、協定規則（UN-R）と世界技術規則（GTR）を制定している。



これらの規制は数十の規制分野に分類されている。最も重要な規制分野には以下が含まれる。

- ・ **欧州連合の規制枠組みの基礎となる、自動車及びそのトレーラー、並びに当該車両用のシステム、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。）は、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。**
- ・ **汚染物質の排出については、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。）の対象となっている。Euro7と称される次の段階は、2026年末に施行される予定である。**
- ・ **CO₂に関しては、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る。この規則は、規則（EU）第851／2023号により改正され、最長で2035年までに達成すべき目標を定めており、これが達成できない場合は金銭的罰則のリスクを伴う。**
- ・ **受動的安全性と積極的安全性については、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。最新の主な規制のうち、2024年半ばからすべての車両に適用される、先進運転支援システム（ADAS）関連の規制を挙げることができる。**
- ・ **セキュリティに関する構成要素は、規則（EC）第661／2009号の発効に伴い、サイバーセキュリティの構成要素にまで拡大された。同規則により、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、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が求められている。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。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決定、これによる製品及び認証への影響、並びに市場に流通している車両の互換性や車両構成の追跡可能性を確保するために、ソフトウェア更新管理システム（国連規則第156号）を実施する必要がある。このシステムにより、FOTA（Firmware Over The Air）によるソフトウェアの更新が行われた後でも、車両が適合性を維持していることを示すことが容易になる。**
- ・ **電気自動車及び／又はハイブリッド車に関しては、特にトラクションバッテリーに関して、新しい規制が急速に策定されている。したがって、バッテリー規制の策定は、原材料の供給から使用済みの廃棄処理に至るまで、バッテリーのライフサイクル全体を対象とするものとなる。同時に、バッテリーの寿命を延ばすための条件（バッテリーの2次利用や部品の再利用も含まれる）も導入される。新しい要件には、性能、持続可能性、カーボンフットプリント、リサイクル可能性、サプライチェーン全体にわたる監査可能な倫理規定（デューデリジェンス）の導入、デジタルパスポートを通じた顧客とのコミュニケーションを行うべき義務、並びに、拡大生産者責任（EPR）による回収及びリサイクルチャネルの運用へのより積極的な関与などが含まれる。**

また、熱伝播のリスクに対処する基準を含めるために、現在のバッテリーの安全要件が大幅に刷新されたことも注目に値する。

- ・ **物質、使用禁止物質及びリサイクル**に関して、この規制は、車両に含まれるすべての物質や材料の登録、それらに対する禁止事項や制限を課し、車両ごとに追跡を行い有害な製品や禁止製品が市場に出回ることを防止し、使用済み車両やバッテリーのリサイクルを促進することに重点を置いている。欧州連合は、車両及びバッテリーの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。例としては、REACH（化学物質の登録、評価、認可及び制限）、POP（残留性有機汚染物質）及び物質の殺生物性製品に関する欧州規則が挙げられる。
- ・ 「**自動運転**」車両に関する規制は、大まかに2つの部分に分けることができる。一方で、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、高速道路でのドライバー・デリゲーションを可能にするシステム（先進車線維持システム）に関する枠組みを規定する。他方、「**無人運転**」車両については、公共交通機関やその他の用途における地方での認可に加え、国家レベルでの試験を通じて対応している。規則（EU）第2019/2144号（2022年8月5日付の実施規則（EU）第2022/1426号による補足を含む。）は既にこれらの車両が型式認証を受けることを認めている。
- ・ 「**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いる。欧州データ法は水平規制（あらゆる種類の製品やサービスに適用される）であり、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、製品のメーカー及びサービスの提供者にとって、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。この欧州データ法は2026年末までに施行される予定である。
- ・ この規則は、**監督の強化**にも重点を置いている。例えば、欧州連合加盟国は、車両の型式認証に関する規則（EU）第2018/858号で義務付けられている市場監視を実施し、各国の市場を代表する車両のサンプリングとコンプライアンスのチェックを確実に実施している。これらの試験は、型式認証試験から派生したもので、欧州連合の目標である自動車産業（メーカー及び設備サプライヤー）のモニタリングと、欧州型式認証システムの不具合を検知及び修正するための技術サービスの運用監督の達成を助けるものである。

生産拠点における環境規制

この規制分野の主な目的

環境規制の目的は、エコシステムを保護し、人的活動による環境及び健康への影響を減らすことである。

ルノー・グループの生産拠点には、産業活動の内容や規模に応じて異なる規制が適用される。一般的に、環境への影響が大きいほど、より厳しい要件が求められる。

この分野がルノー・グループの活動に与える影響

規制の枠組みは極めて重要である。なぜなら、ルノー・グループの事業活動を行うためには、生産工場が当局から環境許可を取得しなければならないからである。これらの許可は工場の操業、ひいてはルノー・グループ製品の生産の前提条件である。

一般的に、すべての国において、操業許可は、事業活動が環境に与える影響と、その影響を縮小し、現行の規制を遵守するために講じられた対策を示す関係書類を審査した上で付与される。

環境基準を満たすため、工場には汚染防止又は汚染処理用の設備が備えられている。これらの設備は、各生産拠点に数千万ユーロの投資（設備投資）を要する。また、これらの規制により、1車両あたり25ユーロの運営コスト（OPEX）の発生が見積もられており、グループの脱炭素化計画が完全に実施されるのに先立って、これらコストの増加が見込まれている。

参照法令

- ・ IED（産業排出指令）として知られる産業排出（統合的な汚染防止及び抑制）に関する2010年11月24日付欧州議会及び理事会の指令第2010/75/EU号は、2024年7月15日付で改定されている。

- ・ 上記指令（IED）に関連し、またルノー・グループの拠点に適用される、**最善技術に関する参照文書**は以下の通りである。
 - 自動車塗装における2020年の「有機溶剤による表面処理のための最善技術参照文書」（STS BREF）
 - 2006年の「金属及びプラスチックの表面処理のための最善技術参照文書」（STM BREF）（改訂中）
 - 2005年の「金属加工及び鑄造業界向け最善技術参照文書」（SF BREF）（改訂中）
 - 2017年の「大型燃焼プラントのための最善技術参照文書」（LCP BREF）
- ・ **中型燃焼プラントから大気中への特定汚染物質の排出量制限**に関する、2015年11月25日付欧州議会及び理事会の指令（EU）第2015／2193号
- ・ **欧州の枠組みに関する指令：**
 - 特定の指令を廃止した、廃棄物に関する「廃棄物枠組み指令」として知られる2008年11月19日付欧州議会及び理事会の指令第2008／98／EC号
 - 水政策の分野における共同体の行動の枠組みを確立した、「水枠組み指令」として知られる2000年10月23日付欧州議会及び理事会の指令第2000／60／EC号
- ・ **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**（1993年2月1日付欧州共同体理事会決定93／98／EECにより承認）及びその関連法令
- ・ 「**Fガス規制III**」として知られる、**フッ素化温室効果ガス**に関する2024年2月7日付欧州議会及び理事会の規則（EU）第2024／573号（指令（EU）第2019／1937号を改正し、規則（EU）第517／2014号を廃止する）
- ・ 共同体内の温室効果ガス排出量取引制度を確立し、2023年5月10日付指令（EU）第2023／959号により改正された理事会指令第96／61／EC号を改正する、2003年10月13日付欧州議会及び理事会の指令第2003／87／EC号
- ・ 欧州規制に加え、各国及び地方に特有の規制を考慮しなければならない。

予備部品に適用される共同体意匠規制

この規制分野の主な目的

予備部品、より具体的には共同体意匠に関するこの欧州規制は、現在も変化し続けている。その目的は、デザインやモデルによる予備部品の保護を廃止することにより、EU諸国すべてにおける予備部品市場の自由化の協調を図ることである。現在、目視できる外装の予備部品（照明、バンパー、ドア、ドアミラー等）を販売する第三者模造品業者に対して法的措置を取ることは未だに可能だが、指令案が採択され各国の国内法になれば、数年後にはそれも不可能になる。

ルノー・グループの活動におけるこの分野の影響

予備部品分野への影響（共同体意匠及びモデル）は金銭的なものであり重大である。これは、第三者が代替品市場向けにルノー・グループの部品を「コピー」するのを防ぐことができなくなるためである。現在、フランスなど一部の国では模造であることを理由に訴えを行うことが可能だが、それも間もなく不可能になる。

参照法令

欧州規則第6／2002号は、2023年12月20日付けの指令案を受けて**改訂中**である。この指令案は、EU諸国全域において予備部品のデザイン及びモデルによる保護を廃止することを目的としている。

銀行規制

この規制分野の主な目的

- ・ 銀行規制の目的は、特に以下の点を定めることにより、銀行の財務健全性、良好なガバナンス及び金融システムの安定性を確保する仕組みを導入することである。

- 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（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）
- 金融機関の健全性要件、すなわち資本比率、流動性比率及びレバレッジ比率に関する新たな要件
- デフォルトの可能性の見積もり及びデフォルトによる損失の見積もりに関する規則、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た信用機関の優れたリスク管理手法、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
- 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による、欧州の銀行の破産管理（これによって、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る）
- 法的実体及び複雑な法的構造の透明性を強化しうる実質的所有者の登録情報へのアクセスのレベル、並びに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

また、以下を定義することで顧客とその預金を保護するための当局による統一的な監督を行う。

- 国内の与信規則の協調を図ることによる、より適切な消費者保護
- 国内の保険商品流通規則の協調を図ることによる、より適切な消費者保護

この規制分野がルノー・グループの活動に与える影響

- ・ この規制分野は、とりわけ財務面でルノー・グループに大きな影響を及ぼす。特に、モビライズF.S.は常に一定の自己資本比率と流動性比率を遵守しなければならず、これには多額の自己資本が必要となる。

参照法令

CRD IV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日付デクレによって、フランス国内法となった。

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。

2013年6月26日付欧州規則第575/2013号

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。

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、2026年11月20日付で、指令2023-2225号により廃止される。

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。

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**

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。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】

（2024年12月31日現在）

（1）親会社

該当事項なし。

（2）子会社

2024年12月31日現在におけるルノーの連結子会社の総数は、221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SA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：自動車の研究、構築、取引、修理、整備及びレンタル。また、自動車の構築又は工程で使用される部品及び装置の研究及び製造並びにこれらの事業活動に関連するサービスの提供。

2024年12月31日現在の売上高：50,652百万ユーロ。

2024年12月31日現在の従業員数：16,372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ルノー及び日産の販売金融及び顧客支援サービスを提供している持株会社。また、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。

2024年度の純融資額：21,734十億ユーロ。

2024年12月31日現在の貸借対照表合計（連結）：72,950百万ユーロ。

2024年12月31日現在の従業員数：4,702名。

ルノー・リテール・グループ (Renault Retail Group)

フランス、クラマル 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：自動車の取引、修理、整備及びレンタル。

2024年12月31日現在の売上高：2,973百万ユーロ。

2024年12月31日現在の従業員数：3,406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。

2024年12月31日現在の売上高：6,961百万ユーロ。

2024年12月31日現在の従業員数：7,014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＝フッパーツ通り5

ルノー・ドイツランドAGの授權株式資本は10,655,000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の授權資本及び議決権の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の授權資本及び議決権の40%を直接的に保有している。

事業内容：ルノー、ダチア及びアルピーヌの自動車の販売。

2024年12月31日現在の売上高：3,169百万ユーロ。

2024年12月31日現在の従業員数：363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.の授權株式資本は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、ダチア及びアルピーヌの自動車の販売。

2024年12月31日現在の売上高：3,963百万ユーロ。

2024年12月31日現在の従業員数：213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.の授權株式資本は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。

2024年12月31日現在の貸借対照表（連結）：10,236百万ユーロ。

2024年12月31日現在の従業員数：30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、コミュニケーション ドゥ メルーサ、ゾーン フランシェ ドゥ メルーサ 1

ルノー・タンジェ・エクスプロイテーションの授權株式資本は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99.99%を直接的に保有し、またルノー・デブロプマン・アンデュストリエル・エ・コメルシアルはルノー・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。

2024年12月31日現在の売上高：4,041百万ユーロ。

2024年12月31日現在の従業員数：6,414名。

オヤック・ルノー・オートomobil・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omobil・ファブリカлариの授権株式資本は323,300,000トルコ・リラで、1株当たり0.010トルコ・リラの議決権付株式32,330,000,000株に分割されている。

ルノー・グループはオヤック・ルノー・オートomobil・ファブリカлариの授権資本及び議決権の51%を直接的に保有している。

事業内容：ルノーの自動車の組立及び製造。

工場：ブルサに有する。

2024年12月31日現在の売上高：4,816百万ユーロ。

2024年12月31日現在の従業員数：5,446名。

SCオートomobil・ダチアS.A. (SC Automobile Dacia S.A.)

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omobil・ダチアSAの授権株式資本は2,541,735,602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25,417,356,024株に分割されている。

ルノーはSCオートomobil・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。

2024年12月31日現在の売上高：5,548百万ユーロ。

2024年12月31日現在の従業員数：11,067名。

アンペアs.a.s. (Ampere 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

アンペアs.a.s.の授権株式資本は3,852,545ユーロで、1株当たり0.1ユーロの議決権付株式38,525,450株に分割されている。

ルノーs.a.s.はアンペアs.a.s.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：ルノーの電気自動車の設計及び製造並びに車載ソフトウェアの開発。

2024年12月31日現在の売上高：3,341百万ユーロ。

2024年12月31日現在の従業員数：2,293名。

(3) 関連会社^(*)

2024年12月31日現在におけるルノーの関連会社の総数は、35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163円の議決権付株式3,713,998,612株に分割されている。

ルノーS.A.は、日産の株式の17.1%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) - IV.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】

(1) ルノー・グループの状況

2024年12月31日現在

従業員数（名）	98,636 ^(*)

(*) セグメント別の従業員数は開示していない。

詳細は第3-2-「人的資本」を参照のこと。

2024年12月31日に終了した最近の1事業年度の間において、ルノー・グループの従業員の人員に著しい増減はなかった。

(2) ルノー・グループと労働組合との関係

2024年12月31日に終了した最近の1事業年度の間において、ルノー・グループと労働組合との間に特記すべき事項等はなかった。

第3【事業の状況】

1【経営方針、経営環境及び対処すべき課題等】

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
- ・ 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。**現在進行中**

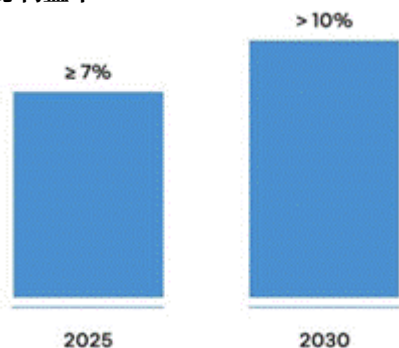
「レボリューション」2022年度時点

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^{*}

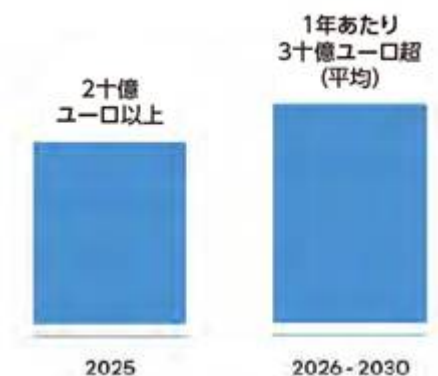
財務見通し：新たな高みへ

営業総利益率



2025年の見通しには、CAFEのマイナス影響の見積りが約1ポイント含まれている。

フリー・キャッシュ・フロー⁽¹⁾



2025年の見通しには、モビライズ・ファイナンシャル・サービシズ（MFS）の配当金150百万ユーロが含まれる。

- ・ 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

* 2024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) $ROCE = \frac{\text{自動車営業総利益} \times (1 - \text{平均税率})}{(\text{PP\&E} + \text{無形資産} + \text{金融資産} - \text{RCI}) / \text{日産} / \text{ダイムラーに対する投資} + \text{WCR}}$



復活

当グループの計画の「復活」フェーズは完了した。

2022年には既に、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30億ユーロを超えるフリー・キャッシュ・フローを生み出した後、2024年に2.9十億ユーロのフリー・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年前倒しで完了



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年以降、最も収益性が高く関連性の高いセグメントで15の新車種を発売しており、2025年には7の新車種を発売する予定である。これらの発売の50%はCセグメント及びそれより上位のセグメントにて行われており、およそ50%が100%電気自動車である。

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、ルノーリノベーション・プランの第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。

戦略計画の進捗

HORSE POWERTRAIN	ホース・パワートレイン・リミテッド ハイブリッド内燃機関のパワートレインの リーディングカンパニー
2023年7月11日に締結された合意に則り、また関係当局の承認を経て、ルノー・グループ及びジーリーは2024年5月31日にホース・パワートレイン・リミテッドを、各々が50%の持分を保有することで設立することを正式に発表した（同日をもってホースは連結から除外された）。 2024年12月2日、ホース・パワートレイン・リミテッドは、同社の評価額を7.4十億ユーロとし、同社持分の10%のアラムコによる取得を完了した。ルノー・グループとジーリーは、それぞれ45%の持分を保持した。ホース・パワートレインは、エンジン、トランスミッション、ハイブリッドシステム及びバッテリーに関するあらゆるソリューション及びシステムの設計、開発、製造及び販売を行っている。ホース・パワートレインは、最先端の技術を競争力のある価格で提供し、世界規模の自動車排出ガスの削減に貢献する、第一級のユニークなパートナーとなることを目指している。 このプロジェクトによって、ルノー・グループとジーリーは、即時のスケール・メリット、より優れた市場カバレッジ、補完的な製品ポートフォリオ及び地域毎の拠点から利益を得ることができ、これによって同社が、成長し続ける国際パワートレイン市場の80%にソリューションを提供することが可能となる。 ルノー・グループとジーリーからの知的財産の移転により、ホース・パワートレインは、市場が求める未来のエンジン及びトランスミッション技術の開発（特に、グリーンメタノール、エタノール及び水素などの代替燃料の分野において）を独立して行うことが可能となった。アラムコの投資により、これらの開発はさらに加速されることが考えられる。さらに、この取引の一環として、アラムコとその子会社であるバルボリン・グローバル・オペレーションズは、熱機関、燃料及び潤滑油の技術革新において、ホース・パワートレインと提携することとなる。 ホース・パワートレインは既に、ルノー・グループ、ジーリー・オート、ボルボ・カーズ、プロトン、日産及び三菱自動車工業を含む多数の産業顧客にサービスを提供している。同社は、世界中のあらゆる顧客及びパートナーにサービスを提供できる体制を備えており、パワートレイン技術における包括的なソリューションを提供し、バリューチェーンのカバレッジを強化するパートナーを現在も迎え入れている。	
	アンペアはスマート電気自動車に変革をもたらす ルノー・グループは、競合他社よりも早く電気自動車をヨーロッパで広く普及させることを目的として、電気自動車及びソフトウェアの分野におけるヨーロッパ唯一の専門企業であるアンペアを設立した。 当初から、ルノー・グループの戦略的アプローチは、アンペアを独立した企業として設立し、電気自動車及びソフトウェアに専念するチームを編成することで、競争力、機敏性及び革新性を高めることであった。2023年11月1日より、アンペアは独立して運営されており、ルノー・グループは日々、この新しい組織の業務及び産業上の利点を測定している。

2022年、ルノー・グループは、この企業を証券取引所に上場させる意向を発表した。市場の状況と予想を上回るキャッシュ・フロー水準を踏まえ、ルノー・グループは2024年1月末、アンペアの新規株式公開（IPO）プロセスを中止する決定を発表した。

今後数年間、要求水準は高いが成長を続ける電気自動車市場（今後5年間、毎年約25%の成長）において、アンペアはヨーロッパにおける電気自動車への移行を主導すべく、迅速に行動している。過去12ヶ月間、アンペアは以下の点を含む目覚ましい進歩を遂げた。

アンペアは開発及び製造の期間を加速した。トゥインゴは2年以内に開発され、販売価格は20,000ユーロを下回る予定であり、ルノー5はアンペア・エレクトリシティ内で10時間以内に製造される予定である。

コンパクトEVにおける最初のプロジェクトを成功させた後、プロセスの変革の実施に基づいて、日産はアンペアにAセグメントにおける次の電動モデルの開発を依頼した。この新たな機会により、他の主要ブランド向けの技術プラットフォームとしてのアンペアの魅力が高まっていることが示された（アルピーヌにおいてはA290及びA390。三菱においては次期の電動C-SUV）。

自社の車両開発を加速し、最高の技術と顧客体験を提供するため、アンペアは現在、業務改善と中国パートナー企業からの学習を目的として、中国のパートナー企業と緊密な連携を進めている中国チームに依拠している。不安定な時代におけるその機敏性と大幅なコスト削減能力の証として、アンペアは2026年初頭から自社車両にLFP（リン酸鉄リチウム）電池を導入する準備を進めており、2028年までにコバルトを使用しない最先端のバッテリー技術を開発すべく取り組んでいる。

アンペアは、2026年にヨーロッパ初のSDV（ソフトウェア定義自動車）を提供する。同社が特にソフトウェアに関して採用している水平的アプローチの恩恵により、開発時間の短縮、コストの削減及び戦略的製品の知的財産の保持が可能となっている。アンペアは、2026年までにLFPやCell-to-Pack等の新技術を導入することで、2028年までに（Cセグメントの電気自動車の第1世代及び第2世代の間）同社のコストを40%削減するという目標を達成する見通しである。最後に、2028年に市場投入が予定されているアンペアの次世代Cセグメント電気自動車は、競合他社と比較したクラス最高水準を達成し、また2世代分の進歩を1世代で実現するという野心的な目標を掲げ、大きなイノベーションを取り入れる予定である。

FLEXIS	フレクシス 革新的世代の電気自動車バンを目指す合併会社
2024年、ルノー・グループ、ボルボ・グループ及びCMA-CGM（サプライチェーンの全セグメントでグローバル・ロジスティクスをリードしている）は、専用の「スケートボード」プラットフォームとソフトウェア定義自動車（SDV）のアーキテクチャをベースとした新世代の100%電気バンを開発することを目的とした合併会社、フレクシスSASを正式に立ち上げた。生産開始は2026年を予定している。	
	ザ・フューチャー・イズ・ニュートラル：ルノー・グループとスエズが提携し、ヨーロッパの自動車セクターにおける循環型経済の加速を目指す
2024年10月、両グループは歴史的な協力関係を強化し、ザ・フューチャー・イズ・ニュートラルを自動車循環型経済の主要プレイヤーとして位置づけるという決定を発表した。 スエズは、ザ・フューチャー・イズ・ニュートラルの株式の20%を取得しており、現在は80%を保有するルノー・グループと共同所有している。これによって、ザ・フューチャー・イズ・ニュートラルは、欧州自動車産業全体の利益のため、その活動を加速し拡大すべく、株主2社から140百万ユーロの投資を受ける。	

ルノー・グループ

攻勢に出ている4ブランド

ルノー 暮らしのための次世代自動車		ダチア 本質：素朴でシンプル	
販売台数1,577,351台 (うち108,542台が電気自動車)	販売台数676,340台 (うち22,884台が電気自動車)		

			
世界で最も売れているフランス自動車ブランドであるルノーは、125年超にわたり、ポピュラーでアバンギャルドな「暮らしのための車」をデザインし、誰もが最先端技術に触れられるようにしてきた。カーボンフットプリント削減の取り組みの一環として、ルノーは電気自動車とハイブリッド車という2方面のラインナップを開発し、誰もが自身のペースでエネルギー転換を進めることができるようにした。		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、アクセスのしやすさとシンプルさという約束を常に次のレベルに引き上げ続け、金額に見合う最高の価値を提供してきた。ダチアは、顧客のニーズに合わせたシンプルで多目的、信頼性の高い自動車を提供するゲームチェンジャーである。 このブランドの核となる5つのモデル、サンデロ、ダスター、スプリング、ジョガー及びビッグスターは市場における指標にもなっている。2004年以来、44ヶ国において、ダチアは9百万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		モビライズ モビリティの未来を描く	
販売台数4,585台		モビライズ・チャージ・パスによる欧州内の充電ステーション800,000箇所 2024年末には充電ステーション40,000箇所	
			
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。モーターレースから生まれたアルピーヌは、自動車の卓越性と性能の革新を象徴している。A290の発売により、アルピーヌは新たな時代へと参入した。ブランドの3つの柱である「爽快な運転体験」、「軽さ」、そして「フランスのノウハウ」を常に尊重しながら、アルピーヌ様式のスポーティな電気自動車の時代が到来する。A290は、アルピーヌの世界への新たなエントリーモデルである。これは、100%電気自動車ドリーム・ガレージの始まりを告げるもので、間もなくスポーツファストバックA390と新型A110がこれに加わる予定である。		2021年1月に設立された、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、個人、企業、事業者及び地域を対象とした、以下に関する完全なラインナップを提供している。すなわち、金融ソリューション（モビライズ・ファイナンシャル・サービシーズによる）、電気自動車の充電ソリューション、そしてデュオやベントといった四輪車を含むモビリティ・ソリューションである。モビライズは自動車事業にとどまらず、すべての人にとってより環境に優しく利用しやすいモビリティ、より優れたエネルギー管理、そして市民と都市のニーズに合わせたソリューションの提供を目指している。	

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・リニューション戦略プランの最初の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「レボリューション」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年以降順次実施され、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、現状に適応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的なアプローチを活用し、主要なパートナーとの戦略的イニシアチブを共同創造、共同融資、拡大する。

5つの事業



5つの事業とは、以下のとおりである。

1. パワー：革新的な低排出内燃エンジン自動車及びハイブリッド車

2040年においても、世界の乗用車販売台数のうち、内燃エンジン自動車及びハイブリッド車が占める割合は最大50%となることから、これらの分野で効率的な技術を開発することは、グローバル自動車メーカーの将来にとって重要である。そのため、ルノー・グループは、ルノーICE及びハイブリッド（乗用車）、ダチア、LCVといった全く新しいラインナップの立ち上げと、内燃機関及びハイブリッド・エンジン技術のリーダーである世界的サプライヤーの創設により、中核事業の発展に力を入れている。

こうして、ホース・パワートレイン・リミテッドは2024年5月31日に正式に設立された。同社の評価額は7.4十億ユーロで、ルノー・グループとジエリーが同社をそれぞれ45%保有し、エネルギー及び化学の大手企業の1つであるアラムコが10%の持分を保有している。

ホース・パワートレインは、エンジン、トランスミッション、ハイブリッドシステム（xHEV）及びバッテリーに関するあらゆるソリューション及びシステムの設計、開発、製造及び販売を行っている。ホース・パワートレインは、最先端の技術を競争力のある価格で提供し、世界規模の自動車排出ガスの削減に貢献する、第一級のユニークなパートナーとなることを目指している。

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、すべての地域で拡大を図るべく、野心的な車両発売計画を掲げ、Cセグメントの攻勢を継続している。

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（コスト効率）を指針とし、顧客にとって本当に重要な「本質的なもの」に焦点を当てることで、競合他社と比較して約-15%のコスト優位性を目指し、また同グループの資産群と3,000人のエンジニアのノウハウを活用する**
- ・ **高い工場稼働率と強力な現地統合の恩恵による、クラス最高水準のコスト競争力を備えた他に類を見ない産業・供給拠点**
- ・ **西ヨーロッパの平均より約50%低い流通コストを実現した非常に効率的な流通モデル（値引きをほとんど行わない方針で、売上の30%がデジタルイニシアチブによるもの）**

その結果、個人顧客向けのチャネル構成による利益が80～85%に達しているダチアは、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、2025年に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：業界で最も革新的なプロジェクトとなるフレクシス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。

ダイナミックに変化する市場に対応するため、ルノー・グループ、ボルボ・グループ、CMA-CGM（サプライチェーンの全セグメントでグローバル・ロジスティクスをリードしている）は、2024年にフレクシスSASを正式に立ち上げた。この合弁会社は専用のネイティブ「スケートボード」プラットフォームとソフトウェア定義自動車（SDV）のアーキテクチャをベースとした新世代の100%電気バンを開発することを目的としており、生産開始は2026年を予定している。

ルノー・グループとボルボ・グループはそれぞれ45%の株式を保有し、今後3年間で各々300百万ユーロの投資を計画している。CMA-CGMグループはパルス・エネルギー・ファンドを通じてフレクシスSASの10%の持分を保有しており、2026年までに最大120百万ユーロを投資する予定である。

このように、小型商用車とラストワンマイル・ロジスティクスの分野におけるエネルギー転換の課題に取り組むべく、各業界のグローバルプレイヤー3社が新興企業の機敏さをもって協力を結んだ。

フレクシスは、電子商取引と電動化の成長によって刺激されつつある市場を捉える絶好の位置にあり、ラストワンマイル配送と都市物流向けに、航続距離最大460kmの競争力のある3つのモデルを販売する。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（総使用コストの20%以上）が可能となり、顧客範囲が最大化される。フレクシスは自社のバンをフランスのルノー・グループのサンドヴィール工場生産し、損益分岐点が35,000台と低いことから、稼働初年度から収益性を確保できる。

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。

アンペアはルノー・グループからスピンオフしたスマート電気自動車のスペシャリストである。アンペアはルノー・ブランド向けの電気自動車を開発し、他のブランド（アルピース、日産、三菱など）に電動化及びソフトウェアの技術を提供している。2023年以来、アンペアは独立企業であり、ヨーロッパをリードする電気自動車及びソフトウェア専門のプレイヤーである。

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

2024年、アンペアは開発及び製造の期間を加速した。トゥインゴは2年以内に開発され、販売価格は20,000ユーロを下回る予定であり、ルノー・5はアンペア・エレクトリシティ内で10時間以内に製造される予定である。

自社の電動自動車の開発を加速させるため、アンペアは現在、中国のパートナー企業と緊密に協力するため設立されたアドバンスド・チャイナ・デベロップメント・センターという専門の組織に依拠している。この中国における統合チームの恩恵により、アンペアは中国のエコシステムから開発プロセスを学び、自社のチームのみならずルノー・グループのチームにとっても貴重な教訓を得ることを目指している。さらに、これによってアンペアは最高の技術と顧客体験を提供できるようになる。

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、2026年までにLFPやCell-to-Pack等の新技術を活用し、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、競争以前の熱機関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。

不安定な時代におけるその機敏性と大幅なコスト削減能力の証として、アンペアは2026年初頭から自社車両にLFP（リン酸鉄リチウム）電池を導入する準備を進めており、2028年までにコバルトを使用しない最先端のバッテリー技術を開発すべく取り組んでいる。

アンペアは、欧州市場の中心でメガヌE-TECH、セニックE-TECH（2024年カー・オブ・ザ・イヤー）、ルノー5E-TECH（2025年カー・オブ・ザ・イヤー）、ルノー4E-TECH及びトゥインゴE-TECHからなる車種の全ラインナップを提供する。2028年には第二世代の車両がラインナップに加わる。アンペアはまた、アルピース、日産及び三菱自動車など他のブランドや提携先との補完的事業（車両及びソフトウェア）も展開している。

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。
- 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。
- ヨーロッパで初めてのソフトウェア定義自動車（SDV）のFlexEVanの2026年の発売予定。同社は、特にソフトウェアに関して水平的アプローチを採用しているため、戦略的製品の知的財産を保持しながらコストを削減することが可能となっている。
- 2028年に市場投入が予定されているアンペアの次世代Cセグメント電気自動車は、競合他社と比較したクラス最高水準を達成し、また2世代分の進歩を1世代で実現するという野心的な目標を掲げ、大きなイノベーションを取り入れる予定である。

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（ドゥエーリユイッツーモーブージュ）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目標を抱きつつ、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。

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

この数年間、アルピーヌは、その象徴的なスポーツカーA110投資することとモータースポーツの最高峰（フォーミュラ1及びWEC―世界耐久選手権）で存在感を示すことにより、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、約2,000人（そのうち半数が技術者）を擁するチームを持つ。アルピーヌはまた、163のアルピーヌ・ストアのネットワークにも依拠している。ルノー・グループの一員であることにより、アルピーヌに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。

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全く新しいラインナップ（「ドリーム・ガレージ」）を開発しており、これによって自社の電気自動車化への移行を推進している。2024年、アルピーヌは2025年カー・オブ・ザ・イヤーを受賞した電動シティスポーツカーA290でラインナップの拡大を開始した。2025年、アルピーヌ・ブランドは、フランスのディエップ工場で生産されるCセグメントのスポーツファストバック、A390の市販化により、その勢いをさらに加速させる。この100%電気自動車は、流麗さとスポーティさ、そして広々とした空間を兼ね備えている。アルピーヌはその後、後続のA110を発表する。

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・グループ及び業界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。2024年10月、ルノー・グループとスエズは歴史的な協力関係を強化し、ザ・フューチャー・イズ・ニュートラルを自動車循環型経済の主要プレイヤーとして位置づけるという決定を発表した。スエズは、ザ・フューチャー・イズ・ニュートラルの株式の20%を取得しており、現在は80%を保有するルノー・グループと共同所有している。これによって、ザ・フューチャー・イズ・ニュートラルは、欧州自動車産業全体の利益のため、その活動を加速し拡大するべく、株主2社から140百万ユーロの投資を受ける。

ルノー・グループの業績促進力

ルノー・グループの「レボリューション」について、同グループの事業及び財務成績の重要な促進力を表すESG軌道の加速が見込まれる。

ルノー・グループをバリューチェーンを軸とした企業体へと組織再編することにより、各組織が独自のESG目標を持つことが可能となり、そのすべてがルノー・グループのESG目標に貢献している。

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。

加えて、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、サプライチェーン全体に開かれており、2021年以来、ルノー・グループは、38,500人を超える従業員に対して、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等の分野で、自動車業界が将来的に求める技術についての研修を行っている。

財務見通し

需要の不確実性や規制上の制約が依然として残る市場において、ルノー・グループは、2024年に発売された商品と2025年の積極的な新商品の投入による通年の影響、及びコスト削減の加速化により、2025年に利益の獲得を見込んでいる。これらは、業務実績及び健全な現金の創出の原動力となるだろう。

2025年、特にヨーロッパにおけるCO₂排出量規制（CAFE）の影響による市場の不確実性を考慮し、ルノー・グループは以下の目標を掲げている。

- ルノー・グループの営業総利益率は7%以上（CAFEのマイナス影響として約1ベースポイントを想定する）。
- フリー・キャッシュ・フローは20億ユーロ以上（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.）の配当金150百万ユーロ（2024年は600百万ユーロ）を含む。）。
- モビライズF.S.の配当政策は、欧州中央銀行と信用格付機関の両方の支払能力比率を順守するための最低水準の自己資本をベースとしている。したがって、モビライズF.S.の配当性向は、金融債務残高と自己資本の水準によって決まる。2024年には、事業の拡大と自動車平均価格の急騰により、金融債務残高が大幅に増加したため、モビライズF.S.は150百万ユーロの配当金を検討することとなった。来年度以降、モビライズF.S.の配当金は再び増加し、過去の平均的な水準に回復する見通しである（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）。

配当方針

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。この配当性向は（年次株主総会の承認を条件として）ルノー・グループの当期純利益（グループ持分）の35%に達するよう、規律ある形で順次増加していく予定である。

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、エコシステミックなアプローチに基づき、金融投資をより積極的に行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】

<戦略>

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・グループが目指す、データ、エネルギー、サービスを原動力とするよりグリーンで技術集約的な企業への変革を支援する。

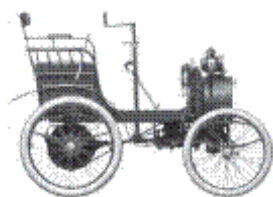
- ・ 第1の柱である「環境」には、循環型経済への取り組みの進展による気候変動との闘い及び資源利用の最適化が含まれる。
- ・ 第2の柱である「安全」とは、当社の自動車の技術を活かして、当社の自動車ユーザーと路上でのサービスの安全性を高めることである。この柱は、職場における従業員の安全も対象としている。
- ・ 第3の柱である「包摂」とは、スキル変革を支援し、ルノー・グループ内のダイバーシティを推進することで、電動化、データ及び循環型経済に係る新規事業への移行を達成することである。

「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ップ

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。その概略は以下に示す通りである。（▲＝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）

- ▲ サービス・メディカル（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～2010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）。
- ★ ルノー財団（2001年）
- コンセプトカー、エリプスによって、完全な循環型かつ質素な車両デザインというビジョンを提示（2002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）
- 3つの環境基準（製造、排出、リサイクリング）に基づくルノーEC02シグニチャーを開始（2007年）
- ルノーは、ルノー・エンパイロメント及びスエズとのインドラJVによって循環型経済事業に参入（2008年）
- ★ 持続可能なモビリティ研究所（IMD）、ルノー — パリ・テック（2009年）
- ▲ 「社会危機に関する協定」（2009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（2010年）。
- カーボンフットプリントの追跡を開始（2010年）

★ 消防士との連携を開始（2010年）

2011年～2015年

- 先駆的な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、トゥイージー（2011年）及びゾエ（2013年）を発売
- 産業廃水ゼロと低炭素排出を目指して、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年）（2021年にケアメーカーズ・インベストとなる。）
- ▲ 持続可能な成長及び開発のための世界包括協定（2013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（2014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（2015年）。
- ★ ルノー・モビライズ・ミューチュアル・ファンドの立上げ（2015年）

2016年～2019年

- 記録的な走行距離400 km^(**)のゾエ・ゼロ・エミッション40（2016年）
- ★ 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（2016年）。
- ★▲ 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（2017年）
- ★ ルノー財団をモロッコ、ポルトガル及びルーマニアに拡大（2018年）
- ★ 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（2018年）
- ルノー・グループによるアクトフォーネイチャー（act4nature）イニシアチブにおける生物多様性へのコミットメント（2018年）
- ★ 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（2018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（2019年）
- 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（2019年）。

2020年～2021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（2020年）
- ★ 雇用を通じて社会的統合を推進するためのルノー・グループ財団の新たなロードマップ（2020年）
- フラン（パリ地方）にReFactoryを創設：モビリティに特化した欧州初の循環型経済工場（2020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（2021年）
- ★ 第1回気候報告書の公表（2021年）
- ★ 「ソフトウェア・レピュブリック」の立上げ（2021年）
- フランにRenewの中古車修理工場、Renew Factoryが落成（2021年）
- 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（2021年）

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

- ▲ ルノー大学を開始。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
- ▲★● ルノー・グループがラブラドル・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指す明確な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
- ルノー・グループが「ChangeNow Summit」で循環型経済にフォーカスした出展
- ★ 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
- ★ ルノー・グループのカーボンフットプリント強度は2010年比-28%（ルノー、ダチア、アルピーヌ、モビライズ）(*)

2024年

- 空前の電氣化攻勢：ルノー・セニックE-TECH、ルノー5、アルピーヌA290が2024年及び2025年のカー・オブ・ザ・イヤーに選ばれる。
- モビライズ・デュオとモビライズ・ベントの循環型経済からの材料組入れ比率が40%と記録的水準に上る。本体部品の60%は再生ポリプロピレン製であり、その半分はザ・フューチャー・イズ・ニュートラルとのパートナーシップに基づく使用済み車両に由来する。
- 現行の同等モデルと比較してカーボンフットプリントを90%削減したエコ設計のファミリー向けデモカー、ルノーエンブレムを発売。
- ザ・フューチャー・イズ・ニュートラルはスエズを戦略的株主（20%）として迎え、ザ・リメイカーズの創設により自動車部品製造へと事業ポートフォリオを拡張する。
- ★ 連帯モビリティ・プログラム、ケアメーカーズの一環として、「Cars to Work」イニシアチブに基づくルノー・グループの全国的コミュニケーション・キャンペーンにより、人々の仕事への復帰を支援。
- ▲ ルノー・グループは、野心的目標より2年早い2023年までに、全世界で男女従業員間の賃金格差0%を達成したと発表。
- ▲ ルノー・グループ全体の従業員が各自の健康と幸福に気を配ることを可能にする4つのコミットメント、ワンヘルスを開始。

▲ 従業員の保護、変革及びスキル開発、パフォーマンス及び組織、価値の共有の4つをテーマに、新たな3年間の社会福祉契約を締結。

★ ルノー・グループ全社のISO 37001認証（贈収賄防止マネジメントシステムの有効性）を取得。

★ 世界経済フォーラムのライズ・アヘッド・プレッジ（社会的経済に向けた民間部門投資の再結集）に署名し、社会革新へのルノー・グループのコミットメントを確認。



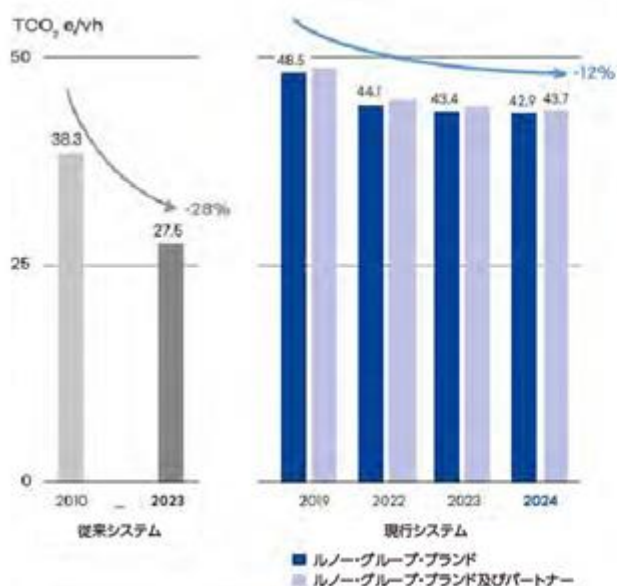
(*) 世界中で販売された車両1台当たりの（車両のライフサイクルを通じた）カーボンフットプリント。

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

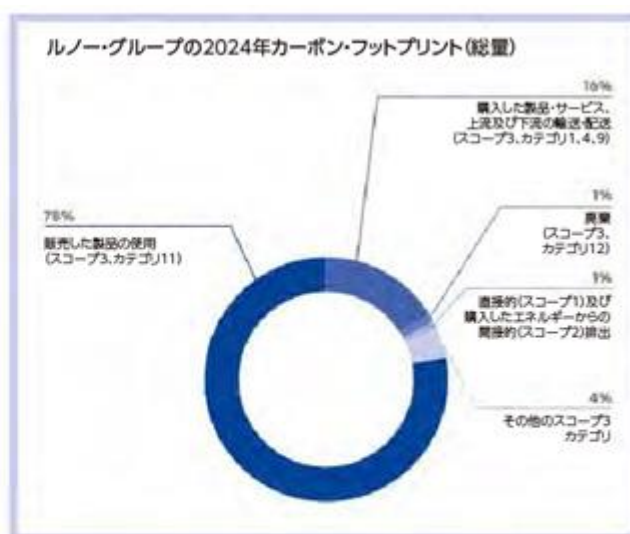
ルノー・グループは、気候変動とIPCCが発表したデータを認識し、地球温暖化対策に取り組んでいる。この点で、2019年以降、大きな進展があった。

カーボンフットプリント・スコープ1+2+3

販売台数1台当たり平均カーボンフットプリント（強度^{*}）

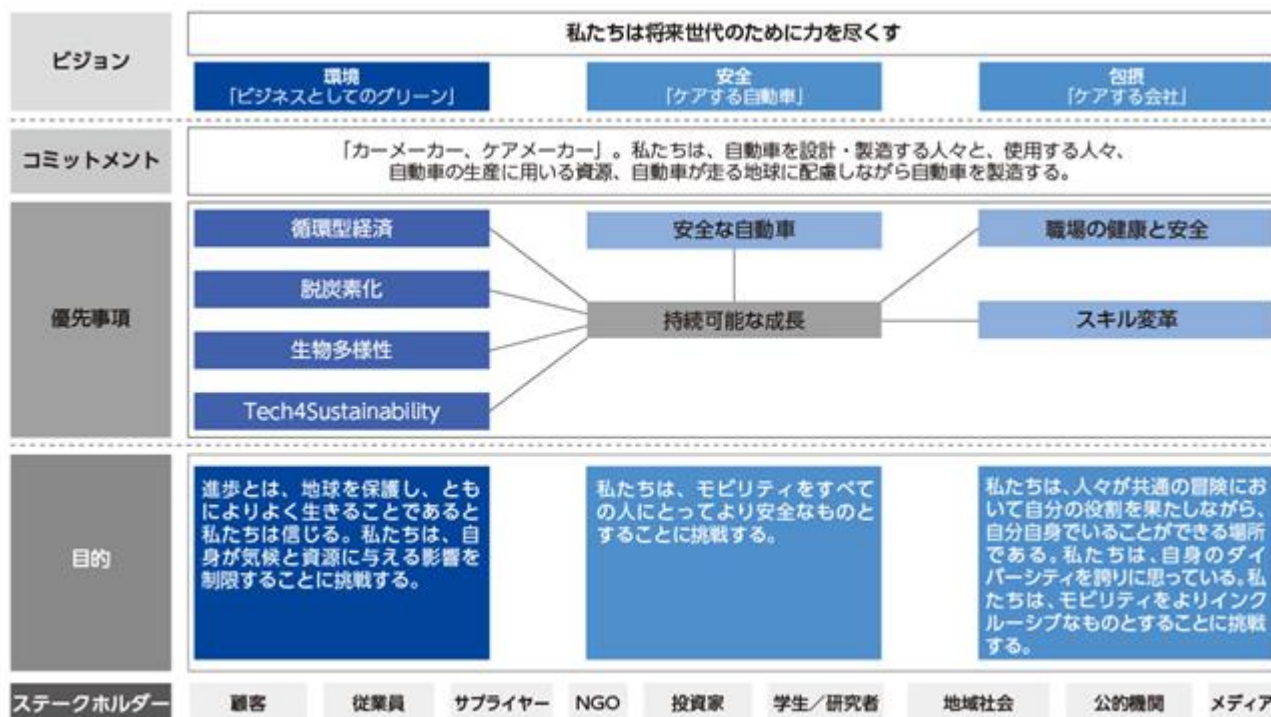


* 資本財及び投資からの排出を除く(スコープ3, カテゴリー2及び15)



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・包摂の3本の柱を中心に構成されている。

これらの3本の柱は、2025年と2030年までの期限を有する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	旗艦プロジェクト ：排出削減によるカーボンニュートラルへの貢献(EUにおけるネットゼロ：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	ヨーロッパ・タクソノミで定義される循環型経済活動の成長	売上高
		廃棄物管理	2030年までに15.4kg/台を達成(2021年は21.6kg/台)	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	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	2030年までに25.5g/m ² 以下を達成(2021年は35.5g/m ²)	車両の塗装面1m ² 当たりVOC排出量(g)
		水量	2030年までに3m ³ 以下を達成(2021年は4.79m ³)	生産車両1台当たり水量(m ³)
		生物多様性及び廃水	2025年までにルノー・グループの全拠点の評価を受ける／2030年までに0.45g/m ³ 以下を達成	生物多様性評価を受けた拠点の数、廃水中のニッケル及び垂鉛の量(1台当たり)

 社会・社会 福祉	包括	サプライ チェーンに おける人権	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たサプライ ヤーの数
		ダイバーシ ティ	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	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	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	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	2030年に事故ゼロ	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	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	事故の主要原因の補償率
 ガバナンス		責任あるガ バナンス	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	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	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	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	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	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KPI及び情報の公表

これらのKPIは、実績改善プロジェクトの推進に使用される。

外部評価

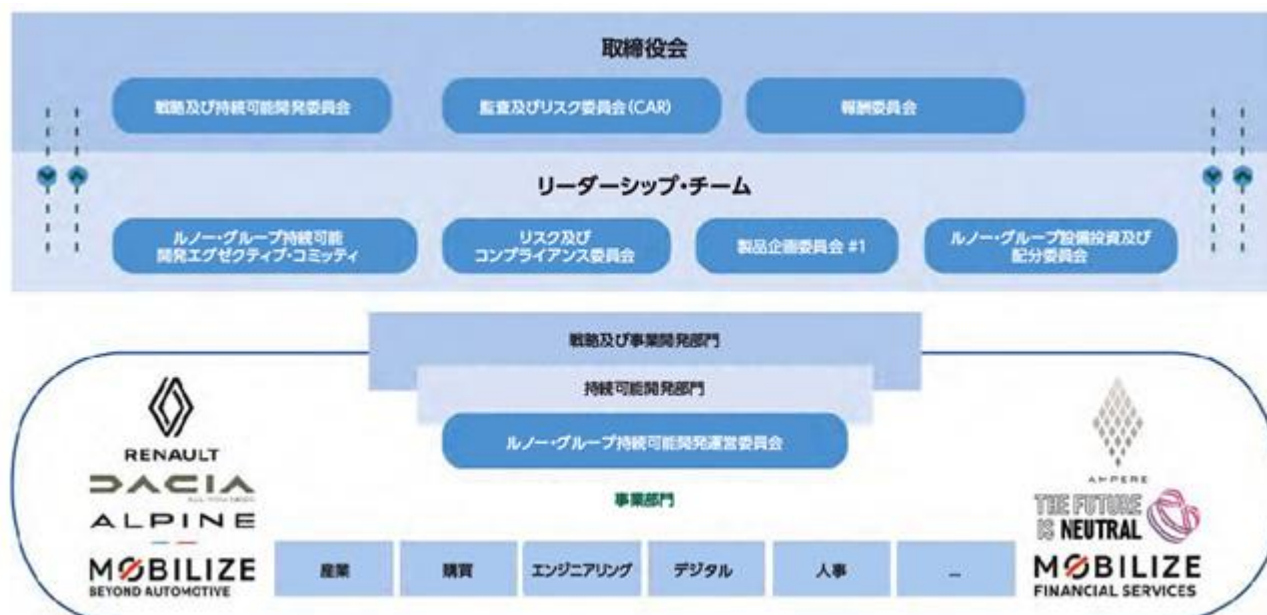
機構							
2024年の非 財務評価と 格付け	気候： A- (最新格付、 2023年2月 公表)	73/100 (最高格付自 動車メーカ ーの上位1%)	CAC 40 ESG インデック スに加入	73 (セクター平 均は47)	C+プライム	20.1中程度のリ スク	BB平均

<ガバナンス>

持続可能な開発に関するガバナンス

持続可能開発部門は戦略部門の監督下にある。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の野心的目標と目的は、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、持続可能開発部門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主な部署は、以下の通りである。

- ・ 持続可能開発部門は、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。持続可能開発部門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）に対する責任を負い、ルノー・グループの健康・安全方針を実施する。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部門には、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門が含まれる。
- ・ 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調達部門
- ・ 商品企画部門と共同で、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門
- ・ 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
- ・ 持続可能性報告書と財務諸表との関連付け及び外部監査の実施を担当する財務部門
- ・ 最後に、各ブランド（ルノー、ダチア、アルピース、モビライズ）の業務執行体も、各自の事業ユニット内で新戦略の目的を展開している。

持続可能開発部門及びこれらの事業部門は、各テーマの機能横断的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、事業部門を通じて社内で開催する。

持続可能開発部門は、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。

取締役会の監査及びリスク委員会は、年次持続可能性報告書のレビューを行う。

取締役会の戦略及び持続可能開発委員会の主要な任務は、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。
- ・ 監査及びリスク委員会に報告書レビューのための専門知識を提供すること。

戦略及び持続可能開発委員会は、2024年は四半期ごとに会議を行った。

ルノー・グループの環境方針

ガバナンス

環境方針はESGガバナンス組織を通じて管理される。

ルノー・グループは1990年代後半から環境方針を掲げてきた。

ルノー・グループの環境方針の2024年度更新版は、ルノー・グループのサステナビリティ担当副社長によって承認された。



<ガバナンス及び戦略>

SBM-2 - ステークホルダーの関心と意見

ステークホルダー・エンゲージメントはルノー・グループの持続可能性戦略の要であり、環境的、社会的及び経済的な課題とリスクに対する理解の深化を可能とする。ルノー・グループは、顧客やエンドユーザー、自社の従業員、株主、サプライヤーやビジネスパートナーとその従業員、投資家、影響を受ける地域社会、団体、学生を含む、グローバル、リージョナル、ローカルレベルのステークホルダーとの交流チャネルを確立している。過去3年間にわたり、取締役会長は、リーダーシップ・チームの代表者とルノー・グループのステークホルダーのほとんどを代表する事業・社会・環境問題への貢献者で構成される目的委員会の議長を務めてきた。[DP SBM-2_01; DP SBM-2_12]

ルノー・グループのステークホルダー・エンゲージメントの目的は、電気自動車モデルに移行し、顧客とステークホルダーの満足度を向上させ、透明性を高め、ルノー・グループが事業を展開する地域において持続可能な開発に貢献することの必要性といった、これらの協議の結果を戦略に反映させることである。[DP SBM-2_06]

以下は、2024年におけるステークホルダーとの対話の概要である。

ステークホルダー	対話の組織	ステークホルダーの関心と意見に関するルノー・グループの理解	協議後の戦略又はビジネスモデルの修正	次のステップとスケジュール	ステークホルダーとの関係及びステークホルダーの意見の変更
消費者及びエンドユーザー	・商業ネットワーク内での直接聴取 ・カスタマー・リレーション・サービス ・品質及び顧客満足度調査 ・市場調査、製品、フォーカス・グループ、個別インタビュー ・商業イベント ・意識向上、トレーニング ・提案依頼への回答 ・製品評価、認証 ・メディアやソーシャルネットワーク上の顧客のコメントの常時モニタリング	・ステークホルダーの使用に適した、魅力的で、信頼性が高く、安全、革新的かつ持続可能な自動車を、手頃な価格で提供すること ・魅力的で効率的なサービスを提供すること ・ディーラーが近くにあること ・商品やサービスに関する有益な情報を入手すること	・市場調査やフォーカス・グループからの直接的なフィードバックに基づき、消費者のニーズや嗜好により合致するよう、商品の特徴やサービス内容を調整した。	該当なし	・ルノーとダチアは2024年度カスタマー・サービス・オブ・ザ・イヤーに選出された⁽¹⁾。 ・ルノーとダチアは、17回目となるカスタマー・サービス・オブ・ザ・イヤー2024の「自動車メーカー」部門を共同で受賞した。 ・ルノー・グループのこの2つのブランドは、17.01/20の総合得点で部門トップとなり、顧客体験に焦点を当てた共通の商業戦略を確認した。

自社従業員	・現地経営陣との対話 ・社会的対話：工場、国、ルノー・グループ ・労使協議会(世界及びヨーロッパ・レベル) ・社内コミュニケーション ・年次レビューとトレーニング ・ルノー・フレール・イノベーション・アワード	・ルノー・グループ従業員の利益の保護 ・ルノー・グループの戦略の理解	・議論と世界的状況(例：ハイブリッドワークに関する追補事項)を受けた、2013年グローバル枠組み合意書(GFA)「持続可能な成長と発展に共同で取り組むこと」及び2019年グローバル枠組み合意書(GFA)「ルノー・グループの労働環境の構築に協働すること」の刷新	・GFAに関する数回の限定的委員会会議 ・GFAのフォローアップ：健康、安全、倫理・コンプライアンス、及びその他のテーマを検討する年次全体会議 ・継続的改善(例：ルノー・グループが存在するすべての国における追補事項の展開)。	・GFAフォローアップ会議へのインダストリアル・グローバル・ユニオン代表者の招待

サプライヤー、ビジネスパートナー及びその従業員	・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GFA ・サプライヤーのための責任ある調達方針 ・企業の社会的責任ガイドライン ・サプライヤーのためのルノー・グループ企業の社会的責任(CSR)ガイドライン ・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 ・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情報の送付 ・サプライヤーに対する監査及びサプライヤーの従業員に対するインタビュー ・セクターによるイニシアチブへの参加、同業者との協議 ・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	・ルノー・グループとの持続可能な取引関係の確保	・行動規範の更新プロジェクト ・新たな対外調達方針の実施の決定	・新行動規範の公表 ・新たな対外調達方針の正式な実施	該当なし

投資家／株主	・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 ・現地ツアー ・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 ・ルノー・グループのURD ・ルノー・グループ「Actu」誌 ・専用のメールアドレス ・株主諮問委員会(1996年以降) ・株主クラブ(1995年以降)	・持続可能な経済・財務業績の達成	該当なし	・投資家及び株主との透明で定期的なコミュニケーションの継続	・この透明で定期的なコミュニケーションは、ルノー・グループの全出版物を通じてだけでなく、現地視察や経営トップ、事業部門のマネジャーとの面会を通じて、投資家や株主に対してルノーの門戸を開き、また投資家や株主にルノー・グループのファンダメンタルズ、強み、業績に対する具体的理解を与え、ESGへの取り組みをクローズアップするものである。 ・これにより、ルノー・グループの経営と見通しに対する投資家や株主の信頼が高まり、その長期的なコミットメントが促進される。 ・また、持続可能性や社会的責任に特に関心の高い新たな投資家を惹きつけることもできる。 ・最後に、このような交流により、ルノー・グループは、対話の一環として投資家の見解を収集することが可能となる。
影響を受ける地域社会	・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	・工場が及ぼす迷惑を最小限に抑え、地元のステークホルダーに知らせる。	・地域社会に影響を及ぼす新たな悪影響は、電気自動車の新たなバリューチェーンの発展と密接に関連し、このチェーンは人権、透明性、倫理を基盤としている。ESGはすべてのサプライヤーの選定前基準として使用され、ルノー・グループの契約において拘束力のある条項となっている。	該当なし	該当なし

公的機関	・地方又は国の当局の代表者との面談 ・入札への対応 ・地方自治体が設置した特定の委員会での議論	・国と国民のための持続可能な経済成長の確保	・地方自治体が特定の要件を設けた場合の、地域産業戦略の修正	・地元選出の代表者や地域社会の代表者に、用地開発計画や新たな活動の創設について適切な情報を継続的に提供する。	該当なし
非財務格付機関	・非財務格付機関への対応 ・出版物(ファイナンスCSRウェブサイト、URD、統合報告書、気候報告書等)、プレスルーム	・他のステークホルダー(特に投資家)に提供するために標準化され、格付けの確立に使用される生情報の収集	・格付けによって定義された前進すべき領域は、ルノー・グループの持続可能な開発戦略の見直しに継続的に反映される。	・格付けは、各機関固有のスケジュールに従って毎年公表され、したがって継続的なプロセスである。	・継続的なプロセスとして、非財務格付機関との関係や見解は毎年変化する。
機関及び団体	・専門家連盟が設置したワーキンググループへの参加 ・団体の公開協議への対応 ・非公式な議論 ・セクターのステークホルダーとの意見交換 ・研究 ・パートナーシップ ・団体代表者へのインタビュー	・CSRへの影響を低減し、透明性を高めるための、ビジネスモデルの進化への影響	・ルノー・グループからの新たなコミットメント ・人権方針などのプロセスや方針の変更	該当なし	・ルノー・グループのコミットメント、方針、プロセスに対する信頼を高める。
学界代表者、学者、研究者、将来の従業員	・企業紹介 ・学校／ルノー・グループ拠点での会議； ・研究・教育プログラム ・ルノウ大学	・教育プログラムを将来の雇用主の期待に応えるものとし、学生を「雇用可能」な状態にすること。 ・収益を生み出すパートナーシップの構築 ・インストラクターが業界の最新技術に精通するよう確保すること。	該当なし	該当なし	該当なし

ルノー・ブランド及びダチア・ブランド — BVA Study — Viséo CI — について、詳細は www.escda.fr を参照。

[DP SBM-2_02; DP SBM-2_03; DP SBM-2_04; DP SBM-2_07; DP SBM-2_08; DP SBM-2_09; DP SBM-2_10; DP SBM-2_11]

<リスク管理>

インパクト、リスク及び機会の管理

IRO-1 - 重大なインパクト、リスク及び機会の特定・評価プロセスに関する説明

一般的なプロセス

ダブルマテリアリティ分析の一環として重大なインパクト、リスク及び機会（IRO）の特定、評価、優先順位付け及びモニタリングを行うため、ルノー・グループは以下の方法論を開発した。[DP IRO-1_01]

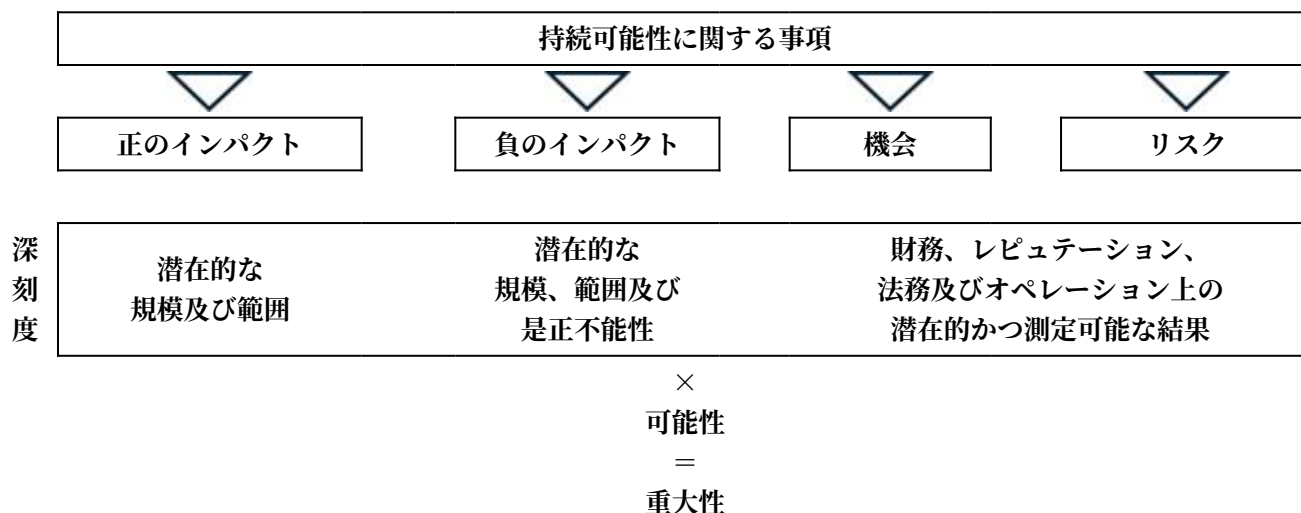
最初の段階は、CSRD（企業サステナビリティ報告指令）のESRS（欧州サステナビリティ報告基準） 1「一般的要件」に定義される37のサブトピックの包括的なスクリーニングにより構成された。37の各サブトピックに関するIROの特定に際しては、既存のインパクトの評価並びに他の情報源（企業の社会的責任の枠組み、科学的研究、データベース及びステークホルダーからの期待（メディアへの露出やアンケートに基づくものを含む。）等）から情報を得ている。各ESRSトピックに関連するIROを特定するために使用された情報源に関する詳細については、ESRSの各章を参照されたい。この検討により、ルノー・グループには関連性のないトピックを特定し、それらを今後の分析から除外することができた。また、自動車セクター特有の追加トピックも重大であると特定されたため、ESRS 2の要件に沿って開発された。[DP IRO-1_01; DP IRO-1_02; DP IRO-1_14]

ルノー・グループのCSRDプロジェクトチームは、IROのインパクトと財務上の重大性を評価するため、1から4までの評価尺度を使用した。これらの尺度は、ESRS 1の必須要件に基づき、インパクト、リスク及び機会の深刻度並びに（該当する場合は）発生の可能性を評価するために使用された。

- ・ インパクトの深刻度を使用される尺度には、規模、範囲、是正不能性に関する基準が含まれる（正のインパクトを除く。）。各深刻度レベルは、環境へのインパクトと人体へのインパクトのいずれについても具体的な説明を用いて定義された。
- ・ リスク及び機会の深刻度を使用される尺度は、財務（財務諸表へのインパクト）、法務（潜在的な有罪判決の深刻度）、レピュテーション（ステークホルダーの認識）、オペレーション（障害を受ける時間の長さ）の4種類に分類し、定性的及び定量的な要素を組み込んだ。
- ・ マテリアリティ分析のために作成された可能性の尺度は、インパクトと財務上の重大性の両方について、1から4までの一貫したものであった。この尺度は、定量的な指標と、評価の対象となるIROの時間的な頻度によって、さらに詳細なものとなった。[DP IRO-1_01; DP IRO-1_06; DP IRO-1_07; DP IRO-1_09I]

重大性スコアは、深刻度と可能性（該当する場合）の積の平方根で計算され、重大性の規準値は4点満点中の2点に設定されている。

人権に関連するIROの場合は、重大性スコアは、深刻度スコアと可能性スコアの間の最大値と深刻度の積の平方根とし、可能性スコアより深刻度スコアを優先する。[DP IRO-1_01; DP IRO-1_09I]



評価は以下の2段階のアプローチに沿って行われた。

- ・ 既存のリスク及びインパクトの分析並びにデューデリジェンス・プロセス（例：フランスの「注意義務法」における企業リスク分析等）により、重大であると既に特定された対象がある場合は、その対象に対応するIROに最大スコアが割り当てられている。[DP IRO-1_01]
- ・ その後、各サブトピックに対応するIROを特定し、上述のスコア付け尺度に従って、専門家が必要な都度その重大性を評価した。[DP IRO-1_01; DP IRO-1_02]

これらの評価結果は、主要なステークホルダーからの指摘や検証を受けた結果、一部のIROの重大性の結論が調整された。[DP IRO-1_05]

ダブルマテリアリティ分析のプロセスでは、特定の活動（子会社であるモビライズ・ファイナンシャル・サービスズの範囲内で行う財務活動を含む。）、取引関係、地理的な立地、その他の負のインパクトのリスク増加につながる可能性のある要因に特に注意が払われた。例えば、社会的なインパクトは、ルノー・グループ及びそのサプライチェーン事業の所在地、並びにサプライチェーンに関与する特定の種類の関係者との関連で評価された。さらに、ルノー・グループは、自動車の製造と販売というその中核的な活動に重点を置いているが、それはその活動が環境へ与えるインパクトの主な原因となっているためである。重大なIROの特定につながった活動、取引関係、地理的要因及び／又はその他の要因の詳細については、「SBM-3 重大なインパクト、リスク及び機会並びにそれらと戦略及びビジネスモデルとの相互作用」を参照のこと。[DP IRO-1_03; DP IRO-1_04]

ダブルマテリアリティのプロセスを通じて、特定された依存関係は、オペレーショナルリスク（事業の混乱又は中断）並びに財務リスク（依存関係及び有用性に起因する費用の増加又は収益の損失）を通じて、リスクと関連付けられている。一方、特定された負のインパクトは、レピュテーションリスク及び法的リスクと関連している。これは、より大きなインパクトがルノー・グループのレピュテーションに悪影響を及ぼす可能性があり、又は、万一これらのインパクトが規制された場合は法的制裁を受ける可能性があるためである。[DP IRO-1_08; DP IRO-1_09]

これらの負のインパクト及び依存関係を特定することで、ルノー・グループは、関連する場合には機会を決定し、レピュテーションや業績を改善し、依存関係を解消することにより回復力のある財務成績及び運営を達成することができる。[DP IRO-1_08I]

IROの特定と評価は、グループ・サステナビリティ・チームと財務部門のメンバーを含むCSRプロジェクトチームが管理した。同チームは、プロセス中に意思決定を行い、結論を検討し、その結論をリーダーシップ・チーム並びに監査及びリスク委員会に提出する責務を担った。ダブルマテリアリティ分析に関する統制

は、CSRDプロジェクトチームが、自らの検討及び各トピックの専門家からのフィードバックに基づいて実施した。[DP IRO-1_11]

ダブルマテリアリティのプロセスは、既存のリスク、インパクト及び機会の評価だけでなく、ダブルマテリアリティ分析に特化した新たなリスクとインパクトの特定にも依拠しているため、全体的な管理プロセスに統合された。さらに、財務上の重大性のスコア付けに使用された尺度は、リスク管理部門が使用するリスク評価尺度に沿ったものであった。しかし、いくつかの尺度の基準（特に、インパクトの重大性の評価のために設計されたもの）は、それまで存在しなかった。[DP IRO-1_12]

重大なIROは、関連する定性的及び定量的な情報の収集を通じ、リスク管理部門、グループ・サステナビリティ部門、人事部門、健康・安全性・環境・人間工学（HSEE）部門、サプライチェーン部門等、ルノー・グループ内の関連部門によりモニタリングされる。ほとんどの重大なIROは、その関連する目標をルノー・グループの持続可能性の目標に統合させている。[DP IRO-1_13]

この包括的なプロセスは、ルノー・グループが自らの事業及びステークホルダーにとって最も重大なIROを理解し管理するための積極的かつ戦略的なアプローチを反映している。これにより、持続可能性に関する報告が正確かつ的確なものとなり、ルノー・グループのステークホルダーの期待や規制要件に適合することが保証される。[DP IRO-1_10]

上述の方法論は、本報告書を作成するため今年度初めて使用された。社内の専門家又はステークホルダーのいずれかから新たな情報が得られた場合には、関連するIROの重大性を修正することで分析において考慮される。いずれの場合も、ダブルマテリアリティ分析はCSRDプロジェクトチームによる内部統制の一環として毎年見直され、その結論が依然として妥当であることを確認する予定である。[DP IRO-1_5]

事業活動に関連するインパクト、リスク及び機会

事業活動に関連するすべての重大なインパクト、リスク及び機会に関する解説は、以下の「SBM-3 重大なインパクト、リスク及び機会並びにそれらと戦略及びビジネスモデルとの相互作用」に記載されている。

事業活動に関連するIROは、先に概説した一般的なプロセスに従って特定された。このプロセスは、世界110ヶ国以上で事業を展開するルノー・グループの規模の広大さと多様な地域性を考慮したものであり、現地法令のモニタリングが必要であると認識させるものであった。また、事業活動に関するステークホルダーの期待の高まりを認識すると同時に、ルノー・グループがその価値を周知させる機会も提供した。さらに、多種多様なサプライヤーとの膨大な数の取引を行うグローバルな自動車メーカーとしてのルノー・グループの役割も、評価の対象となった。

SBM-3 重大なインパクト、リスク及び機会並びにそれらと戦略及びビジネスモデルとの相互作用

ESRS 1で要求されているとおり、以下のインパクト及びリスクの重大性は、既存の防止策及び緩和方針並びにそれらによる行動を考慮せずに、潜在的な深刻度及び可能性の評価（総評価）に基づいたものである。

トピック	インパクト、リスク又は機会	詳細	対象期間	バリューチェーン及び／又はビジネスモデルにおける位置付け
気候変動適応	リスク	物理的な気象現象に関連する収益の損失及び是正費用の増加	長期 (2040年-2050年)	ルノーの資産及びバリューチェーンに関わる関係者の資産のすべて

気候変動緩和	機会	低炭素モビリティ・ソリューションによる新たな事業機会	短期 (2030年以前) 中期 (2030年-2040年) 長期 (2040年-2050年)	ルノー・グループの活動並びに関連する下流製品及びサービスのすべて
気候変動緩和	正のインパクト	新たなモビリティ・ソリューションへの融資による環境への正のインパクト	中期 (2030年-2040年)	モビリティサービス
気候変動緩和	負のインパクト	GHG排出に起因する気候悪化	長期 (2040年-2050年)	●ルノー・グループの活動のすべて ●バリューチェーンの上流及び下流のすべて
気候変動緩和	リスク	気候関連の規制又は新たな報告規則の不遵守による是正費用及び／又は罰則並びに／又は風評被害	短期 (2030年以前) 中期 (2030年-2040年) 長期 (2040年-2050年)	●ルノー・グループの活動のすべて ●バリューチェーンの下流のすべて
気候変動緩和	リスク	気候及び環境に関する規制の実施並びに技術の進歩による、自動車、特に内燃エンジン車両の残存価値の損失	短期 (2030年以前) 中期 (2030年-2040年)	●ルノー・グループの活動のすべて ●バリューチェーンの下流のすべて
気候変動緩和	リスク	気候関連の規制の不遵守又は市場の期待に応えられないことによる収益の損失	短期 (2030年以前) 中期 (2030年-2040年)	●ルノー・グループの活動のすべて ●バリューチェーンの下流のすべて
エネルギー使用への依存	リスク	エネルギー価格の高騰及び変動による収益の損失	短期 (2030年以前)	●ルノー・グループの活動のすべて ●鋼鉄、鉄及びプラスチックに関連する上流バリューチェーン ●エネルギー供給者に関連する下流活動

大気汚染	負の インパクト	大気汚染物質の直接排出 による環境への影響	短期	●製造及び物流に関するルノー・グループの活動のすべて ●バリューチェーンの上流 ●世界規模の製品及びサービスに関連するバリューチェーンの下流（使用段階を含む）
大気汚染	リスク	大気汚染関連の規制の不遵守による是正費用及び／又は罰則並びに／又は風評被害	短期	製造及び物流に関するルノー・グループの活動のすべて
水質汚染	負の インパクト	水質汚染による環境に対する影響	短期	●製造及び物流に関するルノー・グループの活動のすべて ●採掘及び精錬関係者のバリューチェーン上流 ●使用段階（自動車洗浄）
水質汚染	リスク	水質汚染関連の規制の不遵守による是正費用及び／又は罰則並びに／又は風評被害	短期	製造及び物流に関するルノー・グループの活動のすべて
バリューチェーンにおける懸念される物質の使用	負の インパクト	懸念される物質による健康への影響の可能性	短期及び中期	●工業及び物流に関するルノー・グループの活動のすべて ●EUのバリューチェーン上流の関係者 ●車両の使用段階、修理及び解体作業を含むバリューチェーン下流
バリューチェーンにおける懸念される物質の使用	リスク	物質関連の規制の不遵守による是正費用及び／又は罰則並びに／又は風評被害	短期	●製造及び物流に関するルノー・グループの活動のすべて ●EUのバリューチェーン上流の関係者 ●車両の使用段階、修理及び解体作業を含むバリューチェーン下流
マイクロプラスチック	負の インパクト	マイクロプラスチックによる環境に対する影響	短期	上流（タイヤ生産者）及び下流（使用段階）

マイクロプラス チック	リスク	使用段階における粒子排 出量規制の不遵守による 風評被害	中期	下流（使用段階）
土壌汚染	負の インパクト	現在の活動により生じた 土壌汚染による環境への 潜在的な影響	中期	●製造、物流及び販売／ア フターサービスなど、ル ノー・グループの活動の すべて ●バリューチェーン上流の 関係者のすべて ●修理及び解体活動に関連 する下流
土壌汚染	リスク	現在の活動により生じた 偶発的／突発的な土壌汚 染による是正費用及び／ 又は罰則並びに／又は風 評被害	短期	●製造、物流及び販売／ア フターサービスなど、ル ノー・グループの活動の すべて ●採掘及び精錬関係者のバ リューチェーン上流
水の消費量	負の インパクト	水不足への寄与	短期	●ルノー・グループの自社 オペレーション ●バリューチェーン上流の 活動
水の消費量	リスク	水不足による操業停止に よる収益の損失	短期	ルノー・グループの自社オ ペレーション
生物多様性と生態 系サービスの喪失 に直接的に影響を 与える要因	負の インパクト	種、生態系サービス及び 地域社会に影響を与える 土地利用の変化、劣化、 転換、破壊（例：土壌の 人工化、森林伐採）	短期	●製造及び物流に関するル ノー・グループの活動の すべて ●採掘及び精錬関係者のバ リューチェーン上流 ●自動車の使用段階、道路 建設に関連するバリュー チェーン下流
生物多様性と生態 系サービスの喪失 に直接的に影響を 与える要因	リスク	今後予定されている／新 たな環境関連の規制の不 遵守による是正費用及 び／又は罰則並びに／又 は風評被害	中期	●製造及び物流に関するル ノー・グループの活動の すべて ●天然ゴム関係者のバ リューチェーン上流 ●自動車の使用段階に関連 するバリューチェーン下 流

資源利用を含む資源の流入	リスク	供給の途絶、価格インフレ及び価格変動につながる原材料の不足による収益の損失	短期及び中期	●ルノー・グループの自社オペレーション ●バリューチェーン上流
資源利用を含む資源の流入	負のインパクト	一次原材料の重要な使用による資源枯渇への寄与	短期	●ルノー・グループの自社オペレーション ●採掘、石油、生物由来の原料の抽出、一次加工及び精錬に関するバリューチェーン上流
資源利用を含む資源の流入	負のインパクト	原材料の抽出及び一次加工による環境への影響	短期	●ルノー・グループの自社オペレーション ●採掘、石油、生物由来の原料の抽出、一次加工及び精錬に関するバリューチェーン上流
製品やサービスに関連する資源の流出	機会	リサイクル及び再利用による新しい事業機会	中期	●ルノー・グループの自社オペレーション（アフターサービス、Refactory…）、関連会社（ザ・フューチャー・イズ・ニュートラル）並びにリサイクル、修理及び再製造に関わるパートナー ●自動車リサイクルに関連するバリューチェーン下流
製品やサービスに関連する資源の流出	リスク	使用済み製品管理／拡大生産者責任（EPR）関連の規制の不遵守による是正費用及び／又は罰則並びに／又は風評被害	中期	●自動車及び部品のアフターサービス、リサイクル及び再製造に関連するルノー・グループの活動 ●自動車の保守及びリサイクルに関連するバリューチェーン下流

廃棄物	負の インパクト	廃棄物による環境への影 響	短期	●製造及び物流に関するル ノー・グループの活動の すべて ●ティア1のサプライヤー 向けのバリューチェーン 上流 ●自動車の保守及び自動車 の解体に関連するバ リューチェーン下流
廃棄物	機会	リサイクル及び再利用に よる新しい事業機会	中期	●ルノー・グループの自社 オペレーション（製造、 アフターサービス、 Refactory…）、関連会 社（ザ・フューチャー・ イズ・ニュートラル）並 びにリサイクル、修理及 び再製造に関わるパート ナー ●ティア1のサプライヤー 向けのバリューチェーン 上流
廃棄物	リスク	廃棄物の管理及び処理関 連の規制の不遵守による 是正費用及び／又は罰則 並びに／又は風評被害	中期	●ルノー・グループの自社 オペレーション ●欧州外のティア1のサブ ライヤー向けのバリュー チェーン上流
安全衛生、労働条 件及び職場環境	負の インパクト	労働条件及び職場環境に よる心身の健康への影響	中期	ルノー・グループの活動に おける全従業員
安全衛生、労働条 件及び職場環境	負の インパクト	業務上の災害が健康に及 ぼす影響	短期	ルノー・グループの活動に おける全従業員
安全衛生、労働条 件及び職場環境	リスク	職場条件や職場の長期欠 勤による労働力生産性の 減少とコストの増加	中期	ルノー・グループの活動に おける全従業員
安全衛生、労働条 件及び職場環境	正の インパクト	健康と幸福の改善	短期	ルノー・グループの活動に おける全従業員
団体交渉及び社会 的な対話	負の インパクト	団体交渉や社会的な対話 が欠如した場合に、労働 者の精神的・身体的健康 に悪影響を及ぼす可能性	中期	ルノー・グループの活動に おける全従業員

団体交渉及び社会的対話	リスク	団体交渉関連の規制の不遵守による是正費用及び／又は罰則及び／又は損害並びに／又は風評被害	中期	ルノー・グループの活動における全従業員
団体交渉及び社会的対話	リスク	労働力／労働組合の抗議／ストライキ活動による（生産から営業活動まで）のすべての機能における活動の中断による潜在的な影響	中期	ルノー・グループの活動における全従業員
すべての人への平等な待遇と機会の提供	負のインパクト	平等な待遇の欠如、差別、ハラスメントの場合に、労働者の精神的・身体的健康に悪影響を及ぼす可能性	短期	ルノー・グループの活動における全従業員
すべての人への平等な待遇と機会の提供	リスク	平等な待遇、差別禁止、又はハラスメント禁止に関する規制の不遵守による是正費用及び／又は罰則及び／又は損害並びに／又は風評被害	中期	ルノー・グループの活動における全従業員
その他の労働関係の権利	負のインパクト	労働に関する権利と人権の不遵守による労働者への悪影響の可能性	中期	ルノー・グループの活動における全従業員
その他の労働関係の権利	リスク	労働に関する権利と人権に関連した規制の不遵守による是正費用及び／又は罰則及び／又は損害並びに／又は風評被害	短期	ルノー・グループの活動における全従業員
技術開発と魅力	リスク	十分な資格を持たない従業員による労働力生産性の減少	中期	ルノー・グループの活動における全従業員
技術開発と魅力	リスク	従業員の離職による労働力生産性の減少	短期及び中期	ルノー・グループの活動における全従業員
技術開発と魅力	負のインパクト	従業員との関わりの不足	中期	ルノー・グループの活動における全従業員
技術開発と魅力	機会	従業員のスキルアップにより獲得される新たな事業の機会	中期	ルノー・グループの活動における全従業員

労働条件及び環境並びにその他の労働関係の権利	リスク	注意義務（又はCS3D）要件の不遵守、及び／又は労働関係の権利及び／又は人権の侵害に起因する、是正費用及び／又は風評被害	長期	ルノー・グループが、業務の現地化又はその活動の性質上重要であると判断した、バリューチェーン関係者の従業員
労働条件及び環境	負のインパクト	労働条件及び環境又はその他の労働関係の権利の侵害により、バリューチェーンの労働者に生じる精神的・身体的影響。	短期	ルノー・グループが、業務の現地化又はその活動の性質上重要であると判断した、バリューチェーン関係者の従業員
公平な移行	正のインパクト	電動自動車への移行により雇用が脅かされる労働者のリスクリング	短期	内燃自動車のバリューチェーンの上流
地域社会の経済的、社会的及び文化的権利並びに先住民族コミュニティの特別な権利	機会	競争力のある現地調達の開発	長期	ルノー・グループの全拠点
地域社会の経済的、社会的及び文化的権利並びに先住民族コミュニティの特別な権利	リスク	現地の権利要件の不遵守による是正費用及び／又は罰則及び／又は風評被害並びに／又は操業停止	長期	●ルノー・グループの全拠点 ●採掘及び精錬活動のバリューチェーン上流
地域社会の経済的、社会的及び文化的権利並びに先住民族コミュニティの特別な権利	正のインパクト	現地の雇用及び教育機会の開発	短期	ルノー・グループの全拠点
地域社会の経済的、社会的及び文化的権利並びに先住民族コミュニティの特別な権利	負のインパクト	ルノー・グループ又はそのサプライヤーの権利侵害に起因する、地域社会及び先住民族コミュニティの生活環境の悪化	短期	ルノー・グループのバリューチェーン上流における事業
消費者やエンドユーザーにとっての情報関連の影響	リスク	顧客からの苦情及び／又はその他の要望の不適切な管理	短期	●品質及び顧客満足に関するルノー・グループの活動 ●自社オペレーション及びティア1のサプライヤー

消費者やエンドユーザーにとっての情報関連の影響	リスク	商品及びサービスの提供、広告並びに販売方法が顧客の関心に沿わない	短期	バリューチェーン下流のすべての個人ユーザー
消費者やエンドユーザーにとっての情報関連の影響	負のインパクト	製品及びサービスに関連する文書作成（マーケティングやコミュニケーションを含む）の正確性の欠如	短期	●情報及びマーケティングに関連するルノー・グループの活動 ●自社オペレーション及び物流ネットワーク
消費者やエンドユーザーの個人的な安全	負のインパクト	不適合の製品による利用者の健康への潜在的な影響	短期	●製品設計、製品の品質及び製品の安全性に関連するルノー・グループの活動 ●バリューチェーン下流のすべての個人ユーザー
消費者やエンドユーザーの個人的な安全	リスク	不適合の製品による是正費用及び／又は罰則並びに／又は風評被害	短期	製品設計及び製品の品質に関連するルノー・グループの活動
データ・プライバシー	負のインパクト	個人データの誤用	中期	消費者データ収集に関連するルノー・グループの活動
データ・プライバシー	リスク	データ関連の規制の不遵守、又は機能不全、不適切な組織、情報システムのセキュリティの不備による是正費用及び／又は罰則並びに／又は風評被害	短期及び中期	消費者データ収集に関連するルノー・グループの活動
消費者やエンドユーザーの社会的包摂	正のインパクト	障がい者向けの製品及びサービスのアクセシビリティの向上	短期	障がいのある個人利用者
消費者やエンドユーザーの社会的包摂	負のインパクト	低所得者層に対する不適切な製品若しくはサービスの提供、又は不適切な融資の提案、又は特定の活動に対する資金／保険の提供の拒否により、顧客にとってモビリティが高価で手の届かないものとなり、或いは資力の喪失に繋がる	中期	バリューチェーン下流の低所得の個人ユーザー

消費者やエンドユーザーの社会的包摂	リスク	支払い能力の無い顧客や顧客が詐欺を働くことによる収益の損失	中期	ルノー・グループの金融サービスに関連する活動
コーポレートカルチャー	正のインパクト	コミュニケーション、トレーニング及びビジネスパートナーの要件（行動規範）を通じた倫理的価値の醸成	短期	●ルノー・グループの活動のすべて ●バリューチェーンの上流及び下流のすべてのビジネスパートナー
内部告発者の保護	リスク	内部告発関連の規制の不遵守による是正費用及び／又は罰則並びに／又は風評被害	短期	●ルノー・グループの活動のすべて ●バリューチェーンの上流及び下流のすべてのビジネスパートナー
政治的関与とロビー活動	負のインパクト	国際的な透明性に係る法律要件及び既存の社内規程に一致せず行われる利益代表活動	中期	ルノー・グループの活動のすべて
支払い慣行を含むサプライヤーとの関係管理 (CSRリスクのあるサプライヤーを含む)	負のインパクト	サプライヤーに影響を及ぼすキャッシュ・フローの問題により、倒産に繋がる可能性がある	中期	●ルノー・グループの活動のすべて ●バリューチェーンの上流におけるティア1の中小サプライヤー
汚職及び贈賄 (トレーニング、インシデントの管理を含む予防及び検出)	リスク	腐敗防止関連の規制の不遵守による是正費用及び／又は罰則並びに／又は風評被害	短期	ルノー・グループの活動のすべて
公正な競争 (反トラスト)	リスク	競争法上の規制の不遵守による罰金、契約の執行不能、商慣行の停止又は修正命令、賠償請求及び風評被害、並びに従業員、取締役及び役員に対する個人的制裁（刑事罰金、禁固刑、会社取締役としての行為又は特定の活動の管理の禁止、懲戒処分）	短期	ルノー・グループの活動のすべて

法令遵守	リスク	社内及び社外の規制の不遵守による是正費用及び／又は罰則並びに／又は風評被害	短期	ルノー・グループの活動のすべて

[DP SBM-3_01; DP SBM-3_02; DP SBM-3_06; DP SBM-3_07]

ルノー・グループの戦略（ルノーリューション）の設計と更新は、そのビジネスモデルとバリューチェーンの変革を目的としており、前述のIROを考慮している。この戦略的転換は現在進行中であり、サプライヤーから消費者及びリサイクル業者に至るバリューチェーン全体で支持されている。実施済み及び継続中の方針及び行動の全体像については、以下、関連するESRSのトピック各章を参照のこと。[DP SBM-3_03]

上記に挙げた各インパクトは、戦略やビジネスモデルと密接に関連している。それは、販売される製品及びサービスの性質、並びにそれらのメーカーの行動に直接起因するものであるか、又はバリューチェーンの関係者や地域社会との（直接又は間接の）関係性に起因するものである。[DP SBM-3_05]

ダブルマテリアリティ分析により特定された気候変動に関する重大なIROは、リスク管理部門により重要であるとすでに特定されていた（「事業等のリスク」を参照のこと）。2020年以降、ルノー・グループは、気候変動関連財務情報開示タスクフォース（TCFD）の枠組みの提言に従い、これらのインパクト及びリスクに対する自社の戦略及びビジネスモデルの回復力を評価している。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。[DP SBM-3_10]

IRO-1 - 気候変動のインパクト、リスク及び機会

気候変動に関連するすべての重大なインパクト、リスク及び機会に関する詳細は、以下の表に示されている。[DP EI. IRO-1_05]

各リスクについて、リスクが顕在化する可能性のある対象期間（短期—2030年以前、中期—2030-2040年、及び長期—2040-2050年）が決定されている。[DP EI. IRO-1_03; DP EI. IRO-1_05, BP-2_01; DP EI. IRO-1_02]

ESRS 1で要求されているとおり、以下のインパクト及びリスクの重大性は、既存の防止策及び緩和方針並びにそれらによる行動を考慮せずに行われた、潜在的な深刻度及び可能性の評価に基づいている（総評価）。

トピック	インパクト、リスク又は機会	リスクの種類	詳細	対象期間	バリューチェーン及び／又はビジネスモデルにおける位置付け
気候変動適応	リスク	物理的リスク	物理的な気象現象に関連する収益の損失及び是正費用の増加	長期 (2040年-2050年)	ルノーの資産及びバリューチェーンに関わる関係者の資産のすべて

気候変動緩和	機会	-	低炭素モビリティ・ソリューションによる新たな事業機会	短期 (2030年以前) 中期 (2030年-2040年) 長期 (2040年-2050年)	ルノー・グループの活動並びに関連する下流製品及びサービスのすべて
気候変動緩和	正のインパクト	-	新たなモビリティ・ソリューションへの融資による環境への正のインパクト	中期 (2030年-2040年)	モビリティサービス
気候変動緩和	負のインパクト	-	GHG排出に起因する気候悪化	長期 (2040年-2050年)	●ルノー・グループの活動のすべて ●バリューチェーンの上流及び下流のすべて
気候変動緩和	リスク	移行リスク	気候関連の規制又は新たな報告規則の不遵守による是正費用及び／又は罰則並びに／又は風評被害	短期 (2030年以前) 中期 (2030年-2040年) 長期 (2040年-2050年)	●ルノー・グループの活動のすべて ●バリューチェーンの下流のすべて
気候変動緩和	リスク	移行リスク	気候及び環境に関する規制の実施並びに技術の進歩による、自動車、特に内燃エンジン車両の残存価値の損失	短期 (2030年以前) 中期 (2030年-2040年)	●ルノー・グループの活動のすべて ●バリューチェーンの下流のすべて
気候変動緩和	リスク	移行リスク	気候関連の規制の不遵守又は市場の期待に応えられないことによる収益の損失	短期 (2030年以前) 中期 (2030年-2040年)	●ルノー・グループの活動のすべて ●バリューチェーンの下流のすべて
エネルギー使用への依存	リスク	移行リスク	エネルギー価格の高騰及び変動による収益の損失	短期 (2030年以前)	●ルノー・グループの活動のすべて ●鋼鉄、鉄及びプラスチックに関連する上流バリューチェーン ●エネルギー供給者に関連する下流活動

[DP E1.SBM-3_01; DP E1.IRO-1_03; DP E1.IRO-1_05]

ルノー・グループは、実際の及び潜在的な将来の気候関連のインパクトのリスク及び機会を定量化するため、特にライフサイクルアセスメント（LCA）アプローチを通じて、自社のオペレーション及びバリューチェーン全体の評価を定期的に行っている。ルノー・グループは、3つの主要な活動に対してライフサイクルアセスメントを実施している。

- ・ 第一に、ルノー・グループは新車を発表する際、置き換えた先代車と比較した温室効果ガス（GHG）排出量を測定する。
- ・ 第二に、新車の開発段階において、ルノー・グループは中期計画（MTP）の中で次期製品の環境へのインパクトを評価する。
- ・ 最後に、研究段階では、潜在的な環境インパクトを理解するために、ルノー・グループは長期計画（LTP）において将来の技術要素を評価する。

これらの評価は、ルノー・グループの環境フットプリントを削減するための継続的な改善を推進する上で極めて重要である。このアプローチにより、実際の及び潜在的な気候関連リスクを特定することができる。

[DP E1.IRO-1_01]

温室効果ガス（GHG）放出には、直接的及び間接的なGHG排出量が含まれ、CO₂換算メートルトン（tCO₂eq）で表される。

気候関連リスクを分析し、2つのカテゴリーに分類した（「SBM-3 重大なインパクト、リスク及び機会並びにそれらと戦略及びビジネスモデルとの相互作用」参照）。

- ・ 低炭素経済への移行及びそれが意味するあらゆる変化から生じる移行リスク。
- ・ 物理的リスク、併せて、それが事業活動及びサプライチェーンに及ぼす潜在的な影響。

各リスクについて、リスクが顕在化する可能性のある対象期間（短期-2030年以前、中期-2030-2040年、長期-2040-2050年）が決定された。[DP E1.IRO-1_03; DP E1.IRO-1_05; BP-2_01; DP E1.IRO-1_02]

2020年以降、ルノー・グループは、TCFDの提言に沿って、気候シナリオの分析を拡大及び深化させ、気候リスクが短期・中期・長期の業績に与えかねない結果を分析しているが、これらの分析は、ルノーグループ・プランの基礎となる感応度を以下のシナリオを用いて定義するのに役立っている。

- ・ **ニュー・グリーン・ディール+1.5°Cシナリオ**：気候変動リスクに対する世界的な認識が高まり、持続可能な規制及びライフスタイルへの転換が進む。このシナリオは、低炭素社会への移行に向けて官民が協力し、気候に適応した技術が開発され、モビリティに対する体系的なアプローチによって効率的な複合輸送サービスの成長を確約する世界を想定している（移行リスクに使われているシナリオ）。
- ・ **エコテクノ主導+3°Cシナリオ**：先進地域が経済成長を推進し、低排出レベル及び気候志向の経済活動を地域的にバランスさせる。しかしながら、このシナリオでは、世界的なコミットメント及び協調の欠如が顕著であり、重大な物理的インパクトを伴う世界気温の3°C上昇並びにモビリティの使用及び需要の地域差につながる（移行及び物理的リスクに使われているシナリオ）。
- ・ **縮小及び断片化+4°Cシナリオ**：グローバルなガバナンス及び技術が欠如し、その結果、全般的な経済が衰退し、気候、経済及び政治的危機によりグローバリゼーションが後退する。このシナリオの特徴は、洪水、火災及び干ばつなどの物理的リスクが繰り返し発生し、人口の移動及び格差の拡大につながり、ローテク／低コストの解決策が優勢となり、長距離移動が抑制されることである（物理的リスクで使用されるシナリオ）。[DP E1.IRO-1_07; DP E1.IRO-1_08; DP E1.IRO-1_09]

これらのシナリオには、特に外部のベンチマークデータも組み込まれている。

- ・ 自動車産業プラットフォーム（PFA）が使用する「世界の自動車パワートレイン展望」
- ・ 欧州委員会が提示した1.5TECH及び1.5LIFEのシナリオ

- ・ 国際エネルギー機関が発行した「エネルギー技術展望」、「グローバルEVアウトルック」、「ネットゼロ・ロードマップ」
- ・ IPCCの気候シナリオ（このシナリオは、さまざまなレベルの温室効果ガス排出量及びそれらが地球の気温に与えるインパクトに基づく、さまざまな可能性の未来を含んでいる。）（SSP2-4.5及びSSP5-8.5）

A.物理的リスク分析

2022年、ルノー・グループの各拠点にわたり、2030年及び2050年の物理的リスク分析が実施され、ルノー・グループにとっての主要リスクとして、猛暑、洪水及び水ストレスが特定された。これらの事象の頻度及び激しさの増加が予想されることから、従業員、製造施設及び物流施設、並びにリスク管理全体への重大なインパクトが予想される。物理的な気候関連リスクの分析は、ルノー・グループの拠点に特有の地理座標、広範な国又は地域のデータ、並びに2つのシナリオ「エコテクノ主導型」及び「縮小及び断片化」に基づいている。[DP EI.IRO-1-04]

この分析では、ルノー・グループの資産に対する物理的リスクの潜在的なインパクトを浮き彫りにし、レジリエンスを高めるための適切な対応を準備することを目標としている。対象範囲には、ルノー・グループのすべての製造拠点、主要な物流拠点、並びにそれらの地理的位置及びルノー・グループの活動に対する重要性に基づいて選択された重要なサプライヤー拠点が含まれる。調査結果は、各拠点の気候指標及び季節性を含めて定量化された物理的リスク（確率、深刻度）を提供している。オペレーションへの潜在的インパクトは、事業の継続性及び財務的影響の観点から評価される。[EI.IRO-1-01]

この分析は定量的なアプローチを採用しており、主要なパラメーターは以下の通りである。

- ・ 台風、洪水、地滑り及び山火事などの異常気象現象の頻度及び激しさなど、物理的リスク要因の急増。
- ・ 水ストレス、海面上昇及びその他の長期的変動につながる気温及び降水パターンの漸進的な変動などの慢性的なリスク要因。

物理的リスク分析：ルノー・グループの拠点

この分析によると、ルノー・グループの20の拠点が河川及び地表水氾濫の高いリスクにさらされ、4つの拠点が水の消費量が利用可能量を上回るような極度の水ストレスのある地域に位置し、6つの拠点が従業員の健康及び満足できる生活状態を危険にさらす可能性のある猛暑状況にさらされている。主なインパクトには、異常気象現象による事業の中断並びに作業場及び組立ライン、保管倉庫の温度管理のための業務費（OpEx）の増加などがある。これらの課題に対処するため、ルノー・グループは、作業場、気候への適応のための現場視察、持続可能で無駄のないベストプラクティス、及び気候変動への適応ISO 14090規格への準拠に基づいて、適応及びレジリエンス行動計画を構築する計画である。また、ルノー・グループは、優先拠点の現地チームとともに、各行動のコスト及びメリットを評価し、各行動に関連する温室効果ガス（GHG）排出量を評価し、その実施に優先順位をつけるつもりである。[EI.IRO-1-04]

物理的リスク分析：サプライヤーの拠点

サプライヤー拠点については、短期的な物理的気候関連リスクを含む多基準サプライヤーリスク管理システムが実施されている。2024年以降、ルノー・グループの事業継続にインパクトを与える潜在的なリスクが存在するサプライヤーは、フォローアップ行動計画を伴う事業継続計画の強化分析の対象となっている。

[EI.IRO-1-06]

B.移行リスク分析

TCFDの枠組みにおいて完了した移行リスクの分析では、自動車の製造、販売及び融資に加え、ルノー・グループが事業のために所有するすべての資産が対象となっている。この分析結果はダブルマテリアリティ分析に組み込まれ、特定されたリスクは重大なリスクとみなされ、可能性及び深刻度が最大と評価された。可能性が最大とされたのは、特定の移行事象がすでに確実であるためである（例えば、ヨーロッパで2035年までには新たな熱式自動車の販売が終了する）。規模及び期間については、短期から長期にわたる上述の2つのシナリオ（+1.5°C及び+3°C）が検討された。[DP E1.IRO-1-12; DP E1.IRO-1-10; DP IRO-1-11; DP IRO-1-13]

規制の遵守、技術開発、市場の期待及びエネルギー価格に関して4つのリスクが特定された。自動車産業の変革は長期的なプロセスである。製品開発を構想から商業化するまでに、最大5年かかるが、これを2年に短縮することを目標としている。電気自動車（EV）のような技術シフトは、それに合わせてインフラも進化させる必要がある。このタイムラインは、以下のように区分できる。短期（10年未満）では、現在開発中の製品に焦点を当て、中期（10-20年）では、主要トレンドを理解する上でシナリオが重要な役割を果たし、長期（20年超）では、破壊的技術及びイノベーションが業界の再編成をもたらすことが予想される。さらに、消費者の受け入れ及び市場の適応が重要である。市場の支持がなければ、こうした移行は大幅な時間がかかる。最終的には、市場の準備態勢及びペースが、業界の進化を推進する上で極めて重要である。+1.5°C（電力販売シェアが高い）及び+3°C（電力市場の発展が遅い）のシナリオは、各地域の電化構成割合に応じてリスク及びインパクトを評価し、ロックイン排出量の傾向並びに事業及び産業資産の適応という観点からルノー・グループへのインパクトを評価することにつながる。この移行は、各地域並びに物流及び製造拠点の範囲を徐々に進化していく形で進められる。これは、気候変動対策の主な推進要因である。これによりルノー・グループは、バリューチェーンの必要な転換を推進することができる。この統合された施策により、ルノー・グループは気候変動に直面してもレジリエンス及び適応力を確保できる。[E1.IRO-1-14; E1.IRO-1-15]

ルノー・グループは、気候変動に関連する4つの移行リスクに対処するための施策を実施している。

- ・ ルノー・グループは、気候関連の規制又は新たな報告要件への不遵守に関連するリスク（是正費用、収益の損失、罰則及び風評被害など）を軽減するため、行動計画を実施し、徹底したコンプライアンス検証プロセスを確立し、潜在的な罰則に対する引当金を設定した。+1.5°C及び+3°Cのシナリオによって、その規模の評価が可能になる。
- ・ モビライズ・ファイナンシャル・サービシーズ（M.F.S.）との連携により、進化する規制及び技術による車両の残存価値の損失を軽減する。
- ・ 気候の影響を受ける顧客からの収益の損失を軽減するため、ルノー・グループは新技術を特定し、気温シナリオ及びライフサイクル評価を用いて、車両タイプ（電気自動車、ハイブリッド車など）ごとの感度テストを実施する。また、ルノー・グループは、モビリティサービスを含む製品ラインナップ及びそれに関連するビジネスモデルを刷新する新しいビジネスモデルを検証し、業界に必要な転換に製品を適合させている。
- ・ さらに、業界の脱炭素化計画では、エネルギー価格の高騰及び変動を回避するために、市場エネルギーから電力購入契約（PPA）及び熱購入契約（HPA）などの長期契約への移行が図られている。

また、移行計画では、低炭素素材及びリサイクル素材を導入し、バリューチェーン全体及び自社のオペレーションにおいて、再生可能エネルギーの調達とともに、エネルギー集約度の低いプロセスを導入する。一方、下流での取り組みでは、新規プロジェクトの温室効果ガス排出量を全範囲で削減するために、エネルギー消費量（使用量）の少ない自動車の設計及び最も脱炭素化された燃料に適合させることに焦点を当てている。

財務報告書における気候想定及び財務予測に使用された気候シナリオとの整合性は、徹底的に検討され、戦略的計画に組み込まれている。これにより、財務情報及びリスク評価が、最新の気候科学、規制当局の期待、及びパリ協定の目標に沿ったものとなる。これにより、ルノー・グループは、オペレーション、サプライチェーン及び市場の状況へのインパクトを予測し、レジリエンス及び適応性を高めることができる。

[E1.IRO-1-16]

		+1.5°Cシナリオ				+3°Cシナリオ				+4°Cシナリオ			
リスク及び機会		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)
気候変動適応													
物理的 リスク	物理的な気 象現象に関 連する収益 の損失及び 是正費用の 増加					低	中	低	中	中	中	低	中
気候変動緩和													
機会	低炭素モビ リティ・ソ リューションによる新 たな事業機 会	中	中		低	低	低						
正の インパクト	新たなモビ リティ・ソ リューションへの融資 による環境 への正のイ ンパクト	中	中			低	低						
負の インパクト	GHG排出に起 因する気候 悪化					低	低		低	中	中	低	低
緩和リスク	気候関連の 規制又は新 たな報告義 務の不遵守 による是正 費用及び／ 又は罰則並 びに／又は 風評被害	低	中	中	中			低	低				

緩和リスク	気候及び環境に関する規制の実施並びに技術の進歩による、自動車、特に内燃エンジンの残存価値の損失		☹	☹	☹		☹	☹	☹				
緩和リスク	気候関連の規制の不遵守又は市場の期待に応えられないことによる収益の損失	☹	☹	☹	☹	☹	☹	☹	☹				
緩和リスク	エネルギー価格の高騰及び変動による収益の損失	☹	☹	☹	☹		☹		☹				
☹= インパクト大 / ☹ = インパクト中													

[DP E1-SBM-03_06]

E1-3 気候変動政策に関連する行動及び資源

ルノー・グループ拠点の気候変動適応に関する行動計画

猛暑に伴う物理的リスクの制御として、既存の予防対策及び保護対策により短期的な制御が可能となっている。これらの対策には、技術的対策（換気、空間冷却、電気自動車（EV）又は充電可能なハイブリッド電気自動車（PHEV）のバッテリー保管状況、化学製品等）及び組織的対策（熱波計画の実施、作業スケジュール、休憩等）が含まれる。

HSEE部門は、他の専門職能と調整しながらこれらの課題に関係するすべての拠点を率いている。運営委員会が年4回行われ、進捗状況をモニタリングし、補完的な行動を決定する。このリスクは、全体的な視点を持って共有の回復力ある産業戦略を構築するためのマルチビジネスチーム（エンジニアリング、購買及びサプライチェーン機能）において、社内の職能横断型ガバナンスの対象となる。

次の段階は、主要な物理的要因である周囲温度、湿度及び活動プロセス特性を統合する方法で、2025年度中にすべての拠点の閾値を特定して較正のうえ、中期的な適応計画を策定することである。

水ストレスに関連する物理的リスクの制御として、ルノー・グループは、「フルパワー・ウォーター」と呼ばれる水管理に特化した政策を2023年からすべての生産拠点で実施している。

洪水に伴う物理的リスクの制御として、ルノー・グループは、これまでに生産拠点での行動を重ねてきた。ルノー・グループは、これらの施設の効率を維持するために必要な保守行動を請け負う。このアプローチは、2024年後半から雨水排水システムに拡大されている。

気候変動緩和に関する行動計画

ルノー・グループの戦略的行動は、脱炭素化の枠組みの中で、バリューチェーンの3つの段階すべてを網羅している。上流の設計フェーズでは、新車プロジェクト毎に社内の炭素目標が設定されている。車両の空気

力学、重量、材料の選択、バッテリーのサイズ等といった設計に関わる各専門分野では、カーボンインパクトを削減するために利用可能なソリューションを特定し、活用している。

A. 原料の調達

内燃エンジン自動車の全ライフサイクルにわたって、カーボンフットプリントの17%（量）は、当該自動車で作られた材料に由来する。この割合は、電気自動車の場合、バッテリーによって使用排出量は下がるが生産排出量は倍増するため、50%超（ヨーロッパ平均）となる可能性がある。ルノー・グループは、材料のカーボンインパクトを抑制し、循環ソリューションを開発するため、以下の社内コミットメントを掲げている。

- ・ 材料のエコデザイン：ルノー・グループは、リサイクル材料の採用を含め、より持続可能で革新的かつ低炭素なソリューションを選択することで、エコデザインのアプローチに寄与している。例えば、メガース・モデル及びセニック・モデルのカバー及びドアには、他の材料に代わる軽量材としてアルミニウムを使用しており、裁断及びスタンピング後はアルミニウムサプライヤーに返却され、新しい部品の生産に再統合されている。フランス及びスペインの工場から出る鉄廃棄物の一部も、ルノー・グループの鑄造又はそのサプライヤーのクローズド・ループでリサイクルされている。また、新しい部品の生産で再利用するために使用済み車両から銅が回収され、リサイクルのペットボトル及びシートベルト生地の切れ端から繊維が生まれ、プラスチックはリサイクルの割合が増えており、例えば、新型ルノー5 E-TECH及び新型ダチア・ダスターでは、リサイクルされたプラスチックが19%～20%含まれ、自動車市場において今日では見られない割合に達している。
- ・ より効率的でより持続可能かつ低炭素で再利用可能なバッテリー：ルノー・グループは、サプライヤーと協力して、脱炭素エネルギー及び材料を利用することにより、バッテリー生産のカーボンフットプリント削減を目指している。ルノー・グループは、材料サプライヤーと一定の契約を締結している。持続可能なニッケル供給（低炭素及びサプライチェーン全体の追跡可能性の確保）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及びArverne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。これらの契約は、2025年にフランスでバッテリーを製造するために開始されたベルコール及びエンビジョンAESCとの既存のパートナーシップ並びに欧州におけるLG Energy Solutionとの既存のパートナーシップを補完するものである。ルノー・グループは、新型バッテリーを生産するための戦略的材料（コバルト、ニッケル、リチウム）のクローズド・ループでのリサイクルも実施している。また、ルノー・グループは、電気自動車バッテリー修理センターの配置並びに当社のバッテリーに関するモバイル・ソリューション及び再生可能エネルギーの定置貯蔵（Mobilize Advanced Battery Storage）を含む当初の寿命経過後の用途の展開を通じて、リチウムイオン電池の長寿命化（修理によるもの）及び再譲渡（再利用によるもの）を進めている。これは、上記目的のための新しいバッテリーの生産に伴う温室効果ガスの排出回避に役立つと考えている。
- ・ すべてのサプライチェーンとの連携：ルノー・グループでは、グリーン調達ガイドライン及びサプライヤー向けCSRガイドラインを通じて、サプライヤーのために共通の枠組みを確立している。また、CDPの対象となるルノー・グループのサプライヤー上位500社を通じて、サプライヤーのコミットメントの独立した検証を実施し、気候軌道及びカーボンフットプリントを示すサプライヤーのマッピングを作成する。
- ・ 物流輸送の非炭素化：ルノー・グループは、物流の主要な国際的プレイヤーを結集させ、運送及びサプライチェーンにおける人工知能（AI）の利用に関する革新的なソリューションを開発しているThe New Energies Coalitionに加盟した。また、上流の物流及び車両輸送には鉄道の利用が好まれ、ト

トラックの積載及び配送ルートにも最適化システムが導入されている。最後に、ルノー・グループは、バイオガス及びバイオ燃料トラックのフリートを展開し、エレクトリシティ産業クラスター周辺で100%電気トラックを使用した（エレクトリシティの詳細については、「SBM-3 重大なインパクト、リスク及び機会並びにそれらと戦略及びビジネスモデルとの相互作用」と「戦略及び目標」を参照のこと。）。

B. 生産プロセス

ルノー・グループは、車両のカーボンフットプリントの2%を占めている工場について、以下のとおり変化させている。

- ルノー・グループは、電気自動車専用の産業ハブであるエレクトリシティに投資しており、設備された（かつ投資済みの）容量は400,000台（2028年には620,000台に増える予定）となっている。
- 拠点のエネルギー効率の向上：ルノー・グループは、消費量の少ない製造プロセス及びエネルギー回収システムを実施し、拠点の小型化を向上させ、照明及び加熱が必要な面を減らしている。また、10,000個のセンサー及びメーターのネットワークに接続されたEcogyポータルを通じて、電力、ガス及び圧縮空気の消費量をリアルタイムでモニタリングする新しいデータ管理・最適化ツールを提供している。
- 再生可能エネルギーの利用拡大：ルノー・グループは、エネルギー需要の90%を再生可能エネルギーで賄っているタンジェ拠点が現在行っているように、ルノー・グループの自社業務で再生可能エネルギーの利用を拡大することを目指している。これには、タンジェ及びソマカの長期再生可能エネルギー（2026年にタンジェ及びソマカに関して100%風力）を確保するグリーン・オブ・アフリカとの電力購入契約（PPA）とともにバイオマスボイラー室が含まれる。ルノー・グループは、ブラジルでカスチーリョの5つの太陽光発電パネルファームのうち1つの自社生産を可能にしているCormec Ernegiaとの提携と同様、再生可能エネルギーの利用を加速するための戦略的提携にも取り組んでいる。フランスでは、ヴォルタリアと共同で太陽光発電パネルを設置し、2027年までにルノー・グループの活動に伴う電力需要の少なくとも半分を賄うことを目指している。

C. 車両の使用

ルノー・グループの排出量の80%超が車両の使用段階で生じているため、ラインナップの電動化は、脱炭素化に向けた必須の方策である。

- 製品の電動化：ルノー・グループは、まずゾエとトゥインゴ、次にスプリング、メガーヌE-TECH、カンゲーZEといった電気自動車の開発に投資してきた。電気自動車の普及を加速させるため、ルノー・グループはさまざまな取り組みを開始している。電気自動車とソフトウェアに特化した事業体であるアンペアの設立により、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（2024年にはルノー5 E-TECH、セニックE-TECH、そして2025年にはルノー4）。アルピーヌの開発は、100%電気自動車のラインナップの提案を目指している（2025年にはA290とアルピーヌA390の発売）。ルノー・グループは、新型ダチア・スプリング（ルノー・ブランドの国際市場向け電気自動車である）や、電気小型商用車マスターなど、電気自動車ラインナップの開発を継続している。さらに、ルノー・グループは、特に、100%電気バンの開発を目的としたフレクシスs.a.s.をボルボ・グループ及びCMA CGMと共同で設立するなど、納品最後の数キロを電動化し、都市モビリティの脱炭素化を実現するためのソリューションに投資している（ESRS 2を参照のこと）。

- ・ ハイブリッド車の開発：短期間での、より持続可能な車両への移行を支援するため、ルノー・グループは、ルノー・ブランド（ラファールE-TECH、シンビオズE-TECH及びグラン・コレオス）とダチア・ブランド（新型ダスター・ハイブリッド）の双方でハイブリッド車の開発を継続している。
- ・ 水素利用の開発：ルノー・グループは、水素充填及び供給ソリューションを備えた水素燃料小型商用車プロジェクトを開発しており、また、水素ステーションの設置を通じて都市モビリティを加速させるため、HYPE（水素タクシーのパイオニア）と提携している。さらに、ルノー・グループは、先んじて競争に参加した子会社アルピースを通じて、ガス水素を動力源とする先進内燃エンジンの開発を継続している。
- ・ エコ・ドライブ・アシスト機能は、一連の補完的機能（スコアリング、コーチング及びエコモード）の組み合わせである。これらの機能により、運転者が消費するエネルギー（燃料又は電気）をより少なくすることを助け、より慎重でエネルギー意識の高い運転を促していく。
- ・ 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、チャージ・パス（ヨーロッパにおける公共ターミナルへのカード・アクセス）や、費用を最適化しカーボンフットプリントを削減するスマート・チャージなどのソリューションを提供することで、電気自動車の普及を促進する。モビライズはさらに、「Vehicle-to-Grid」技術（家庭での充電とピーク時の送電網へのエネルギー還流を管理）、モビライズ・パワー・ソリューションズ子会社による充電ステーション（プロフェッショナル及び個人利用者をサポート）、超高速充電ステーションのネットワーク構築などを行っている。
- ・ 排出量のモニタリング：ルノー・グループは、テールパイプからのGHG排出量の削減をモニタリングし、毎年ロードマップを監督するために、CAFEコントロール・タワーを設立した（ロックされた排出量の追跡）。また、ルノー・グループは、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、その成果を毎月ルノー・グループのリーダシップ・チームの、オペレーションズ委員会に報告している。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。ルノー・グループは、電気自動車市場が特に不利な状況であったにもかかわらず、乗用車及び小型商用車のヨーロッパにおけるCAFE 2024目標を達成した。

D. 使用済み管理

循環型経済の原則をバリューチェーンに組み込む：ルノー・グループは2022年に「ザ・フューチャー・イズ・ニュートラル」という企業を設立し、クローズド・ループでのリサイクル原材料の供給管理を行い、使用済み部品や再生部品の流通を確保し、製品の使用済み管理を監督している。[DP E1-MDR-7; DP E1-3_01]

E. 行動実施のために投入された資源

ルノー・グループの行動は戦略的検討を指針とし、資材の選択、サプライヤーとのパートナーシップ、製造プロセス等、バリューチェーンの様々な側面を網羅している。例えば、資材の選択は、持続可能な開発及び技術革新の目標の両方の達成に影響を受ける戦略的な決定である。同様に、サプライヤーとの連携により、生産能力及び品質基準を新たな戦略的方向性に適合させるための取り組みも行われている。気候変動対策の効果的な実施を徹底するために、ルノー・グループは、カテゴリー別及びバリューチェーンの段階別（排気ガス、燃料の種類、業界、バッテリー供給、資材調達）に構成された年間予算を配分する。車両の平均GHG排出量は、ルノー・グループのカーボンフットプリントと併せて、リーダシップ・チームの月次ダッシュボードにて綿密にモニタリングされており、燃料消費量とGHG排出量の面から特定の製品の競争力目標が

設定されている。ルノー・グループのリーダーシップ・チームは、これらの指標及び行動計画の実行を年に2回の頻度で見直し、短期、中期及び長期の各戦略との適合性を確保している。[DP EI-3_0]

ルノー・グループが気候変動関連の行動に配分したOpEx及び設備投資の資源は、以下の3つの主要分野に焦点を当てている。

- 電気自動車：ルノー・グループは約15年にわたり電気自動車の開発に投資しており、販売台数は1百万台に迫る。ルノー・グループは、2025年から2027年の期間に電気自動車に対し毎年最低1.2十億ユーロを投資する計画である。
- CO₂排出量の少ない資材への代替や製造時のエネルギー効率の改善等を通じた、原材料のカーボンフットプリントの最適化：関連する原材料と、それらが使用される車両のプロジェクトは特定されており、ルノー・グループの現在の台数予測によれば、これらのイニシアチブのための当初の追加コストは2028年に発生する予定である。関係するOpExは年々増加し、今後見込まれる期間において安定したペースで年間数千万ユーロに達する見込みである。
- ルノー・グループの生産拠点におけるエネルギー消費の最適化：これらの工場への再生可能エネルギー供給は、フランス、スペイン及びブラジルにおける長期購入契約の実施により顕著に示されている（オフバランス約定債務に関する連結財務諸表の注28のとおり）。契約金額は476百万ユーロであり、これらの契約期間中は売上原価として計上される。加えて、2023年にブラジルで稼働を開始した太陽光発電プロジェクトには22百万ユーロの融資負債が計上されている。

上記の行動の実施は、資源の利用可能性及び配分に依存する。[DP EI MDR-12-13-14-15-16; EI-3_05]

ここに記載された投資及び研究開発費は、グリーン・タクソノミにて開示される投資及び研究開発費の不可欠な一部分である。[EI-3_06; EI-3_07; EI-3_08; EI-1_08]

<指標と目標>

E1-4 気候変動の緩和及び気候変動への適応に関する目標

ルノー・グループは、ルノー・グループが特定した気候変動に関連する重大なインパクト、リスク及び機会に効果的に対処するために、目標を設定した（「IRO-1 - 気候変動のインパクト、リスク及び機会」を参照のこと）。これらの目標は、温室効果ガス（以下、「GHG」という。）排出量に対する負のインパクトとこれに伴う移行リスクの双方を管理することを目指している。また、これらの目標により、特にスコップ3の排出量に関する緩和計画の実施状況をモニタリングすることが可能となる。

これらの目標は、2030年以降の目標や基準点の設定といった次のステップを計画するために、ストラテジー・デーにおいて定期的に見直されている。[DP EI-4_01]

以下の表は、スコップ1、2、3の排出量に関するルノー・グループの目標の概要であり、環境へのインパクトを削減するための戦略的アプローチの詳細を示している。

目標	2019基準年 (単位：tCO ₂ eq)	2030年度の 総量目標 (基準年比)	2030年度の 削減目標(基準年比) (単位：%)	2024年末の状況 (単位：tCO ₂ eq)
スコップ1及び2のマーケット 基準排出量	1,428,867	2025年に設定予定	合計で最低62.5%	694,718
スコップ3排出量	172,432,633	2025年に設定予定	合計で最低27.5%	107,410,856
GHG総排出量 (スコップ2マーケット基準)	173,861,504	2025年に設定予定	2025年に設定予定	108,105,575

[DP EI-4_02; DP EI-4_03; DP EI-4_04; DP EI-4_06; DP EI-4_07; DP EI-4_12; DP EI-4_13; DP EI-4_15; DP EI-4_16. DP EI-4_05; EI-4_08; EI-4_11; EI-4_09 and EI-4_10は追跡されない。]

下表は、カーボンニュートラルへの寄与に関するルノー・グループの目標の概要である。

目標	スコープ	目標年	目標値 (総量に占める 割合(%))	基準年	基準値	2024年末の状況 (単位: tCO ₂ eq)
排出量削減によるカーボンニュートラルへの寄与	ヨーロッパ – 全スコープ	2040年	-90%	2019年	98,858,482	69,544,248
	世界 – 全スコープ	2050年	-90%	2019年	173,861,504	108,105,575

[DP EI MDR-21; DP EI MDR-22; DP EI MDR-23; DP EI MDR-24; DP EI MDR-25; DP EI MDR-26; DP EI MDR-27]

下表は、エネルギー消費と管理に関するルノー・グループの目標の概要である。

目標	スコープ	目標年	目標値(総 量に占める 割合(%))	基準年	基準値	2025年の 中間目標	2024年末の 状況
エネルギー原単位 (MWh/自動車生産台 数)の削減	自動車及び機 械製造工場	2025年	-30%(世界)	2021年	1.67MWh/台	-30% (世界)	-26% (1.24MWh/ 台)
消費電力に占める再生可能エネルギーの割合の拡大	ルノー・グループの工場	2035年	80%	2019年		17.6%	48%
暖房供給における再生可能エネルギーの割合の拡大	ルノー・グループの工場	2035年	40%	2019年		1.4%	4%

[DP EI MDR-21; DP EI MDR-22; DP EI MDR-23; DP EI MDR-24; DP EI MDR-25; DP EI MDR-26; DP EI MDR-27]

ルノー・グループの実績は、2025年、2030年、2035年、2040年、2050年の目標に適合している。[EI MDR-32]

ルノー・グループは、気候変動の緩和と適応に関連する様々な国際的規範及び基準に準拠している。すべての目標は移行計画に由来する。これらの目標は、方針を策定したのと同じ学際的グループによって定義された。[DP EI MDR-29; DP EI MDR-28; DP EI MDR-30]

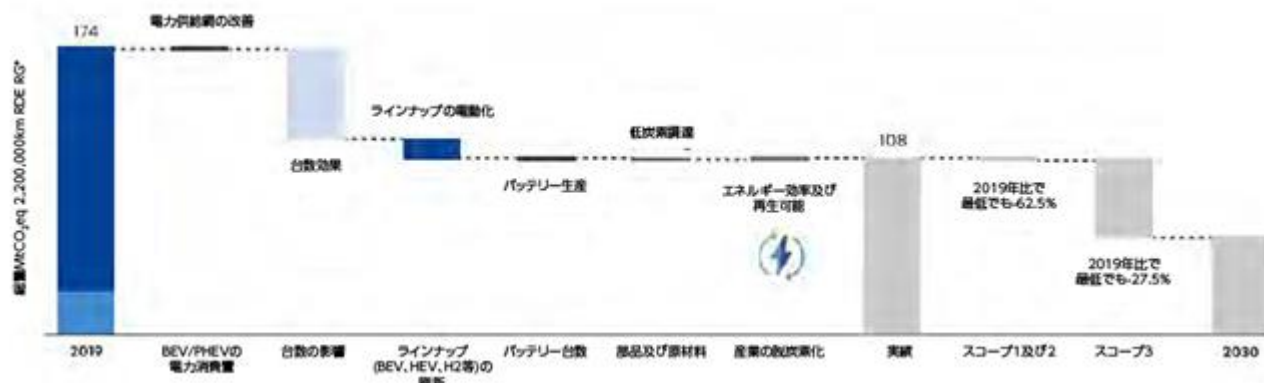
ルノー・グループのGHG排出量目標を算定するための基準年である2019年は、（新型コロナウイルス感染症や供給不足といった）重大事由によって活動が中断されていない代表的な年である。2024年には新たな方法論で完全に再計算が行われた（「E1-6 グロス・スコープ1、2、3及びGHG総排出量」を参照のこと）。エネルギー原単位の削減目標は、2021年に、当該期間のエネルギー費用の上昇に伴って（この基準年とともに）追加された。[DP EI-4-21]

エネルギー原単位（自動車生産台数当たりMWh）を削減し、電力消費に占める再生可能エネルギーの割合を拡大し、暖房供給に占める再生可能エネルギーの割合を拡大する目標は、GHG排出量とエネルギー使用による負のインパクトをモニタリングし、緩和するとともに、エネルギー費用の上昇と市場変化に関連するリスクを管理することを目的としている。さらに、排出量削減によるカーボンニュートラルという目標への貢献も、GHG排出及びエネルギー消費の負のインパクトを管理する上で極めて重要である。[DP EI-MDR-20; DP EI-MDR-18]

GHG排出量目標の詳細については、「E1-6 グロス・スコープ1、2、3及びGHG総排出量」を参照のこと。

関連する環境、社会、技術、市場及び政策に関連する進展を把握し、脱炭素化の方策を決定するために、様々な気候シナリオが検討された（「IRO-1 - 気候変動のインパクト、リスク及び機会」の気候に関連する重大なインパクト、リスク及び機会を特定、評価するためのプロセスを参照のこと）。[DP EI-4-24]

ルノー・グループの気候移行計画、2024年のマイルストーンと2030年の目標



[DP E1-4_02; DP E1-4_23]

E1-6 グロス・スコープ1、2、3及びGHG総排出量

2024年は企業サステナビリティ報告指令（CSRD）への適合初年度となるため、ルノー・グループは、要求事項への適合性を確保するために、スコープ、方法論及びその他の側面の見直しを行った。

報告年度終了後の後発事象は確認されていない。[E1-6_16]

ルノー・グループは、走行距離を200,000kmとして、WLTP基準（乗用車等の国際調和排出ガス・燃費試験方法）における使用段階のカーボンフットプリントを算出している。すべての車両の走行距離を200,000kmとする仮定は、リカルド社が欧州委員会のために実施した研究（LCAを通じた従来型車両と代替燃料車の環境へのインパクトの確定－欧州委員会－2020年）等の外部資料に基づいており、様々な車両セグメントにおけるルノー・グループの販売台数の分布に関する内部データによって補足されている。より実際的な評価を行うために、ルノー・グループは、実際の走行条件をより適切に表すことを目的として、使用段階における自動車のCO₂排出量と電力消費量の値を20%増加させている。この推定係数は、欧州委員会が収集したOBFCM（車載式燃料・電力消費等監視装置）のデータの分析に基づいている。特に「車載式燃料・電力消費等監視装置からのデータを用いた自動車及びバンの実際のCO₂排出量に関する報告書」を参照のこと。2024年、ルノー・グループは、材料生産段階の計算方法を更新し、スコープ3のGHGプロトコル・カテゴリのリストにカテゴリ2、3、15を加えて完成させた。基準年以降の排出量は、この新たな方法論に適合するように再計算された。[DP E1-6_15]

ルノー・グループは、スコープ2のGHG排出量の計算にロケーション基準とマーケット基準の両方の方法を適用しており、電力購入契約（PPA）及び熱購入契約（HPA）を利用している。[DP E1-6_19]

GHG排出量の計算には、以下のデータソースを使用した。

GHG排出量計算の対象	方法論とデータソース／標準的基準
購入した電気	国際エネルギー機関（IEA）が報告した国別エネルギー構成排出係数
蒸気排出量	現地での計算又はバイオマス回収評価
冷媒漏洩排出量	サプライヤー又は現地データによる見積もり
自動車試験排出量	国際規格への準拠
製造CO ₂ 排出量	社内の物質収支法
焼却された揮発性有機化合物	EU-ETS排出係数

[DP E1-6_23; DP E1-6_15]

スコープ3のGHG排出量の報告において、カテゴリ8（リース資産(上流)）、10（販売した製品の加工）、13（リース資産(下流)）は、以下の理由により非該当とみなされる。

- ルノー・グループはバリューチェーンの上流部分でリース資産を保有していないため、カテゴリ8は該当しない。
- ルノーが販売した製品の downstream における加工がないため、カテゴリ10は該当しない。
- ルノー・グループはバリューチェーンの downstream 部分でリース資産を保有していないため、カテゴリ13は該当しない。[DP E1-6_26; DP E1-6_27]

非財務報告の範囲は、「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」に概説されている財務報告の範囲と適合している。[E1-6_32]

ルノー・グループは、炭素総量（GHGの総量）を38%削減し、基準年比での環境上の削減の達成において大きく前進した。[DP EI-4-19; DP EI MDR-27; DP EI MDR-25; DP EI MDR-23; DP EI MDR-21; DP EI MDR-26; DP EI MDR-22]

炭素原単位（自動車生産台数当たりGHG）の削減やスコープ3に関連する目標の達成等、GHG排出による負のインパクトや規制移行に伴うリスクを管理するために、目標が設定された。ルノー・グループは、第三者による定期的な重要度レビュー、専門の外部コンサルタントによるレビューを通じて、炭素計算方法論の妥当性を確保している。ルノー・グループは、GHGインベントリに関してISO 14064規格に準拠している。[DP EI-MDR-20; DP EI-MDR-28; DP EI-4-18]

基準年の2019年は、新型コロナウイルス感染症（COVID-19）の流行前の最後の年であり、販売・生産台数の面で企業活動の標準的な水準を最も適切に代表するデータであることから選ばれた。[DP EI-MDR-20]

2024年まで、ルノー・グループの目標は原単位、より正確にはルノー・グループ・ブランドの自動車販売台数当たりCO₂換算トンで設定されていた。これらの目標は、自動車産業における脱炭素化へのセクター別アプローチが確立された時点で、総量に変換される予定である。移行期間中、ルノー・グループは、スコープ1、2（マーケット基準のみ）及びスコープ3全体について、総量による最低目標を設定している。これらの中間目標により、ルノー・グループは、2°Cを十分に下回る軌道を最低限確保することができる。ルノー・グループは、原単位の目標を有する新たな自動車プロジェクトの開発を継続している。[DP EI MDR-28]

ルノー・グループは、2°Cを十分に下回る目標の達成に向けた排出量削減を目指して、2030年に向けたコミットメントを熱心に追求している。[DP EI-4-22; DP EI-4-24]

グロス・スコープ1、2、3及びGHG総排出量 - バリューチェーン				
	2024年			
(単位：tCO ₂ eq)	上流	自社事業	輸送・配送	下流
グロス・スコープ1排出量		406,440		
グロス・スコープ2排出量(マーケット基準)		289,750		
グロス・スコープ2排出量(ロケーション基準)		504,850		
グロス・スコープ3排出量	17,382,636		901,382	89,130,935
合計	17,382,636	1,201,040	901,382	89,130,935

グロス・スコープ1及び2 - 連結グループ及び共同支配会社			
			2024年
(単位：tCO ₂ eq)	連結グループ ⁽¹⁾	共同支配企業 ⁽²⁾	合計 ⁽¹⁾
グロス・スコープ1排出量	406,440	745	407,185
グロス・スコープ2排出量(マーケット基準)	289,750	5,146	294,896
グロス・スコープ2排出量(ロケーション基準)	504,850	5,146	509,996
合計	1,201,040	11,037	1,212,077
(1) 経営管理下にある事業体の環境データは「連結グループ」欄に含まれる。これらの事業体は、ルノー・グループのシステムの制約上、分離することができない。			
(2) ルノー・日産テクノロジー・アンド・ビジネス・センター・インディア・プライベート・リミテッド(RNTBCI)を51%含む。			

グロス・スコープ1、2、3及びGHG総排出量		
(単位：tCO ₂ eq)	基準年 - 2019年	2024年
スコープ1 GHG排出量		
グロス・スコープ1 GHG排出量	647,420	406,440
規制排出物取引制度由来のスコープ1 GHG排出量の割合(%)	67%	53%
スコープ2 GHG排出量		
マーケット基準のグロス・スコープ2 GHG排出量	781,447	289,750

ロケーション基準のグロス・スコープ2 GHG排出量	919,214	504,850
スコープ3 GHG排出量		
グロス・スコープ3 GHG排出量	172,432,633	107,414,952
一次データを用いて計算されたスコープ3 GHGの割合(%)		87%
1. 購入した商品・サービス	22,361,600	16,310,804
2. 資本財	1,232,855	807,282
3. スコープ1、2に含まれない燃料及びエネルギー関連活動	135,697	86,881
4. 輸送・配送(上流)	590,480	449,456
5. 事業から出る廃棄物	72,470	52,378
6. 出張	47,378	34,164
7. 雇用者の通勤	203,521	91,127
9. 輸送・配送(下流)	625,168	451,925
11. 販売した製品の使用	139,710,265	83,890,767
12. 販売した製品の廃棄	2,442,123	1,577,847
14. フランチャイズ	329,138	265,512
15. 投資	4,681,936	3,396,809
8. リース資産(上流)	-	-
10. 販売した製品の加工	-	-
13. リース資産(下流)	-	-
GHG総排出量		
マーケット基準のGHG総排出量	173,861,500	108,111,142
ロケーション基準のGHG総排出量	173,999,267	108,326,242
バイオマス由来の生物起源CO₂排出量		
(単位：tCO ₂ eq)		2024年
グロス・スコープ1 GHG排出量		1,072
グロス・スコープ2 GHG排出量		34,411
グロス・スコープ3 GHG排出量		-
契約証書 — スコープ2		
(単位：%)		2024年
契約証書、スコープ2 GHG排出量		38%
スコープ2 GHG排出量に関連するエネルギー生産についての属性と一体となったエネルギー売買に使用される契約証書		37%
スコープ2 GHG排出量に関連する分離されたエネルギー属性訴求権の売買に使用される契約証書		1%
GHG原単位/km/純売上高⁽¹⁾		
(単位：kCO ₂ eq/km/百万ユーロ)		2024年
GHG総排出量/km(マーケット基準)/km/純売上高		9.6
GHG総排出量/km(ロケーション基準)/km/純売上高		9.6
(1) GHG原単位は、GHG(スコープ1、2、3)総排出量を200,000kmで除した上で(本項冒頭で詳述したように1km走行当たりの数値にするため)、純売上高で除して算出している。		

<人的資本>

労働条件と労働環境

SBM-3 重大なインパクト、リスク及び機会並びに戦略及びビジネスモデルとそれらの相互作用

A. 労働条件と人権

倫理及び持続可能な開発は、ルノー・グループの戦略的ビジョンの中核をなすものである。当組織は、雇用主としても、自動車メーカーとしても、人権の尊重と推進において卓越した成果を上げること尽力している。ルノー・グループは、従業員に深く浸透しているルノーの目的と価値観が、事業活動に反映されるよう確保している。この連携により、事業を展開する地域における建設的な環境を育み、パートナーとの関係を強化している。さらに、ルノー・グループは、その商業活動から生じる可能性のある人権又は基本的自由の侵害に迅速に対処し、是正するための事業体の能力に、高い優先順位を置いている。

ルノー・グループは、人権及び労働権の侵害が自社の従業員に及ぼす潜在的なインパクトから生じるその活動上の重大なリスクを認識している。重大なリスクのひとつは、労働条件規制や人権の不遵守による潜在的な是正費用、罰則、風評被害に関するリスクであり、これらは労働者の心理的・身体的福利に負のインパクトを及ぼす可能性がある。さらに、劣悪な労働条件は、従業員に心理的・身体的な負のインパクトを及ぼす可能性があるため、従業員の生産性の低下につながる可能性がある。[DP SI.SBM-3_05]

ルノー・グループは、すべての従業員の心理的・身体的福利に寄与する労働条件の充実に取り組んでいる。[DP SI.SBM-3_01; DP SI.SBM-3_12]

ルノー・グループは、人権と労働条件に対する包括的なアプローチを通じて、従業員が直面する可能性のある広範なインパクトへの理解を深めてきた。しかしながら、ルノー・グループは、業務の種類に関連する特殊性を除き、個々の従業員はすべて同等の危害リスクにさらされていると考えている。[DP SI.SBM-3_03; DP SI.SBM-3_11]

ルノー・グループは、強制労働や児童労働に関して特に高いリスクを示す活動や地域を特定していない。[DP SI.SBM-3_07 to 10]

B. 健康と安全

ルノー・グループには、事故や労働関連の疾病を防ぐ安全な職場を維持して、従業員を保護する責任がある。ルノー・グループは、その業務の性質、実施する作業の種類、従業員が取り扱う資材を考慮すると、従業員やルノー・グループの拠点で働くすべての人にとって有害となり得る数多くの健康・安全上の危険に直面している。その活動の性質上、重大な負のインパクトはほとんどが個別の事故に関連するものである。ルノー・グループは、法的要件を満たすだけでなく、HSEE（健康・安全・人間工学・環境）において模範的なベンチマークを確立し、リスク防止に関連する特別な強制的規定（MR）を指針とする職場環境の提供に尽力しており、その中には、例えば5Sメソッドの原則が含まれている。5Sメソッドとは、効率性、安全性、持続可能性の向上に焦点を当てた職場環境整備システムであり、生産性と労働者福利の両方を高めるために、整理整頓、清掃、標準化、規律維持を行う。[DP SI.SBM-3_01; DP SI.SBM-3_03]

ルノー・グループは、ジェンダー、年齢、国籍等に関係なく、その活動によって影響を受けるすべての個人を平等に考慮し、同じレベルの予防と保護を保証する。ルノー・グループは、すべての従業員、ルノー・グループの拠点で働くすべての個人、及び有期雇用従業員が、当社の事業とバリューチェーンによって重大なインパクトを受ける可能性があることを認識している。[DP SI.SBM-3_01; DP SI.SBM-3_02; DP SI.SBM-3_11]

ルノー・グループは、職場の長期欠勤による営業費用の増加リスクを認識している。ルノー・グループは、意欲的な健康・安全方針を実施することが、（長期欠勤、離職、法的措置、健康モニタリング等による）コストを削減するだけでなく、業務上の事故や疾患による死亡、負傷、疾病を防止することにより、生産性、従業員のモチベーション、魅力を向上させるものと認識している。[DP SI.SBM-3_05]

ルノー・グループは、HSEE部門を通じて、エンジニアリング、製造、販売、アフターサービスに関するすべての活動において、電気に関するリスクを積極的に考慮している。これには、本質的な安全設計方針、トレーニング、適切な権限付与等が含まれる。[DP SI.SBM-3_06]

法令に従い、ルノー・グループの健康・安全方針は、従業員に対する潜在的な危険を特定し、それらがどのように発生するかを判断する。また、脆弱な従業員が存在する可能性を考慮し、その保護のための適切な対策を実施している。[DP SI.SBM-3_11; DP SI.SBM-3_12]

SI-1 自社従業員に関する方針

A. 労働条件と人権

ルノー・グループの人権方針は、1948年世界人権宣言、国連グローバル・コンパクト原則、OECD多国籍企業行動指針等の主要文書に適合している。倫理的な労働慣行に対するルノー・グループのコミットメント

は、2013年の「持続可能な成長と発展のために共に取り組む」グローバル枠組み合意書（以下「GFA」という。）、2019年の「ルノー・グループの労働環境を構築するために共に取り組む」GFA、及び国際労働機関（ILO）の条約を遵守し、強制労働の撤廃を確保し、現地の法律を遵守して最低労働年齢を15歳に設定していることで実証されている。

[DP SI-MDR-P_01-06; DP SI-1_04; DP SI-1_07; DP SI-1_08; DP MDR-P_01; DP MDR-P_02; DP MDR-P_04]
ルノー・グループの人権コミットメントには以下のものが含まれる。

- ・ ILOの最低年齢条約（1973年、第138号）、ILOの最悪の形態の児童労働条約（1999年、第182号）及び2013年と2019年のGFAに従った児童労働の禁止
- ・ ILOの強制労働条約（1930年、第29号）、ILOの強制労働廃止条約（1957年、第105号）及び2013年と2019年のGFAに従った強制労働の禁止
- ・ 世界人権宣言第5条、2019年GFA、ルノー・グループのダイバーシティ・インクルージョン憲章に従った、ハラスメント、暴力、報復の禁止方針
- ・ ILOの結社の自由及び団結権の保護に関する条約（1948年、第87号）、ILOの団結権及び団体交渉権に関する条約（1949年、第98号）、労働組合の関与を理由とするあらゆる形態の差別の防止を目的とするILOの労働者代表条約（1971年、第135号）、及び2013年と2019年のGFA（2019年のGFAの2021年の補遺を含む）に従った、結社の自由、従業員との対話及び協議、団体交渉権の効果的な承認[DP SI-1_04; DP SI-1_07; DP MDR-P_04]

さらに、国連の女性のエンパワーメント原則（WEP）を採択することで、ルノー・グループは、世界人権宣言が女性にも男性にも等しく適用されなければならないことを再確認している。[DP SI-MDR-P_01-06; DP SI-1_07; DP MDR-P_02]

ルノー・グループは、同一価値労働同一賃金を提唱するILOの第100号条約を支持しており、すべての従業員に適切な賃金が支払われるよう確保している。[DP SI-10_01; DP MDR-P_04]

ルノー・グループは経営陣と従業員とのオープンな対話の文化を育てており、これはグローバル・レベルのルノー・グループ労使協議会や現地の従業員代表団体によって促進されている。ルノー・グループは、企業環境、社会、社会福祉の慣行を支援又は規制することを目的とした国際的な規範や基準の遵守に尽力している。人権保護のための国際的な原則と基準の遵守は、2013年と2019年のGFAにも明記されている。

ルノー・グループは、仕事と私生活のバランスを保ち、在宅勤務等の柔軟な勤務形態を提供し、包摂を促進し、進歩的な管理スタイルを導入することの重要性を強調する様々な協定を締結している。

ルノー・グループは、従業員の福利と権利に対する組織の専心を反映して、選出された従業員又は組合に所属する従業員を通じて、現地法に従い、事業体全体にわたる効果的な従業員代表を真摯に確保している。[DP SI-1_05; DP MDR-P_01; DP MDR-P_02; DP MDR-P_04; DP MDR-P_05]

ルノー・グループ労使協議会は、全世界の従業員を代表する極めて重要な役割を担っている。人事・職場・組織担当最高責任者は、労働条件と人権方針の実施に責任を負うルノー・グループ内の最上位レベルを代表している。[DP MDR-P_03]

ルノー・グループは、人権ガバナンスの枠組みを通じて、労働者の心理的・身体的インパクトに対処している。リスク・マッピングによって重大な人権リスクが特定され、場合によっては負のインパクトを緩和し、労働者の福利を向上させるための是正措置の実施が確保されている。[DP SI-1_06]

ルノー・グループの方針は、ウェブサイトで一般に公開されているほか、イントラネット、定例会議、トレーニングを通じて社内にも周知されている。[DP MDR-P_06]

B. 健康と安全

ルノー・グループの健康・安全方針は、継続的な改善・防止策を通じて、ルノー・グループの拠点で働くすべての個人のために安全で健康的な職場環境を作ることに関心している。この方針は、堅固なリスク評価の枠組みを導入し、ILOの健康・安全条約等の法的要件を報告に組み込み、企業や現地の規則、手続、基準が正しく適用されるよう確保している。さらに、ルノー・グループは、すべての拠点を対象とするISO 45001の導入を計画している。

2024年に公表されたHSEE方針は、健康、安全、人間工学、環境文化を育成し、また事故、業務上の疾病、各拠点の環境負荷の削減に向けたルノー・グループ内の持続可能な実践を促進するための、もう一つの重要な手段である。

ルノー・グループは、その人的・社会的価値観を全従業員の健康と福利に適用するため、特別プログラム「ワンヘルス」を採用している。このプログラムは、各従業員がその働く場所を問わず、各自の健康と福利に気を配ることを可能にするための以下の4つの取組みで構成されている。

- ・ **行動** — 楽しみながら心身の健康を強化する力を従業員に与える。
- ・ **予防** — オンライン又は医療センターでの定期的な内密の健康診断を通じて、従業員が潜在的な健康問題を予期できるように、従業員が抱える可能性のあるリスク要因の特定を支援する。
- ・ **保護** — 世界のどこにいても、ルノー・グループの従業員すべてに同じ注意を払うことを意味する。これは、特に心血管疾患及び癌については、該当国で実施されている標準と少なくとも同等か、それ以上の健康保険を確保することを意味する。
- ・ **支援** — すべての人に寄り添うことを意味しており、事故や業務上の疾病の予防、及び24時間年中無休の精神的支援が含まれる。

「ワンヘルス」は、あらゆる形態の差別と闘い、ダイバーシティを促進し、特に障がい者の包摂を促進するというルノー・グループの優先目標のひとつに貢献するものである。すべての人が可能な限り最善の条件で能力を発揮できるよう、日々あらゆる努力がなされている。[DP S1.MDR-P_01-06; DP S1-I_09; DP MDR-P_01; DP MDR-P_02]

さらに、ルノー・グループの健康・安全方針は、HSEE基準の実施に対する全階層のマネジャーの責任を認めており、組織内の一人ひとりが安全で健康的な職場環境に貢献することを保証している。[DP MDR-P_05]

2021年10月と2024年4月にそれぞれ最高経営責任者とルノー・グループ人事担当副社長によって承認されたHSEE方針と「ワンヘルス」プログラムは、ルノー・グループのウェブサイトからアクセスすることができる。その進捗と結果は持続可能開発部門によってモニタリングされ、戦略及び持続可能開発委員会からリーダーシップ・チームに報告される。健康・安全方針は、国際基準及びグローバル・コンパクトの原則に適合するルノー・グループの人権コミットメントに準拠している。[DP MDR-P_03; DP MDR-P_04; DP MDR-P_05; DP MDR-P_06]

すべての人に対する平等な機会

SBM-3 重大なインパクト、リスク及び機会並びに戦略及びビジネスモデルとそれらの相互作用

A. ダイバーシティ及びインクルージョン

ルノー・グループは、特に、自動車セクター（科学、技術、エンジニアリング、数学の教育プログラムの場合と同様に、技術的な役割に対する女性の応募者が少ないことが多い分野である。）における女性の包摂に関して、ダイバーシティを支持する雇用主としての基準を確立したいと決意している。[DP S1.SBM-3_12]

重大な負のインパクトへの対応において、ルノー・グループは、差別（職務上の能力とは無関係な基準に基づいて、個人又は集団に対して不利な扱いをすることと定義される）やハラスメントの個別事象はほとんど確認しておらず、ケースバイケースで対応している。ダブルマテリアリティ評価では、差別に関連する1件の重大なリスクが特定された。平等な待遇、差別禁止、又はハラスメント禁止に関する規制の不遵守に起因する是正費用、罰則及び風評被害が生じる可能性がある。差別を受けるリスクが最も高い人々は、ルノー・グループの従業員の中の少数者グループに属する人々である。[DP S1.SBM-3_03; DP S1.SBM-3_05; DP S1.SBM-3_11; DP S1.SBM-3_12]

ルノー・グループの支配下にあるフランス内外のすべての企業及びその従業員は、ダイバーシティ及びインクルージョンの方針を社内及びパートナー（サービス・プロバイダー、サプライヤー、ステークホルダー）に適用しなければならない。[DP S1.SBM-3_01; S1.SBM-3_02]

B. トレーニング、スキル開発、魅力、人材確保

ルノー・グループは、その支配下にあるすべての事業体において、従業員の雇用可能性の向上に取り組んでいる。[DP S1.SBM-3_01; S1.SBM-3_02]

ルノー・グループは、適切なトレーニングを提供することが、能力及び会社全体の業績に影響を与え、長期的に従業員の雇用可能性を向上させる可能性があると認識している。[DP S1.SBM-3_05]

ルノー・グループは、規制の変化や自動車及び関連サービスにおける激しい競争の影響を受ける環境において、事業展開の継続性を確保し、競争力と革新性を維持するために、人的資本に依存している。ルノー・グループは、従業員の離職や適格性が不十分な従業員により生産性が低下するリスクを認識している。さら

に、ルノー・グループは、従業員のスキルアップに起因する新たな事業機会を十分に利用している。[DP SI.SBM-3_04; SI.SBM-3_05]

従業員1名当たりの生産性の低下率は、国によって異なる場合がある。ルノー・グループは、各国のニーズや状況に合わせたトレーニング・プログラムを通じて、この問題に対処している。[DP SI.SBM-3_03; SI.SBM-3_11; SI.SBM-3_12]

S1-1 自社従業員に関する方針

A. ダイバーシティ及びインクルージョン

ルノー・グループは、ルノー・グループ内のダイバーシティ及びインクルージョン（以下、「D&I」という。）の向上を目指す様々な方針を採用している。まず、組織全体で女性の数を増大し、同一賃金の保証を目指すという明確な目標を掲げたD&I戦略を採用している。この戦略には、障がい者を含むダイバーシティのすべての形態を対象とする包摂的環境を育成するためのイニシアチブも含まれている。ルノー・グループの障がい者に関する方針は、障がいのある従業員がその可能性を最大限に発揮できるように適応させた職場環境を提示することにより、かかる従業員の採用と定着率を改善することを特に重視している。さらに、差別ゼロの方針は、それに対応する資源とともに、ルノー・グループ内及びルノー・グループと連携する人々の間におけるあらゆる種類の差別と闘うためのものである。[DP SI-1_01]

ルノー・グループのD&I憲章は、D&I方針と、多様で包摂的な職場の実践のための基準となっている。[DP SI.MDR-P_01-06; DP SI-1_10; DP SI-1_11]

ルノー・グループのD&I戦略は、以下の2つの主要原則によって推進されている。

- ・ 日常業務及び職業生活のすべての段階（採用、トレーニング、報酬、キャリア開発等）において、差別ゼロの方針に沿って、すべての人が尊重される環境を確保し、あらゆる種類の差別を撤廃する。ルノー・グループは、ジェンダー、年齢、人種、民族、国籍、社会的・文化的出自、性的指向や性自認、障がいや健康問題、政治的・宗教的意見、労働組合活動等、あらゆる理由の差別を禁止する。
- ・ 公平な方法で従業員を統合し、育成し、支援することを目的として、人事方針の中心において能力と実績を優先させる。[DP SI-1_10; DP SI-1_11; DP MDR-P_01]

D&I憲章は、ルノー・グループの全従業員が、職場におけるダイバーシティ、公平性、包摂を支持することを提唱している。所在地、法体系、権限のレベルに関係なく、各個人はD&I方針の効果的な実行に積極的に参加、貢献し、ルノー・グループが定めるD&I原則の遵守に尽力することが求められる。

この方針は、ルノー・グループのすべての法的事業体の内部統制キャンペーンを通じて毎年検証される。2021年に設立されたルノー・グループのD&I部門は毎年、リーダーシップ・チーム、取締役会の戦略及び持続可能開発委員会、ルノー・グループ労使協議会内の社会的パートナーにその戦略と行動計画を提示する。さらに、四半期ごとに更新される進捗状況のレビューが、様々なブランド、国、機能の人事部長で構成される特別な委員会によって実施される。[DP MDR-P_02; DP MDR-P_03]

ルノー・グループは、その方針が公正で包摂的であるよう確保するために、以下の通り、一般に認められた基準やイニシアチブを積極的に支持している。

- ・ ルノー・グループは、1958年からILOの第111号条約を遵守し、2019年には国連の女性のエンパワメント原則に署名することで、ジェンダー平等を支援している。
- ・ ルノー・グループは、障がい者の包摂を目的として、2022年にILOのビジネスと障害グローバル・ネットワーク憲章を、2021年にはフランスで包摂マニフェストを承認した。
- ・ フランスでは、50歳超の労働者を支援するため、2022年にルノー・グループによって「Charte des 50+」が導入された。
- ・ LGBTQI+の権利を守るため、ルノー・グループは2020年に国連人権高等弁務官事務所の自由平等憲章及びフランスの団体「l'Autre Cercle」の憲章に署名した。
- ・ ルノー・グループは、2013年及び2019年のGFA（2019年GFAの2021年の補遺を含む）を通じて、ルノー・グループ労使協議会との国際的協力にも取り組んでいる。

[DP SI-1_12; DP MDR-P_04]

ルノー・グループは、社内のステークホルダーに働きかけ、特にフォーカス・グループ、1対1の面談、調査等を通じて、現状に関するニーズや感想を収集することによって、方針を策定している。[DP MDR-P_05; DP SI-1_02]

D&I方針、基礎的なテキスト、ガイド、ツール等の資料は、内外に対する誓約とともに、ルノー・グループのD&Iウェブサイトに掲載されている。これらの文書は、企業レベル及び国レベルの社内コミュニケーション・キャンペーンを通じて、すべてのスタッフに周知されている。さらに、ルノー・グループのD&I憲章は、ルノー・グループのウェブサイトで公開されており、すべてのステークホルダーにその採用が呼びかけられている。毎年、ルノー・グループのD&I部門は、リーダーシップ・チーム、取締役会の戦略及び持続可能開発委員会、ルノー・グループ労使協議会内の社会的パートナーに対して、その戦略と行動計画の概要を説明している。さらに、様々なブランド、国、機能の人事部長で構成される特別な委員会が、進捗状況のレビューを行い、四半期ごとに更新している。[DP S1-1_13; DP MDR-P_06]

ダイバーシティ及びインクルージョン担当副社長は、ルノー・グループに関する方針の確実な実施を担当している。[DP MDR-P_03]

B. トレーニング、スキル開発、魅力、人材確保

ルノー・グループは社内の異動に関する方針及びスキル開発を確保する方針を掲げており、優先順位はルノー・グループが定義し、70/20/10アプローチ（70%の学習は実地課題や問題解決等の体験を通じて、20%はメンタリングや共同作業等の社会的交流を通じて、10%は講座や研修等の正式な教育を通じて習得される）に依拠している。これは、社会的つながりと体系化された教育に支えられた実践的な実地学習を重視するものである。ルノー・グループには、国レベルで管理される人材獲得・誘致方針もある。[DP S1.MDR-P_01-06; DP MDR-P_01; DP MDR-P_02; DP S1-1_10; DP S1-1_11]

ルノー・グループは、オンラインツール（People@RenaultGroup、Learning@RenaultGroup、Grow@RenaultGroup等）やイントラネットを通じて、またマネジメント経由又は人事部門チームとの直接対話を通じて、社内のステークホルダーによるルノー・グループの方針へのアクセスを確保している。[DP MDR-P_06]

スキル及び人材開発活動は、ルノー・グループの人事部門の中核であり、人事方針の確実な実施を担当している人事・職場・組織最高責任者に直接報告される。[DP MDR-P_03; DP MDR-P_05]

フランスにおいて、ルノーs.a.s.とルノウ大学は、独立した第三者認証機関からQualiopi認証を受けている。[DP MDR-P_04]

評価基準と目標

S1-6 企業の雇用者の特徴

地域別従業員数	
	2024年
EEA諸国 ⁽¹⁾	64,793
非EEA諸国	33,843
合計	98,636
(1) EEA: 欧州経済領域	

ジェンダー別従業員数	
	2024年
女性	22,965
男性	75,669
その他のジェンダー ⁽¹⁾	1
未報告	1
合計	98,636
(1) 本人が指定したジェンダー	

ルノー・グループ総従業員数の10%超を占める国に焦点を当てた従業員数	
	2024年

フランス	38,730
ルーマニア	12,887

契約別・地域別従業員数			
	2024年		
	終身雇用	有期雇用	労働時間無保証
EEA諸国 ⁽¹⁾	58,457	6,336	-
非EEA諸国	30,728	3,100	15
合計	89,185	9,436	15
(1) EEA: 欧州経済領域			

契約別・ジェンダー別従業員数			
	2024年		
	終身雇用	有期雇用	労働時間無保証
女性	20,071	2,893	1
男性	69,112	6,543	14
その他のジェンダー ⁽¹⁾	1	-	-
未報告	1	-	-
合計	89,185	9,436	15
(1) 本人が指定したジェンダー			

報告期間中にルノー・グループを退職した従業員数	
	2024年
報告期間中にルノー・グループを退職した従業員数	5,907

従業員の離職率	
	2024年
従業員の離職率	6.6%

S1-8 団体交渉の適用範囲及び社会的対話

団体交渉の適用範囲及び社会的対話			
	2024年		
適用率	団体交渉の適用範囲を通じて		社会的対話を通じて
	従業員 — EEA ⁽¹⁾	従業員 — 非EEA ⁽²⁾	職場代表 — EEA ⁽¹⁾
60-79%		非EEA諸国	
80-100%	フランス、ルーマニア		フランス、ルーマニア
(1) ルノー・グループ従業員総数の10%超に相当する、50人超の従業員を擁する国に関する情報			
(2) ルノー・グループ従業員総数の10%超に相当する、50人超の従業員を擁する地域に関する情報			

S1-9 ダイバーシティ指標

従業員数の年齢別分布	
	2024年
30歳未満	13,987

30～50歳	61,937
50歳超	22,712
合計	98,636

経営陣のジェンダー別分布		
	2024年	
	従業員数	%
女性	25	35%
男性	46	65%
その他のジェンダー ⁽¹⁾	0	0%
未報告	0	0%
合計	71	100%
(1) 本人が指定したジェンダー		

S1-14 安全衛生指標

安全衛生マネジメントシステムの対象となる従業員		
	2024年	
	内部監査対象工場	ISO 45001認証工場
安全衛生マネジメントシステムの対象となる従業員の割合	80%	6%

労働関連の傷害	
	2024年
ルノー・グループ従業員の労働関連事故件数	1,081
ルノー・グループ従業員の労働関連事故発生率	5.54%
ルノー・グループ従業員の労働関連傷害による死亡者数	-
ルノー・グループの拠点で働く他社の従業員の労働関連傷害による死亡者数	-

S1-16 報酬指標（賃金格差及び総報酬）

従業員報酬	
	2024年
賃金のジェンダー格差（ESRS S1法）	-10.2%
年間報酬比率	272

ルノー・グループは、ジェンダー間の賃金格差をモニタリングするために、ESRS S1が推奨する方法には従わず、階層ごとに格差を測定する別の方法を採用している。この計算では、女性に有利な1.2%の格差が示された。

S1-17 労働災害、苦情及び重大な人権インパクト

人権に関する事象と問題	
	2024年
自社の従業員が懸念を表明するためのチャンネルを通じて提出された苦情の件数	234
うち差別事象の発生件数	230
OECD多国籍企業の連絡窓口（NCP）に提出された苦情の件数	-
自社の従業員に関連する人権問題及び事象に対する料料、罰金及び賠償金の金額	- ユーロ

人権に関する深刻な事故及び問題	
	2024年
自社の従業員に関連する深刻な人権問題及び事象の件数	-
うち国連指導原則及びOECD多国籍企業行動指針が尊重されていない事例である深刻な人権問題及び事象の件数	-
自社の従業員に関連する深刻な人権問題及び事象に対する料料、罰金及び賠償金の金額	- ユーロ

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。

本章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。

リスクは、戦略に関連したリスク、事業に関連したリスク、法的リスク及びコンプライアンスリスク、財務リスクの4つに分類された。

この綿密な作業と、進化する経済的・地政学的状況及び急速に変化する自動車産業との組み合わせにより、以前の報告書からリスク・マッピングを更新することが可能となった。いくつかのリスクはその内容又は重要度が変更され、また、いくつかのリスクは追加あるいは削除された。

2024年には、ルノー・グループの60人超の主要マネジャーからヒアリングを行い、トップダウン方式で主要リスクのマッピングを徹底的にレビューした。

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。

ルノー・グループのカテゴリー及び重要度別のリスクファクター

戦略に関連したリスク	高	製品及びサービス、又はイノベーション戦略が不十分であるリスク
	中	M&Aやパートナーシップが効果を発揮しないリスク
	低	アフターサービスが中断した場合の対応が不十分であるリスク
事業に関連したリスク	高	サプライチェーンが断絶されるリスク
	高	不十分な製品又はサービス遂行によるリスク
	高	サイバー攻撃及び情報システムの障害に関するリスク
	高	地政学的不安定性及び市場変動に関するリスク
	中	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
	低	自然災害、健康被害又は産業災害のリスク
	低	社会的リスク
法的リスク及びコンプライアンスリスク	中	気候変動リスクを含むESGリスク
	中	腐敗行為を含む法令不遵守のリスク
	中	法的リスク
財務リスク	高	ルノー・グループの日産持分管理に関連する財務リスク
	高	外国為替リスク
	中	金利リスク
	中	顧客及びネットワーク信用リスク
	中	残存価値へのエクスポージャーに関するリスク
	中	租税リスク
	低	流動性リスク

戦略に関連したリスク

高 製品及びサービス、又はイノベーション戦略が不十分であるリスク

ディスクリプション

規制、顧客の期待、トレンド、テクノロジーの面で絶えず変化する競争の激しい自動車市場において、ルノー・グループは、イノベーション能力及び製品・サービスのラインナップが異なる市場の期待との間に十分なマッチングができないリスクにさらされている。このような状況は、販売台数、回転率、損益計算書に悪影響を及ぼす可能性がある。特定されたリスクは以下のとおりである。

- ・ 特に自動車コネクティビティと関連サービス、エレクトロニクスとソフトウェア、電動化自動車の分野における自動車と関連するエコシステムといった技術的な文脈における強化
- ・ 規制の強化やインフレ環境による車両コストの継続的な上昇と当該コストの販売価格への転嫁が困難となるおそれ、それによる経済方程式及び将来における特定の製品の弱体化
- ・ テクノロジー（内燃エンジン、ハイブリッド・エンジン、電気自動車エンジン）及びその構成という点に関し、現在進行中のエンジン商品提供の移行：このような技術ラインナップは、顧客の予算、用途、様々な国・市場のCO₂排出量基準、及びルノー・グループのCAFE規制に完全に適合しない可能性がある。

- ・ ROCE（使用総資本利益率）を維持し、2025年からは30%を超えることを目指す一方、研究開発及び設備投資額をルノー・グループ売上高の最大8%に制限することで、イノベーションに関する意思決定及びその顧客期待との適合性に関するリスクを高める可能性がある。

上記の特定のリスクに加えて、電気自動車活動は特に以下の影響を受ける。

- ・ 電気自動車又は電動化自動車（ハイブリッド車、プラグイン・ハイブリッド車、レンジ・エクステンダー車）の販売に特化した、古くからのマーケットプレイヤーと、2024年に国内市場で大きな支持を受けた新規のマーケットプレイヤー（特にアジア企業）との激しい競争
- ・ 特に価格、年代や国による石油や電気料金の変動性、自律性、安全性、知覚品質による電気自動車に対する顧客需要の変動性
- ・ 購入奨励金、CAFE関連規則や充電インフラの整備に関連するルール等の、電気自動車に関する公共政策の刷新に伴う公共政策の変更

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。例えば、2024年には、特定の車両開発及び生産資産の減損評価減は0.3十億ユーロ計上された（2023年は0.5十億ユーロ）。

リスク管理

市場の期待と変化、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、ルノー・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。主な特徴は以下のとおりである。

- ・ 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。
- ・ 電気、ソフトウェア技術の専門知識を開発するアンペア・ビジネスユニットもまた、市場とその刷新の理解に注力している。2024年、ルノー・グループは、市場動向及び自動車プレイヤーの密接なモニタリングを可能にするアンペアによるACDC（アドバンスド・チャイナ・デベロップメント・センター）の設立により、中国におけるプレゼンスを大幅に拡大した。
- ・ 各ブランド及びビジネスユニットごとに具体的かつ補完的な戦略を開発することを可能にするとともに、生産計画及び戦略開発に注力する会議（特に年2回のストラテジー・デイ）において、グループレベルでの意思決定を確保するガバナンス構造。
- ・ グループが設立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）により、グループは市場プラクティスのベスト・イノベーションを活用することができる。

生産計画の頑健性を確保するために、ルノー・グループは、この組織が提供するコントロールを越えて、以下のことに努めている。

- ・ 補完的なブランドに基づく多様でバランスの取れた製品ポートフォリオを提供し、様々なセグメント、又は、市場において顧客の期待に応え、単一の市場、セグメント、又は、顧客タイプに依存するリスクを低減する。電気自動車市場においては、2024年にルノー・グループは、ダチア・スプリングによって開始された手頃な価格で競争力のある自動車ラインナップを、ルノー5の発売によって完成させ、間もなくルノー4とトゥインゴによって補完する予定である；
- ・ 多様で適応性のある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）を提供し、様々な市場の顧客の期待に応え、商品構成の変化に対応できるようにする。

中 M&A やパートナーシップが効果を発揮しないリスク

ディスクリプション

ルノー・グループの戦略的発展は、資本集約的か否かを問わず、パートナーシップに依存しており、また OEM パートナーシップにも依存している。

ルノー・グループの発表以来、この方策は電気自動車のバリューチェーン（バッテリー、半導体、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開発、新型モビリティ、商用車の開発に大きく活用され、最高の技術と新しいスキルの恩恵を受けることを可能にしている。

パートナーシップの選択と管理のプロセスに対する統制の欠如は、ルノー・グループがこれらの新しいバリューチェーンにおける発展を推進する能力を制限する可能性があり、現在外注しているトピックを、より長い期間をかけて内部開発する必要があること、投資家に伝えた計画を実現できないこと等といった財務的・評判的な影響を及ぼす可能性がある。

さらに、パートナーシップの価値が低下した場合、又はパートナーがデフォルトした場合、ルノー・グループの会計に対する財務上の影響が大きくなる可能性がある。

リスク管理

ルノー・グループは、財務部門、パートナーシップ部門、法務部門、戦略部門、組織・変革部門の5つの常設主要部門が共同管理するパートナーシップの集中管理システムを導入している。

このガバナンスにより、パートナーシップはルノー・グループの戦略目標に沿って管理され、同時にパートナーシップのビジネスオーナーである事業分野やビジネスユニットをサポートすることができる。

2024年には、意思決定プロセスの改善、買収とルノー・グループの戦略的方向性の適合性、及び買収の適切な統合（ポスト・マージャー・インテグレーション）に重点を置いたアクションを実施した。

毎年、すべての投資についてレビューが行なわれ、価値下落の兆候がある場合には必ず減損テストが実施される（非支配会社に対する減損評価については連結財務諸表の注2-Jに、関連会社に対する減損評価については連結財務諸表の注2-Mに概説されている。）。2024年にエクイティ持分について認識された減損評価減は、連結財務諸表の注13に報告されている。

低 アフターサービスが中断した場合の対応が不十分であるリスク

ディスクリプション

アフターサービス活動は、ルノー・グループの収益性を継続的に支える柱である。現在、顧客との商業的関係を一変させるデジタルツールの発展や、従来のアフターサービス・モデルを変えつつある新たなプレイヤーの登場など、大きな画期的なリスクに直面している。こうした動きは、アフターサービスにおけるルノー・グループの収益性を脅かすものである。

アフターサービス活動は、主に3つ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く。
- ・ 規制の変更（GSR2）は、先進運転支援システム（ADAS）の数を増やし、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（IAM）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つ新たなプレイヤーを生み出している。

その潜在的な影響は、アフターサービス活動で予想利益率を達成できないリスクなど、主に財務リスクであるが、車両生産中止後10年間代替部品が供給されない場合、法的リスクやレピュテーションリスクが生じる可能性もある。

リスク管理

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（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。

また、2024年にはプロGRESS・アクションが強化された：

- ・ 購買機能と協力し、困難な状況にあるサプライヤーについて、予備部品の継続的な供給を可能にし、顧客の車両の修理解決策を見つける。
- ・ アフターサービスのデジタル・トランスフォーメーションに関して、IS-IT部門と共同で、ロードマップの構築と、特に次世代コネクティッドサービスに関連するプロジェクトの優先順位付けを行う。

未処理注文（金額にして2023年比でマイナス40%）及び不動産ローン（2023年比でマイナス55%）に関する指標の改善は、予備部品の納品時間の進歩を示している。

事業に関連したリスク

高 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、生産設備の上流と下流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

このリスクは、サプライヤーのパネルの頑健性、サプライヤーが困難に陥った場合の予測、事業継続計画の頑健性、サプライヤー（材料、電気自動車部品、車両物流）と共有する中長期的な能力ビジョンなど、全体的な視点を確保し、共有のレジリエンス戦略を策定するために、職能横断型チーム（エンジニアリング、調達、サプライチェーン機能）が関与する相互ガバナンスの対象となる。

サプライヤーの破綻

ディスクリプション

ルノー・グループは、500を超えるサプライヤー・グループ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。

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。

ホースは構成部品、ギアボックス、エンジンの第1ティアのサプライヤーとしてトップクラスの地位を占めており、そのサプライヤーは経済環境の変動に非常に敏感である。

また、ルノー・グループでは、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。

2024年には、半導体危機とエネルギー価格上昇の効果が部分的に薄れた。しかし、年末の自動車市場、特に電気自動車市場の縮小は、サプライヤーのキャッシュ・フローと生産計画に大きな打撃を与えた。このことは、すべての自動車機器メーカーの株式市場での評価が下落したこと、また、その分野で世界的リーダーである機器メーカーを含め、多くの人員削減やリストラクチャリング・プランが発表されたことから明らかである。

これらの要因により、バリューチェーン全体で危機にさらされているサプライヤーの割合が大幅に増加した。この割合は、通常、購入需要の5%から10%の間が許容範囲と考えられていたが、2024年末には25%から30%程度となり、破綻のリスクを高めている。

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、気候変動リスク、社会的リスク、ESGリスク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。

2024年以降、事業への影響が最も大きいサプライヤー（特に、年間百万台超の車両に装着される部品を生産するサプライヤー）は、事業継続計画をより詳細に分析し、商品委員会で行動計画をモニタリングしている。

これらのシステム全体によって、ルノー・グループは生産量の大きな減少を被ることなく、2024年の調達を守ることができた。

ESGリスクに関連した管理システムは、ルノー・グループの警戒計画に含まれている。

原材料供給の中断

ディスクリプション

主要原材料（鋼鉄、プラスチック、アルミニウム、銅、及び電気自動車用のリチウム、ニッケル、コバルト）は、ルノー・グループが生産する新車の製造に使用される部品及び原材料の購入総額の約4分の1を占めており、特に以下のような特定のリスクが存在する。

- ・ 需要に対する供給不足、サプライヤーによる生産の失敗（自然災害、社会紛争など）、又は物流チェーンの混乱による潜在的な供給制限
- ・ 例えば、電気バッテリーに使用される材料など、エネルギーや特定の鉱物の価格変動による、著しくかつ突然な価格の変動
- ・ 原材料のカーボンニュートラル軌道を支えるためにリサイクルを増加させる必要がある産業用金属廃棄物、特に鋼鉄と銅の市場へのアクセスをめぐる潜在的な緊張
- ・ 特に採掘事業に関するESG基準（環境、社会及びガバナンス）への不適合

これらのリスクが顕在化した場合、費用増、生産停止、レピュテーションへの影響が発生し、最終的にはルノー・グループの収益性に大きな影響を及ぼすことになる。

リスク管理

材料管理に関連するリスクは、エンジニアリング部門と購買部門との間で毎月開催される会議で対処される。この会議では、将来の自動車プロジェクトだけでなく、大量生産向けの調達についても、様々な材料技術に関する技術戦略やサプライヤーパネルの妥当性を確認することができる。

ルノー・グループは、購買、技術、監視及び財務ヘッジ方針において、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。

- ・ 感応度の高い材料の使用を削減し、又は代替する（例えば、新型電気自動車エンジンにおける希土類の不使用）。
- ・ 鋼鉄や鋳造アルミニウムのような高付加価値材料の複数供給源戦略を実施し、供給を確保しながらコストを最適化する（これにより、ルノー・グループは、2024年にヨーロッパで発生したアルミニウム板部門の供給危機に直面しても、工業生産に影響を与えることなく代替ソリューションを実施することで、回復力を確保することができた。）。
- ・ 購入部品に含まれる材料に関しては、供給危機が発生した場合にサプライヤーが代替材料を迅速に使用できるようサポートする。
- ・ リサイクル材料の使用量を増やし、産業廃棄物（鋼鉄、アルミニウム、プラスチック）の経営を管理し、増大するニーズに対応する。ルノー・グループの循環型経済事業体である「ザ・フューチャー・イズ・ニュートラル」は、材料サプライヤーとともに廃棄物の回収・再利用を最適化するための戦略的な存在である。
- ・ 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年以来、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。
- ・ 重要な原材料の市場とサプライヤーを継続的にモニタリングし、主要原材料の価格予測を毎月見直す。
- ・ 指数に連動する重要な材料については、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の体系的な財務ヘッジ方針を実施し、指数に連動しない材料については年間固定契約の交渉を行う。

供給又は輸送システムの途絶

ディスクリプション

このリスクは、部品の企画・製造・運搬・納品、製造工場の上流、車両の販売体制、及びサプライチェーンの費用管理への障害に関するものである。

これらの障害には、以下のような原因が考えられる。

- ・ ドライバー不足による輸送キャパシティの不足（ウクライナでの戦争の影響）、輸送手段の不足（ローリー、ボート、コンテナ）又は港の混雑
- ・ 関係国の物流業者や税関システムにおけるサイバー攻撃や情報システム障害
- ・ 地政学的文脈に関連するリスク（例えば、国境の閉鎖や特定の地理的地域における治安の悪化）
- ・ ルノー・グループの物流フロー又は保管場所に影響を及ぼす自然災害
- ・ 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

これらのリスクが発生した場合、部品や車両の供給が遅延し、保管車両に損害が生じ、多額の追加費用が発生する可能性がある。その結果、ルノー・グループの顧客満足度、販売台数、回転率及び収益性に影響を及ぼす可能性がある。

リスク管理

このリスクに対処するため、ルノー・グループは包括的な防止及び保護システムを構築し、頑健性を高めている。

- ・ 工場、サプライヤー、物流を統合した販売及び販売事業計画(S&OP)プロセスを通じた、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。
- ・ 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年以来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ローリー）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。
- ・ 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。

相次ぐ危機（新型コロナウイルス感染症（COVID-19）、気候災害、電子部品危機、モロッコとトルコの地震、ウクライナ戦争、そして最近では紅海危機）は、サプライチェーンが様々なセクターとクローズド・ループ・システムで運用され、環境変動に迅速に対応できる能力を実証している。

高 不十分な製品又はサービス遂行によるリスク

ディスクリプション

技術、プレイヤー、開発タイムライン、コストのすべての面で大きな変革期を迎えている競争の激しい自動車市場において、ルノー・グループは、製品、ソフトウェア、サービスの開発が、期間、費用、品質、及びイノベーションの面で期待された競争力を発揮できないリスクに直面している。

このリスクは以下の原因から生じうる。

- ・ テクノロジーの複雑化、特にソフトウェアとコネクティビティの複雑化。
- ・ 数多くのインターフェースを生み出す複雑な組織。
- ・ 責任の分担、知的財産、コスト管理、あるいは複数のサプライヤーが開発したモジュールの統合の難しさに関して、委託先やパートナーとの関係をコントロールできないこと。
- ・ 内燃エンジンからハイブリッド・エンジン、電気エンジン、そしてソフトウェアへの移行をサポートするスキルの不足。
- ・ 短期間に多くの新しい規制を検討しなければならないこと。
- ・ 特定のプレイヤーとの激しい競争、特に、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。

これらの要因により、予測や市場の期待に対して高すぎる参入障壁やコスト、或いは販売開始の遅延が発生する可能性がある。品質や安全性の欠陥は、追加コストや顧客の不満につながり、ルノー・グループのイメージに影響を与える可能性がある。全体として、このリスクの発生は、ルノー・グループの販売台数、回転率、収益性に影響を与える。

リスク管理

このリスクを管理するため、エンジニアリング部門は継続的な変革の中で、能力センターに依存している。特に、インテリジェント電気自動車、バッテリー、ソフトウェアのスペシャリストであるアンペアを設立し、ルノー・グループの基準を尊重しながら革新する能力を実証した。同時に、ビジネスユニットを横断するプラットフォーム・グローバル・リーダーという新しい役割は、様々なブランドの収益性を確保することを目的としている。

エンジニアリングは、ルノー・グループの分散型エンジニアリング・センターへの依存度を高めており、そのスキルはますます向上している。車両の現地化に向けた活動だけでなく、職能横断的なタスクをこなす、自動車プロジェクトの設計をより早い段階から担当するようになっている。この方針は、プロジェクトエントリーチケットを削減するための重要な方策である。

2024年、ルノー・グループは、部品の共有化、デジタル化、開発プロセスの簡素化を進め、将来の自動車の開発期間を最大100週間短縮することを目指す「Leap100」計画を発表した。

また、ルノー・グループは、アンペア率いるACDC（Advanced China Development Center）を設立した。エンジニアと買い手で構成されるこのチームは、中国のパートナーと緊密に連携している。これにより、ルノー・グループは中国のエコシステムから学び、開発プロセスを改善・加速することを目指している。

「ルノーリユーション・バーチャルツイン」デジタルプロジェクトは、エンジニアリングに新しいデータマネージメントツールを実装し、設計からアフターサービスまでの共同プラットフォームを提供する。デジタルシミュレーションの進歩により、設計の頑健性が向上し、検証プロセスの効率が高まり、サプライヤー

やパートナーとの関係が円滑になり、開発コストが削減された。このプロジェクトは人工知能の大規模導入によって支えられている。

特にソフトウェア、バッテリー、パワーエレクトロニクス分野でアンペアが推進しているパートナーシップ戦略は、戦略的革新の知的財産を保持しながら、コスト削減及び高い技術的俊敏性の維持に役立っている。この俊敏性により、ルノー・グループは18ヶ月でLFP（リチウム、鉄、リン酸塩）技術を自動車に組み込むことに成功した。ソフトウェアでは、アンペアは2026年にFlexEVanを発売し、欧州初のソフトウェア定義自動車を提供する予定である。

こうした刷新を支援するため、エンジニアリングは2023年以降、特に電気技術に重点を置いた意欲的なスキル開発計画を導入した。2024年以降、スキルは、あるトレーニングニーズを特定してそれを満たすために、毎年、的を絞った評価を受けている。

ルノー・グループはまた、以下のような質の高い計画を実施している。

- ・ ルノー・グループの業務活動の中核をなす品質保証システム。
- ・ 製品のユーザー、利用者の物理的完全性に関連するリスクを確保することを目的とした、製品安全及び一般的安全性に関する組織及び活動。
- ・ 品質に関する問題の是正、車両のリコール処理、特に規制又は安全性の問題がある場合における、顧客の不満の原因を迅速に特定し、それに応じて行動するための市場監視システム。

高 サイバー攻撃及び情報システムの障害に関するリスク

ディスクリプション

ルノー・グループの業務の遂行は、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。

この分野において、ルノー・グループは脅威へのエクスポージャーを高めるような多くの課題に直面している。特に以下のようなサイバーセキュリティを大きな課題としている。

- ・ 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
- ・ サイバーセキュリティ規制環境の強化

ルノー・グループの活動に悪影響を及ぼすおそれがあるリスクの種類は、下記のとおりである。

- ・ 世界規模の又は部分的な、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サイバー攻撃（サイバー犯罪）。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。
- ・ 当社のインフラ（そのパートナー及びサプライヤーのインフラを含む。）並びに車両で管理されるサービスの完全性、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。
- ・ ルノー・グループのCSMS（サイバーセキュリティ管理システム）の認証や車両の承認に影響を及ぼす可能性のある国連規則第155号への不適合。

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。

また、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。

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に関連するリスク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。
- ・ 最高レベルの経営陣であるリーダーシップ・チームを、情報セキュリティプロセスと対策の有効性を監視・評価する委員会に分割する。
- ・ 規制の変化、最新技術、ルノー・グループの活動、サービス、製品に影響を及ぼすリスクに適応させるための基準の導入と継続的改善（毎年更新されるリスク・マッピング）。
 - ルノー・グループ共通のサイバーセキュリティ方針と、サイバーセキュリティのための組織的・技術的規則。
 - セキュリティ・マスター・プランは、監査及びリスク委員会（CAR）に定期的に提示される。
 - サイバーセキュリティ・ロードマップを作成し、最高経営責任者（CEO）がこれを検証する。
 - 業務プロセス。

2021年以降、ルノー・グループは、重要かつ戦略的なアプリケーションをサポートするインフラの物理的完全性と、情報システムのデータの完全性に関するテストプログラムを導入し、2023年から強化している。

2024年、ルノー・グループは、組織の効率性と回復力を検証するため、2回の危機実習を実施した。サイバーセキュリティ方針は更新され、グループ全体に導入され、ルノーは以下の方法でリスク管理システムの改善を継続した。

- ・ 業績指標の定期的な調査
- ・ ルノー・グループの様々な工場における安全プログラムの展開
- ・ 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のための継続的取り組み
- ・ 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

高 地政学的不安定性及び市場変動に関するリスク

ディスクリプション

ルノー・グループは、多くの国で製造及び販売事業を行っている。地政学的不安定性（緊張、武力紛争、社会不安、政情不安）、不利な経済状況（エネルギー価格、インフレと購買力の縮小、財政赤字）、規制上の制約から生じる様々なリスクにさらされており、これらは地域によって異なり、競争の激しい環境において市場を不安定にする可能性がある。

このような状況は、輸出入制限、経済制裁、物流の流れの途絶（「サプライチェーンが断絶されるリスク」参照）、保護主義的措置（関税の引き上げ）、不安定な公共方針、市場又はセグメントの突然の変動につながる可能性がある。

ルノー・グループにとっては、従業員の不安、供給の途絶、事業の中断又は資産の損失、追加コスト、販売台数の減少、親会社への貨幣性フローの移転の制限、又はルノー・グループ資産の収用が生じ、最終的にルノー・グループの損益計算書又は貸借対照表に影響を与える可能性がある。

2024年の国際情勢は、ウクライナでの戦争の継続や中東への紛争の拡大（ガザやレバノンでの戦争、紅海での商船攻撃）など不安定な状況が続き、米国大統領選の結果がもたらす潜在的な影響も予想された。

各国間の格差はあるものの、2024年の世界経済は安定成長を維持し、インフレ率は継続的に低下した。世界貿易も回復した。しかし、保護主義的措置と地政学的緊張は、貿易とサプライチェーンの断絶のリスクをもたらしている。

ヨーロッパでは、いくつかの国（ドイツやフランスなど）が電気自動車販売に対する助成金を調整したため、電気自動車市場セグメントの成長が鈍化している。

ヨーロッパ以外で、ルノー・グループの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%、17%）、トルコ（それぞれ7%、14%）、アメリカ（それ

ぞれ11%、11%)である(「事業」参照)。ルノー・グループの自動車販売台数・生産においては、そのウェイトは限定的であるが、バッテリー、電気自動車のバリューチェーンにおいては、中国、アジア-太平洋地域が重要な位置を占めている。

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。

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、不払リスクの管理を一元化し、これらのリスクを競争力のある条件でカバーすることができる。アンペアs.a.s.も、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。

地政学的危機や予期せぬ市場変動リスクによる物流フローの変動に対応するために導入された管理体制については、サプライチェーンが断絶されるリスクに関するパラグラフで説明している。

商業面では、ルノー・グループのエクスポート・リスクは、製品を販売する国の多様性によって制限されている。

ルノー・グループは、予期せぬ市場変動に対応するため、ビジネスユニット/ブランドによって構成されつつ、生産及び販売活動を適宜調整している。

2024年、ルノー・グループは、ヨーロッパにおける電気自動車のセグメントの変化への対応を的確に管理し、CAFE(企業平均燃費)規制への準拠を確保し、経営・財務業績を守るために、グループレベルで機能横断的なコントロール・タワーを設立した。

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。2024年、ルノー・グループは、専門チームのスタッフを増員し、機能横断的な管理を実施することで、輸出管理のための組織を強化した。このチームは、ルノー・グループの活動に適用される制裁措置を監視し、それらの遵守を確保する責任を負っている。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。

全体として、ルノー・グループは、固定費を継続的に管理し、損益分岐点を管理するために生産能力を再構築し、業務執行に大きな影響を与えるリスクが発生した場合の回復力を強化してきた。グローバルなインフレの状況は、ルノー・グループの予算假定と市場予測に組み込まれている。感応度分析はシナリオに基づいて行われる。

中 デジタル・トランスフォーメーションの効果が出ないリスク

ディスクリプション

デジタル・トランスフォーメーションは、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によりルノー・グループの戦略をサポートすることを目的としている。

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IT機能が主導している。IT機能はリーダーシップ・チームに月次報告書を提出し、リーダーシップ・チームはデジタル・プランの実施状況をモニタリングし、ルノー・グループの戦略的方向性との整合性を確認している。

サイロ化を縮小し、戦略とプロジェクト実行の適合性を強化するため、ルノー・グループはバリューチェーンを中心にイニシアチブを構成し、車両開発、産業効率化、エンド・ツー・エンドのサプライチェーン、コネクティッドサービスなどのプロジェクトやソリューションを網羅している。

これらのバリューチェーンは、ルノー・グループのマネジメント・チームと提携し、3年間のデジタル計画を定め、定期的に修正している。オペレーショナル・マネジメントは毎月行われている。

技術面では、アーキテクトが、陳腐化及びオペレーティングコストを管理するために使用される製品の一貫性と合理性を確保する。

(ルノー・グループの「責任あるAI」アプローチに沿った)人工知能の導入は、ルノー・グループが事業活動の生産性をサポートし、向上させるために使用する強力な方策である。例えば、AIはサプライチェーンの生産性向上に寄与しており、輸送ルート最適化やトラックへの詰め込み作業を行っている。

デジタル戦略に沿った投資の最適化と優先順位付けをさらに進めるため、IS-IT部門は2025年初めに、財務指標の精度を向上させるための行動計画を発表した。

最後に、ルノー・グループは、ベストプラクティスを共有するために、他の主要な業界プレイヤーと定期的に連携している。このような積極的なベンチマーキングにより、ルノー・グループはデジタル・トランスフォーメーションの最前線に立ち続けることができる。

低 自然災害、健康被害又は産業災害のリスク

ディスクリプション

ルノー・グループの事業拠点は、製造拠点、エンジニアリング及び試験センター、物流プラットフォーム、あるいは商業拠点に至るまで、業務上の災害、労働災害、火災、爆発、あるいは機械故障のリスクにさらされている。

ルノー・グループの工場の中には、地震リスク（トルコ、ルーマニア、モロッコ）、洪水又は水没リスク（特にフランスと韓国）、あるいは逆に水ストレスにさらされているところもある。

新型コロナウイルス感染症（COVID-19）のような世界的流行によって、ルノー・グループ全体が影響を受ける可能性がある。

これらのリスクは、適用される予防規則の適用方法が十分に厳密でないこと、資産や工業施設のメンテナンスが不十分であること、あるいは外的要因（地震、気候変動に関連する物理的リスク）により発生する可能性がある。

以下に概説する防止策及び回復力方針にもかかわらず、このような事象が発生した場合、個人、環境、あるいは関係する工場の安全がおびやかされ、工場操業に重大な混乱が生じ、特に相互依存関係を通じて、ルノー・グループ全体の業績（販売台数、回転率、損益計算書、あるいは貸借対照表）に影響を及ぼす可能性がある。

リスク管理

このリスクには、HSEE、予防・保護、不動産、総務など複数の専門家が関与しており、これらの専門家が、影響を受ける工場全体でこれらの問題に関する行動を調整している。リスク管理部門は年4回、産業部門のディレクターを委員長とする運営委員会を開催し、これらの専門部門が一堂に会して、改善措置の進捗状況をモニタリングし、追加措置を決定する。

ルノー・グループは、自然災害に対する回復力を高めつつ、人と財産の安全に焦点を当てた意欲的で厳格な防止策を実施・展開している。パンデミックなどの例外的な事態が発生した場合、ルノー・グループは従業員の健康を守り、資産を保護し、各国の生産能力を維持するための危機管理・事業継続計画を発動する。

2024年には、「物的損害及び事業中断」保険スキームがカバーする資産（工業、エンジニアリング、物流）の97%が、国際的な「高度防災基準適合建築物（HPR）」ラベルを授与され、保険会社が認める予防と保護のレベルを反映している。

地震リスクにさらされている工場では、建物や設備の補強、従業員のトレーニング、危機管理体制の構築等の対策が実施済みであるか、実施中である。2023年にトルコとモロッコで発生した大地震は、生産拠点に影響を与えなかった。トルコでは、必要な追加措置の可能性を特定するための分析が進行中である。

ルノー・グループは、以前から洪水リスクに対する対策を講じており、必要な維持管理活動を行っている。2024年の異常降雨を受け、生産拠点の雨水排水システムの能力を評価するため、さらなる分析を行っている。

干ばつ期間中の潜在的な水消費制限に対処するための措置が定められている。長期的には、「フルパワーウォーター」戦略により、生産台数あたりの水消費を大幅に削減することを目指している。

不動産部門のサポートとノウハウにより、診断評価は、生産拠点における重要なビルメンテナンスのニーズを特定するために強化された。これにより、複数年にわたる作業計画の網羅性を高めることができた。

低 社会的リスク

ディスクリプション

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。

このような状況の中、「ルノーリ्यूション」戦略プランは、特に新しい事業体やパートナーシップの設立を通じて、組織やビジネスモデルに変化をもたらした。今後もさらなる変化が起こる可能性がある。

エネルギー転換の課題や、電気自動車市場の減速、競争激化（特に中国）、規制による制約、原材料・エネルギーコストの変動などの外部悪化要因により、ルノー・グループが従業員の状況に影響を及ぼす措置を講じる可能性がある。

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年のグローバル枠組み合意書を踏まえ、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、労使間の対話のためのダイナミックなアプローチを促進している。

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。

2024年の従業員代表団体との対話の質の高さは、紛争期間と活動への影響を最小限に抑えるのに役立った。

2024年には、特に地域レベルでの変化に対応するため、企業人事部門と各国人事部門との対話も強化された。

法的リスク及びコンプライアンスリスク

中 気候変動リスクを含む ESG リスク

ディスクリプション

ESG（環境・社会・ガバナンス）の課題は、より持続可能なモデルへの移行を目指すルノー・グループの戦略の中核をなすものである。この戦略の3つの柱は、環境負荷の低減、顧客と従業員の安全の確保、そしてすべてを包摂する変革の実現である。

具体的には、ルノー・グループは、パブリック・コミットメント（例えば、2040年までにヨーロッパにおいて、かつ、2050年までに全世界において温室効果ガス排出量をネットゼロにすることを目標にカーボンニュートラルを達成すること等）を達成できないリスク、又は、特定の規制を遵守できないリスクに直面している。

ESG業績は多くの規制によって管理されており、コンプライアンス要件を超えた自主的な取り組みが奨励されている。外部とのコミュニケーションはますます包括的になり、透明性への要求も高まっている。また、ステークホルダー（特にNGOや非財務格付け機関）によって徹底的に分析されている。

特に、ルノー・グループは気候変動に関する以下のリスクにさらされている。

- ・ 低炭素経済への移行と、その結果必要となるすべての適応に関連するリスク
- ・ 気候変動に伴う物理的リスク（これらは、事業リスクのうち、前述の自然災害、健康被害又は産業災害のリスクとは別に扱われる。）。

これらのリスクは、以下から生じる可能性がある。

- ・ ルノー・グループ内で実施されている規制遵守システム（特に新規制関連）の頑健性の欠如
- ・ 目標を達成するために必要な行動計画を追跡できなかったこと
- ・ 伝達された情報の質や一貫性の欠如
- ・ ステークホルダーの期待に比して透明性が欠如しているとの認識

規制のインフレ、企業のESG報告の比較可能性の高まり、ステークホルダーの期待の高まりは、こうしたリスクの発生を増加させる可能性が高い。

その結果、罰金や財務上の罰則、ルノー・グループを標的にした論争、非財務格付けの格下げ、ルノー・グループの評判や投資家、顧客又は従業員に対する魅力が損なわれ、回転率や収益性に影響を及ぼす可能性がある。

リスク管理

ルノー・グループの持続可能な開発戦略の導入は、社内のすべてのレベルでモニタリングされている。ESGの業績は、ルノー・グループ持続可能開発エグゼクティブ・コミッティと取締役会の専門委員会である戦略及び持続可能開発委員会によってレビューされている。

ルノー・グループにおける持続可能な開発に係るガバナンスと、それに関わる主要部門の責任については、「持続可能な開発に関するガバナンス」に詳述している。

ルノー・グループの持続可能な戦略の一環として導入されたすべての行動計画は、CSRDの各課題に関する各章に詳述されている。例えば、持続可能開発部門については以下のとおりである。

- ・ 自主的なコミットメントに関するロードマップ（特に気候変動と循環型経済）を推進し、その進捗状況を定期的にモニタリングする。
- ・ NGOや一般のステークホルダーと定期的に関わり、彼らの期待をよりよく理解する。
- ・ ESGに関する論争を継続的にモニタリングする。

リスクを管理するため、ツールとプロセスにより、車両のライフサイクル全体にわたるカーボンフットプリントの削減をモニタリングする（例えば、脱炭素化コントロール・タワーを通じたモニタリング）。すべての行動計画とその結果について、リーダーシップ・チームとともに少なくとも年に2回レビューをしてもらう。また、ルノー・グループは、温室効果ガス排出の経済的コストを自動車プロジェクト、産業施設、原材料や部品の調達の意味決定に反映させることで、CO₂排出量削減を管理するため、社内カーボンプライスを導入している。これらの行動の詳細は、「気候変動緩和に関する行動計画」の気候変動対策に関する行動計画に記載されている。

2024年、作業部会は新規制（CSRD、CBAM-炭素国境調整メカニズム、バッテリー規制など）を分析し、適切な遵守体制を確立するために関連する機能に割り当てた。

バッテリーのリサイクルと持続可能な購買に関する新しいトレーニングコースが開始された。

ルノー・グループは、環境戦略の柱として、2024年パリモーターショーでデモカーの「エンブレム」を発表した。このデモカーは、温室効果ガスの排出量を90%削減（同等の車両比）し、脱炭素化におけるグループの取り組みを示すものである。この商品が提供するソリューションは、将来の自動車の環境リスク軽減に寄与する。

中 腐敗行為を含む法令不遵守のリスク

ディスクリプション

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、全般的な製品安全、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。

このように想定や考慮が潜在的に異なっていることにより、ルノー・グループ及びその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

倫理及びコンプライアンス部門（DEC）は、ルノー・グループの主要規制遵守分野（2024年には20分野）のリストと範囲を定義し、毎年更新している。DECは、各新規分野が対応部門に明確に割り当てられるようにし、新たに指定された対応部門がそのシステムを構築できるようサポートする。また、コンプライアンス・プログラムの頑健性を確保する。

対応担当部門は、それぞれの分野の専門家として、以下のようなグループ内の規制遵守システムの開発と管理に責任を負っている。

- ・ 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順の定義
- ・ フランス内外のネットワークのマネジメント
- ・ 関連する人々へのトレーニングの提供
- ・ 統制の定義と実施（レベル1及び2）

例えば、競争法の遵守は法務部門の責務であり、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。腐敗防止システムはDECの責務である。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。

様々なコンプライアンス分野の進捗状況は、四半期ごとに開催される倫理及びコンプライアンス委員会（CEC）でレビューされる。リスクが特定された場合は、リスク及び内部統制委員会（CRCI）で対処される。毎年、規制遵守年次報告書はCRCIに提出され、その後、監査及びリスク委員会（CAR）に提出される。

コンプライアンス違反リスク管理を強化するため、2024年には以下のような追加措置が導入された。

- ・ 責任の明確化
 - 正確なミッション・ステートメントを伴う、主要な規制分野に関する対応者の正式な任命。
 - コンプライアンス管理システムにおけるステークホルダー（特に、ガバナンス、策定者、DEC、法務部門、内部統制部門）の役割と責任の概要。
- ・ 参照用内部統制基準（RICS）に統合された、内部統制部門及び策定者部門による各コンプライアンス分野の標準統制の更新。

これらのコントロールにより、ルノー・グループの主要な会社におけるコンプライアンス・フレームワークの導入と実効性を検証することができる。

中 法的リスク

ディスクリプション

自動車及び予備部品を設計、製造、販売する自動車メーカーであるルノー・グループは、一般的に、訴訟、製品のコンプライアンス違反、又は知的財産権に関する課題に関連するリスクにさらされている。

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。

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。

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。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。

一般に、記載されたリスク（規制、民事、あるいは商取引）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。

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／又は機能ベースで法務コーポレート機能へ報告する。
- ・ 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

高 ルノー・グループの日産持分管理に関連する財務リスク

ディスクリプション

ルノーは日産の資本の35.9%（持分比率）を保有しており、取締役会には2名の取締役を派遣している。

自動車業界を取り巻く環境が変化する中、日産は2024年の業績見通しを複数回下方修正し、株価に悪影響を与えた。

したがって、ルノー・グループは、日産への出資持分における日産によるルノー・グループの連結純利益への貢献度の低下（あるいは損失）のリスク、株式売却時のキャピタル・ロス、及び日産への出資価値の減損のリスクにさらされている。このリスクはルノー・グループのフリー・キャッシュ・フローには影響を与えない。さらに、ルノー・グループは（この投資に関する）受取配当金の額及び売却の評価に関するリスクにさらされている。

2024年には、ルノー・グループの連結純利益に次のような影響を及ぼすリスクが現実のものとなった。すなわち、日産からのプラス211百万ユーロの貢献（2023年にはプラス797百万ユーロ）、2024年3月及び9月に実施された日産株売却によるマイナス1.5十億ユーロのキャピタル・ロス、2024年12月31日時点での減損テスト実施による日産株のマイナス0.7十億ユーロの減損（関連会社の貢献に影響を与える日産の最新の想定によ

るもの)が挙げられる。2024年度上半期において、ルノー・グループは日産から142百万ユーロの配当金を受け取った。

リスク管理

ルノー・グループは、日産株の18.8% (2024年12月31日時点) をフランスの信託で保有しており、売却されるまで関連する経済的権利を保持している。ルノー・グループは、期限を定めずに自由に売却時期を決定する。

ルノー・グループは、日産の戦略と業績の推移、及びそれらが同社の出資に与える影響を注意深く監視している。

高 外国為替リスク

ディスクリプション

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。2024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43百万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。2024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125百万ユーロ減少し、関連会社からのルノー・グループの利益は5百万ユーロ増加する(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12百万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、業績管理部門及び財務部門(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、財務部門又はシニア・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。

2024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-Eを参照のこと。）。ルノー・グループは、円建ての日産株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F.S.にとってわずかな水準で保たれている。2024年12月31日現在、モビライズF.S.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12.7百万ユーロにのぼった。また、モビライズF.S.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F.S.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F.S.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。

中 金利リスク

ディスクリプション

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F.S.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F.S.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。

2024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以下のとおりである。

- ・ +100bps：スイス・フラン、韓国ウォン
- ・ +150bps：ユーロ、スウェーデン・クローナ、デンマーク・クローネ
- ・ +200bps：スターリング・ポンド、チェコ・コルナ、モロッコ・ディルハム
- ・ +250bps：ハンガリー・フォリント
- ・ +300bps：ルーマニア・レイ、コロンビア・ペソ、ポーランド・ズロチ
- ・ +350bps：ブラジル・レアル
- ・ +500bps：アルゼンチン・ペソ

このヘッジシステムは、モビライズ・ファイナンシャル・サービシー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。

2024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20.1百万ユーロで、この数値はルノー・グループが設定した限度（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S.A.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。

金利リスク管理のさらなる詳細については、連結財務諸表の注25-B3を参照のこと。

中 顧客及びネットワーク信用リスク

ディスクリプション

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F.S.の受入システムは、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F.S.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F.S.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F.S.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。

2024年12月31日現在のリスク費用合計は、2023年12月31日現在の0.30%に対して、平均稼働資産の0.31%であった。2024年12月31日現在の純顧客資産は47,224百万ユーロであり、純ディーラー資産は13,809百万ユーロであった。

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。

中 残存価値へのエクスポージャーに関するリスク

ディスクリプション

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。2024年には、販売ネットワークの在庫が高水準にあるため価格が低下に転じたものの、中古車市場は若干の成長を遂げた。

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・サービシズが負担する。

2024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2,864百万ユーロであり、モビライズF.S.において4,583百万ユーロであった。

2023年12月31日時点では、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F.S.において3,356百万ユーロであった。

ルノー・グループのエクスポージャーは事業活動に伴い若干減少したが、車両の残存価値は安定している。

対照的に、モビライズのエクスポージャーは、買戻しを生じさせる契約の発展とともに増加している。

リスク管理

中古車市場の推移は、とりわけ、中古車の販売台数、中古車の現在・将来の市場価格、販売チャネルの構成及び当該車種の新車の販売価格等を分析する現地のルノー・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評価となり、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、稼働中のフリートに対して慎重に引当が行われる。

モビライズF.S.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。

ルノー・グループの新しい中古車戦略とその台数の追求から価値の創造へというアプローチは、適格なデータに基づく構造化されたプロセスの導入により、この枠組みをさらに強化した。

中 租税リスク

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。規制・税制環境は現在、より複雑な方向へと進化している。

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、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、最近の組織変更に関連するものも含め、すべての事業体における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報告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機能している。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。

ルノー・グループは、各国の税務当局と永続的で透明性のあるプロフェッショナルな信頼関係を築くよう努めており、可能な限り税務当局との特別なパートナーシッププログラムを選択している。

租税リスクの管理は、ルノー・グループ全体のリスク管理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、社内連絡チャネルを通じて、ルノー・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。

低 流動性リスク

ディスクリプション

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S.A.の信用格付（2024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：ポジティブ*	2024年5月
S&P	BB+／B／見通し：安定的	2024年12月
R&I	A-／見通し：安定的	2024年5月
JCR	A-／見通し：安定的	2024年3月
* 見通しが「安定的」から「ポジティブ」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。

2024年、ルノーS.A.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。

(*) Negotiable European Commercial Paper

こうしたルノーS.A.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。

2024年12月31日現在、自動車部門は、社内目標を大幅に上回る18.5十億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15.2十億ユーロ、確定済みの与信枠（2024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、融資残高及び完了した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F.S.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。

2024年12月31日現在、モビライズ・ファイナンシャル・サービシーズ・グループの中央流動性準備金（集中管理されたリファイナンス範囲）は13.5十億ユーロであり、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4.3十億ユーロ、中央銀行金融政策オペの適格担保4.5十億ユーロ、及び高品質流動資産（HQLA）4.5十億ユーロと金融資産0.2十億ユーロで構成され、これらにより、モビライズF.S.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。

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

① 概略

主要な数値

		2024年	2023年	変動
ルノー・グループの世界における登録台数	百万台	2,265	2,236	+1.3%
ルノー・グループの売上高	百万ユーロ	56,232	52,376	+3,856
ルノー・グループの営業総利益	百万ユーロ	4,263	4,117	+146
	売上高における割合(%)	7.6%	7.9%	-0.3 pts
ルノー・グループの営業利益	百万ユーロ	2,576	2,485	+91
関連会社の寄与額	百万ユーロ	-521	880	-1,401
内：日産	百万ユーロ	-483	797	-1,280
当期純利益	百万ユーロ	891	2,315	-1,424
当期純利益 グループ持分	百万ユーロ	752	2,198	-1,446
一株当たり利益	ユーロ	2.76	8.11	-5.35
自動車部門の営業フリー・キャッシュ・フロー ⁽¹⁾	百万ユーロ	2,883	3,024	-141
自動車部門のネット・キャッシュ・ポジション	百万ユーロ	+7,096 (2024年12月31日現在)	+3,724 (2023年12月31日現在)	+3,372
販売金融事業に係る平均稼働資産	十億ユーロ	56.0	51.2	+9.4%

(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。）。

概要

2024年度の業績： 堅調な成長、記録的な営業利益とネット・キャッシュ

財務ガイダンスを上回る

・ 記録的な収益性とキャッシュ・フロー、2024会計年度の財務ガイダンスを上回る

- ルノー・グループの売上高：56.2十億ユーロ、2023年度比+7.4%、一定の為替レート^(*)によれば+9.0%。この堅調な業績は、当社の補完的な自動車ブランドに牽引されたものであり、全3ブランドが成長を達成した。

(*) 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。

- 記録的なルノー・グループの営業総利益は絶対値で4.3十億ユーロ（2023年度比+146百万ユーロ、ホースの影響^(*)を除けば+15%の成長）、売上高の7.6%。

(*) ホース事業の影響による調整には、2024年5月31日の連結除外に先立つ2023年度（12ヶ月間）及び2024年度（5ヶ月間）の資産償却の停止、並びに連結除外後にホースから請求された利益（2024年度の7ヶ月間）が含まれる。

- 当期純利益 － ルノー・グループ持分：

- 2.8十億ユーロ（日産株の売却によるキャピタル・ロス、日産の寄与及び日産への投資の部分的減損に関連する日産の影響額合計-2.0十億ユーロを除く。）^(*)、2023年度比+21%。

(*) 日産株の売却によるキャピタル・ロス-1,527百万ユーロ、日産の業績からの寄与+211百万ユーロ、日産への投資の減損-694百万ユーロを除く。

- ・ 当期純利益報告値 — ルノー・グループ持分：0.8十億ユーロ
- ・ 堅調なフリー・キャッシュ・フロー^(*)：好調な営業実績に牽引され、2.5十億ユーロ以上とするガイダンスに対し、2.9十億ユーロ。
 - (*) 自動車部門のフリー・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。）。
- ・ ほぼ2倍の記録的な自動車部門のネット・キャッシュ・ポジション：2024年12月31日現在7.1十億ユーロ（2023年12月31日比+3.4十億ユーロ）。
- ・ ヨーロッパの受注台数は約2ヶ月分と堅調
- ・ 2025年4月30日の年次株主総会において、2023年会計年度の1株当たり1.85ユーロに対し、**2.20ユーロ**（前年比+19%）の**配当金**の承認が提案される予定である。
- ・ 特にヨーロッパにおけるCO₂排出規制（CAFE）の影響による市場の不確実性を考慮して、ルノー・グループは、2025年度に以下の事項の達成を目指している。
 - ・ ルノー・グループの営業総利益率、7%以上（予想されるCAFEのマイナス影響、約1ポイントを含む。）
 - ・ フリー・キャッシュ・フロー、20億ユーロ以上。モビライズ・ファイナンシャル・サービスズ（以下「モビライズF.S.」という。）からの配当金150百万ユーロ（2024年度は600百万ユーロ）を含む。これは、欧州中央銀行及び信用格付機関が定める支払能力比率を引き続き遵守するためのモビライズF.S.の最低自己資本によるものである。来年度以降、モビライズF.S.の配当金は再び過去の平均値に合致する水準まで回復する予定である（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。）。

業績

- ・ 補完的で成長する自動車ブランド：
 - ・ 強力なラインナップ・リニューアル、2024年度は10車種の発売と2車種のモデルチェンジ、2025年度は7車種の発売と2車種のモデルチェンジを予定。
 - ・ ルノー・グループは、ヨーロッパにおいてOEMで表彰台に上る：
 - ルノー・ブランドは、ヨーロッパにおいてPC+LCV^(*)で第3位、LCV^(**)で第1位、フランスにおいてPC、電気自動車及びLCV^(**)で第1位。
 - (*) 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、ヨーロッパのベストセラー・ブランドのトップ10入りを果たし、また小売客向け販売で表彰台に上る。サンデロは全チャネルにおいてベストセラー自動車となる。
 - ・ アルピーヌの販売台数は、製品攻勢前の2024年度に、+5.9%の4,585台まで増加した。
- ・ 電動化^(*)攻勢：
 - ・ ルノー・グループは電動化攻勢を継続し、ヨーロッパにおける電動化の販売構成比率は33%（2023年度比+4.1ポイント）となった。ルノー・グループの電気自動車のラインナップ移行年度において、ハイブリッド車の構成比率は24%、電気自動車の構成比率は9%に近づいた。電気自動車の攻勢は第4四半期に反映され始め、電気自動車の構成比率は12%となり、第1-3四半期を5ポイント近く上回った。ルノー・ブランドのヨーロッパにおける電動化の販売構成比率は49%であった。ルノー・ブランドは、ハイブリッド車（HEV）では販売台数30%増（構成比率36%）でヨーロッパ第2位となり、電気自動車の販売台数（構成比率13%）は第4四半期に16%超に達した。
 - (*) 電気自動車、ハイブリッド（HEV）及びプラグイン・ハイブリッド（PHEV）の乗用車を含み、マイルド・ハイブリッド（MHEV）を除く。
 - ・ 2024年度、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。

・ **価値の重視：**

- ・ ヨーロッパ^(*)における小売客への販売台数はルノー・グループの販売台数の63%を占め（市場平均比+21ポイント）、このカテゴリーでは4モデル^(**)がトップ10に入っている。

(*) フランス、ドイツ、スペイン、イタリア、英国

(**) サンドロ、ダスター、クリオ、キャプチャー

- ・ Cセグメント以上はヨーロッパにおけるルノー・ブランドの41.3%（4年間で+15ポイント）。
- ・ 残存価値^(*)は2023年度を上回り（ルノーとダチアは4年間でそれぞれ+9.1ポイント、+9.5ポイント）、2024年度の市場パフォーマンスを上回った。

(*) フランス、ドイツ、スペイン、イタリア、英国におけるルノー・ブランド及びダチア・ブランドの乗用車

財務成績

ルノー・グループの売上高は2023年度比7.4%増の56,232百万ユーロに達した。一定の為替レート^(*)によれば、増加率は9.0%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50,519百万ユーロで、2023年度と比較して4.9%増加した。これには、主にアルゼンチン・ペソ、トルコ・リラの下落、及びそれより程度は低いもののブラジル・レアルの下落に関連する1.4ポイントの為替のマイナス影響が含まれる。一定の為替レート^(*)によれば、主に以下の事由により、増加率は6.3%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：発売の影響拡大による登録件数の増加と、進行中の製品攻勢を維持するために2023年度に比べてディーラーシップ・ネットワーク内の在庫補充が増加したことに伴い、+1.3ポイント。
2024年12月31日現在、新車の総在庫は540,000台で、そのうち独立系ディーラーに437,000台、ルノー・グループに103,000台となっている。
- ・ 製品構成：ルノー・グループの最近の発売（セニック、ラファール、ダスター、シンビオズ、ルノー5、コレオス、エスパス等）に沿った1年間の堅実な改善による+2.7ポイント。これは、ゾエの生産終了、サンドロの継続的な成功及び新型マスターへの移行によるマイナス効果を相殺して余りあるものであった。
- ・ 価格：価格安定化の段階に入ったことを反映して、予想通り+0.6ポイント。ルノー・グループは、コスト削減の一部を主に内容を通じて顧客に還元する一方で、価格政策によって為替のマイナス影響を相殺することを目指している。これにより、営業総利益を守りつつ、ルノー・グループの自動車の競争力をさらにサポートしていく。
- ・ 地理的構成：+0.4ポイント。
- ・ パートナーに対する売上：-0.9ポイント。これは新製品の発売前の過渡期におけるパートナー向け新車販売台数の減少によるものであり、共同プロジェクトの立上げに伴うパートナーへの研究開発費の請求により一部相殺された。
- ・ その他：+2.2ポイント。これは主に部品及びアクセサリーの好調な業績に関連するものである。

ルノー・グループは、絶対値で4,263百万ユーロ、2023年度比146百万ユーロ増の記録的な**営業総利益**を上げた。これは売上高の7.6%に相当する。

ホース事業の影響による調整後^(*)では、ルノー・グループの営業総利益率は絶対値で15%増加し、2023年度の6.9%から2024年度の7.4%へ、0.5ポイント上昇した。

(*) ホース事業の影響による調整には、2024年5月31日の連結除外に先立つ2023年度（12ヶ月間）及び2024年度（5ヶ月間）の資産償却の停止、並びに連結除外後にホースから請求された利益（2024年度の7ヶ月間）が含まれる。

自動車部門の営業総利益は自動車部門の売上高の5.9%を占め、2023年度の3,051百万ユーロに対して2,996百万ユーロであった。この変動は主に以下により説明される。

- ・ +143百万ユーロの外国為替によるプラスの影響（主にトルコ・リラの下落による生産コストへの影響に起因）。
- ・ +4百万ユーロの安定的な台数効果（ルノー・グループの販売台数のプラス効果がパートナーへの販売台数の減少により相殺されている。）。
- ・ 価格/構成/製品強化及び費用の効果が合計で325百万ユーロのプラス効果を上げた。好調な購買業績とそれより程度は低いものの原材料の追い風により、価格/構成/製品強化効果は-467百万ユーロのマイナスとなり、コストは792百万ユーロ減少した。
ルノー・グループは、コスト削減とその利益の一部の顧客への還元を継続することで、価格と内容の面での魅力的な車両を提供し、その競争力を高める一方で、特に新型車やモデルチェンジに関する規制要件を相殺している。ルノー・グループの戦略は、これら2つの効果の組み合わせに取り組んで、利益率を改善することである。
- ・ 研究開発費のマイナスの効果-115百万ユーロ：2024年度の対2023年度比研究開発費総額の増加及び資産化率の低下（-7.4ポイント）は、パートナーへの研究開発費の請求及び資産計上した研究開発費の償却額の減少により一部のみ相殺された。
- ・ 販管費は177百万ユーロ増加のマイナス影響であるが、これは主にブランドの攻勢やモータースポーツ活動に関連するマーケティング費用の増加によるものである。
- ・ 「その他」の項目は、アフターサービス業務の好調な業績により、+157百万ユーロのプラスとなった。
- ・ 連結除外前、ホースはIFRS第5号「売却目的で保有する資産」の会計処理下にあり、そのため資産の償却は停止されていた。ホースは2024年5月31日に連結から除外されたため、ルノー・グループからホースに支払われる請求書には、再び償却費用とホースの利益が含まれている。これら2つの要素の累積効果は、営業総利益に対して6月分として-55百万ユーロ、下半期では-330百万ユーロ、通年では-385百万ユーロのマイナス効果を与えた。

ルノー・グループの営業総利益に対する**モビライズ・ファイナンシャル・サービスズ**（販売金融部門）からの寄与は2023年度の1,101百万ユーロに対して1,295百万ユーロに達した。これは主に、顧客金融事業が引き続き好調に推移したことに加え、2023年度に見られたスワップ評価のマイナス影響-84百万ユーロが今回はなかったことによるものである。

ルノー・グループの営業総利益に対する**モビリティサービス部門**からの寄与は、2023年度と比較して7百万ユーロ増加し、2024年度は-28百万ユーロであった。

その他の営業利益及び営業費用は-1,687百万ユーロのマイナスであった（2023年度は-1,632百万ユーロ）。この金額は、2024年3月及び9月に行った日産株の売却による-1.5十億ユーロのキャピタル・ロス、ホースの連結除外による+0.5十億ユーロのキャピタル・ゲイン、車両開発及び特定の生産資産の減損-0.3十億ユーロ、並びにリストラクチャリング費用-0.3十億ユーロを含むものである。

その他の営業利益及び営業費用を考慮した結果、**ルノー・グループの営業利益**は、2023年度に2,485百万ユーロであったのに対し、2,576百万ユーロであった（2023年度に対して+91百万ユーロ）。

正味財務収益及び費用は、2023年度の-527百万ユーロに対し、-517百万ユーロであった。この変動は、純負債の費用の減少がアルゼンチンの超インフレのマイナス影響によって一部相殺されたことにより説明される。

関連会社からの寄与は2023年度の880百万ユーロに対して-521百万ユーロであった。これには日産の寄与に関連する+211百万ユーロと、日産の最新の仮定の後、2024年12月31日に実施された減損テストに伴う日産への投資の調整額-694百万ユーロが含まれる。関連会社からの寄与には、連結除外後のホースからの寄与+64百万ユーロも含まれている。

当期及び繰延税金は、2023年度における-523百万ユーロに対し、-647百万ユーロの費用を計上した。この増加は業績の改善によるものである。実効税率は2023年度比安定の18%であった。

そのため、**当期純利益**は891百万ユーロ、**当期純利益のルノー・グループ持分**は752百万ユーロ（1株当たり2.76ユーロ）であった。日産株の売却によるキャピタル・ロス（-1.5十億ユーロ）、日産の寄与（+0.2十億ユーロ）、及び日産への投資の部分的減損（-0.7十億ユーロ）を除いた当期純利益は、2023年度の2.3十億ユーロに対して2.8十億ユーロであった。

自動車部門の事業のキャッシュ・フローは2024年度に5,239百万ユーロに達した。これには、モビライズ・ファイナンシャル・サービスズの配当金600百万ユーロが含まれる。資産処分前の有形固定資産及び無形資

産への投資は2,915百万ユーロ（処分との純額で2,821百万ユーロ）であり、リストラクチャリング費用は379百万ユーロに達した。

必要運転資本の変動は、2024年第4四半期の好調な活動により844百万ユーロのプラスとなった。

資産処分の影響を除くと、2024年度のルノー・グループの純設備投資及び研究開発は4,066百万ユーロであり、売上高に占める比率は7.2%（2023年度は売上高の7.3%）、資産処分を算入すれば7.1%であった。

フリー・キャッシュ・フロー^(*)は、モビライズ・ファイナンシャル・サービシーズからの配当金600百万ユーロを含み、2,883百万ユーロであった。

(*) 自動車部門のフリー・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。）。

2024年12月31日現在の自動車部門のネット・キャッシュ・ポジションは記録的なレベルの7,096百万ユーロとなり、2023年12月31日現在の3,724百万ユーロと比較して3,372百万ユーロの改善となった。この増加は、好調なフリー・キャッシュ・フロー、ホース事業のプラスの影響（1,058百万ユーロ、うち324百万ユーロはアラムコへの10%持分の売却による。）、日産株売却による現金収入（852百万ユーロ）、及び日産からの受取配当金（142百万ユーロ）によるものである。これは、株主への配当金の支払い631百万ユーロ（うち540百万ユーロはルノーS.A.から株主への支払い配当金）、金融投資478百万ユーロ（うち260百万ユーロはフレクシスSASへの投資）、並びに主として自己株式及びIFRS第16号の影響に関連するその他の影響、-454百万ユーロによって一部相殺された。

自動車部門の流動性準備金は、2023年12月31日現在の17.8十億ユーロに対し、2024年12月末現在は18.5十億ユーロと高水準に達した。

配当金

2024会計年度の提案された配当金は1株当たり2.20ユーロで、昨年と比較して19%（1株当たり+0.35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21.5%である。当該配当金は全額現金で支払われ、2025年4月30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2025年5月8日、支払日は2025年5月12日の予定である。

(*) 日産株売却による-1,527百万ユーロのキャピタル・ロス及び日産への投資の減損-694百万ユーロを除く。

2025年度の財務見通し

需要の不確実性と規制上の制約がまだ顕著な市場において、ルノー・グループは、2024年度に行った発売の通年の効果と2025年度の商品攻勢が、コスト削減の加速と相まって、2025年度に恩恵を受けるだろう。これらは、業績と健全な現金創出への原動力となる。

特にヨーロッパにおけるCO₂排出規制（CAFE）の影響による市場の不確実性を考慮して、ルノー・グループは、2025年度に以下の事項の達成を目指している。

- ルノー・グループの営業総利益率、7%以上（予想されるCAFEのマイナス影響、約1ポイントを含む。）
- フリー・キャッシュ・フロー、20億ユーロ以上。モビライズ・ファイナンシャル・サービシーズ（以下「モビライズF.S.」という。）からの配当金150百万ユーロ（2024年度は600百万ユーロ）を含む。モビライズF.S.の配当政策は、欧州中央銀行及び信用格付機関が定める支払能力比率を引き続き遵守するための最低自己資本に基づいている。したがって、モビライズF.S.の配当性向は、金融残高と自己資本の水準に左右される。2024年度の金融残高は事業の拡大と平均車両価格の急上昇により大幅に増加したため、モビライズF.S.は150百万ユーロの配当を検討することになった。来年度以降、モビライズF.S.の配当金は再び過去の平均値に合致する水準まで回復する予定である（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。）。

別表

営業総利益に対するホースの会計上の影響

(百万ユーロ)	2022年 ⁽¹⁾	2023年	2024年

営業総利益 売上高に占める割合 (%)	2,570 5.5%	4,117 7.9%	4,263 7.6%
ホースの影響	87	482	97
ホースの影響を除いた営業総利益 売上高に占める割合 (%)	2,483 5.4%	3,635 6.9%	4,166 7.4%

(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。

配当性向の計算

	2023年	2024年
当期純利益、グループ持分 (百万ユーロ)	2,198	752
日産株売却によるキャピタル・ロス (百万ユーロ)	880	1,527
日産への投資の部分的減損 (百万ユーロ)	-	694
調整後当期純利益、グループ持分	3,078	2,973
1株当たり配当金 (ユーロ) 前年比変動	1.85	2.20 ⁽¹⁾ +18.9%
ルノーS.A.から支払われた又は支払われる配当金 (百万ユーロ)	540 ⁽²⁾	638 ⁽³⁾
配当性向	17.5%	21.5%

(1) 株主総会の承認を待つ2024会計年度の配当金。

(2) 2023会計年度に関して2024年に支払われた。

(3) 2024年12月31日時点の株式数に基づく見積り。株主総会の承認を待つ2025年に支払われる。

2024年度のハイライト

- ・ **2024年1月17日**：ルノー・グループ、世界販売台数の大幅増を発表：年間総販売台数は2022年度比+9%の2,235,345台。ルノー・グループは、そのコア・ブランドのうち3つを大きく成長させ、成功のダイナミクスを実証した。
- ・ **2024年1月29日**：ルノー・グループは、現在の株式市況とキャッシュ創出強化の両方を考慮し、アンペアのIPOプロセスを中止することを決定した。ルノー・グループは、アンペアが2025年に損益分岐点に達するまでアンペアの発展への資金提供を継続する。アンペア・キャピタル・マーケット・デーで発表された目標はすべて確定している。さらに、この決定はルノー・グループの財務ガイダンスと資本配分戦略に影響を与えるものではない。
- ・ **2024年2月8日**：日産はルノー・グループの2023年度通期業績に797百万ユーロ寄与。
- ・ **2024年2月15日**：ルノー・グループは、すべての財務内容が記録的な水準で大幅に改善した2023年決算を発表した。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。一定の為替レートでは17.9%増となった。ルノー・グループは、売上高の7.9%という記録的な営業総利益率（2022年度の5.5%から2.4ポイント増）と、3.0十億ユーロの記録的なフリー・キャッシュ・フロー（2022年度比0.9十億ユーロ増）を達成した。自動車部門のネット・キャッシュ・ポジションは、2023年12月31日時点で3,724百万ユーロとなり、2022年12月31日時点の549百万ユーロから3,175百万ユーロ改善した。ルノー・グループは、2024年にグループ営業総利益率7.5%以上、フリー・キャッシュ・フロー2.5十億ユーロ以上の達成を目指している。2023年度の配当案は1株当たり1.85ユーロで、前年度比1.60ユーロ増となる。配当性向はルノー・グループの連結当期純利益（親会社持分）の17.5%である。
- ・ **2024年3月15日**：ジェーシードゥコーは、ダッソー・システムズ、エビデン、オレンジ、ルノー・グループ、STマイクロエレクトロニクス及びタレスとともに、新メンバーとして、ソフトウェア・レピュブリックのエコシステムを強化する。ソフトウェア・レピュブリックは、7つのメンバーと複数のパートナーを擁し、地域と公共サービスが将来の課題に対応できるようサポートする新たなコラボレーションを期待することができる。
- ・ **2024年3月20日**：ザ・フューチャー・イズ・ニュートラルは、電動パワートレインに適合する3つの部品（電気モーター、パワーエレクトロニクス、トラクションバッテリー）の新たな再製造活動を開始する。

これは自動車部門ではヨーロッパ初の試みである。電気自動車を利用する顧客は、新品の純正部品か、より入手しやすく（最大30%安い）、資源とCO₂排出への影響を抑えるのに役立つ様々な高品質再生製品かを選択できるようになった。

- ・ **2024年3月20日**：ルノー・グループは、モビリティ・デザートにある人々の職場復帰を支援するため、ケアメーカーによる連帯イニシアチブ「Les voitures de future fonction」を開始した。このイニシアチブの対象となる車両は、ダチア・サンデロ（新車）と、renewが提供する中古車のセクションである。
- ・ **2024年3月22日**：2023年10月6日に署名された拘束力ある合弁会社契約に続き、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の合弁会社フレクシスSASの設立を完了した。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、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。
- ・ **2024年3月25日**：アンペアは、ラルディ・テクニカル・センターにイノベーション・バッテリーセル・ラボラトリーの礎石を据えたことを発表した。2025年に稼働するこの卓越した革新的センターは、バッテリーセルのプロトタイプングと評価を可能にし、技術的ブレイクスルーを予測する一助となる。
- ・ **2024年3月26日**：ルノー・グループとCEAは、画期的なデジタル設計と付加製造技術（3Dプリンティング）を組み合わせた新しい材料アーキテクチャの創造により、未来の自動車のための革新を続けている。このイノベーションにより、卓越した特性と適応可能でカスタマイズ可能な挙動を持つ構成部品の設計が可能になるであろう。自動車産業への応用の可能性は有望で、例えば車載の快適性などが挙げられる。
- ・ **2024年3月27日**：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）を日産に売却する意図を発表した。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。日産は、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。
- ・ **2024年3月28日**：ルノー・グループは、99,132,100株の日産株（日産の資本の約2.5%に相当）を日産に売却することにより、2回目の取引を完了した。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。
- ・ **2024年3月29日**：サンドヴィル工場は、2024年3月22日に設立された新合弁会社フレクシスSASにその専門知識を提供する。2026年以降、同工場はコネクティッド電子プラットフォームをベースとする新世代の100%電気自動車バンを製造する。
- ・ **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・グループに合流した。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。
- ・ **2024年4月23日**：ルノー・グループは、第1四半期の売上高が+5.9%（一定の為替レートによる）の11.7十億ユーロと発表した。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。ルノー・グループは、2024年度の財務見通しを以下のとおり確認する：グループ営業総利益率は7.5%以上、フリー・キャッシュ・フローは2.5十億ユーロ以上。
- ・ **2024年5月2日**：ルノー・グループは、2030年までにこの事業で50%の成長を目指す、自動車部品の再生におけるヨーロッパの新たなリーダー、The Remakersを立ち上げた。フランのRefactoryを拠点とするThe Remakersは、新会社としてザ・フューチャー・イズ・ニュートラルに加わる。
- ・ **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225百万ユーロであった。
- ・ **2024年5月15日**：ルノー・グループは、公共交通機関向けに野心的なレベル4の自動運転車の発売を開始すると発表した。ルノー・グループは、電気、ロボット化、事前装備されたミニバス・プラットフォームを開発しており、これは専門パートナーによる様々な自動化ソリューションを導入する予定である。実験は数年前から行われており、特に自動運転車の世界的エキスパートであるWeRideとの共同実験が発表される予定である。

- ・ **2024年5月31日**：ルノー・グループとジエリーは、パワートレイン技術のリーディングカンパニー「ホース・パワートレイン・リミテッド」の設立を発表した。各グループがこの新会社に50%ずつの株式を保有する。新会社は、ハイブリッド及び内燃パワートレインの構成部品とシステムの市場をリードする。ホース・パワートレイン・リミテッドは、年間売上高約15十億ユーロ、パワートレインの年間生産台数約5百万ユニットを見込んでおり、ハイブリッドシステム、内燃エンジン、トランスミッション、バッテリーソリューションを含む、グローバルパートナー向けの最先端パワートレイン技術の完全なポートフォリオを初日から揃えることになる。
- ・ **2024年6月7日**：ルノー・グループは、ビレロイ部品及びアクセサリ物流部門の拠点のオートメーション化にExotecを採用した。この次世代ソリューションの統合は、自動車メーカーとしては世界初であり、ルノー・グループの技術的変革のさらなる一歩となる。
- ・ **2024年6月28日**：アラムコは、企業価値を7.4十億ユーロと評価するホース・パワートレイン・リミテッド（「ホース」）の10%の株式を取得する最終合意に調印した。ルノー・グループとジエリーはそれぞれ45%の株式を保有する。
- ・ **2024年7月1日**：アンペアは、ルノー・グループ向けにLFP技術とCell-to-Packソリューションによる画期的なバッテリー戦略を発表し、ヨーロッパにおける車両コストの積極的削減と電気モビリティの民主化へのコミットメントを証明した。
アンペアは、NCM電池（ニッケル・コバルト・マンガン電池）を補完するLFP（リン酸鉄リチウム）技術を統合し、効率性と価格競争力を確保するヨーロッパのバリューチェーンを構築する。
アンペアはパートナーであるLGエナジー・ソリューションと共同で、パウチ型電池では世界初となるCell-to-Pack（CTP）技術を発表した。
これらの技術により、アンペアは2026年初頭から車両に搭載するバッテリーのコストを約20%削減する。この計画は、コスト削減と利益率向上を目指すアンペアのロードマップに沿ったものである。これは、記録的な速さで大きな変革をリードする同社の能力を裏付けている。
- ・ **2024年7月5日**：ルノー・グループは、「輸送と物流のための新エネルギー連合」に参加し、脱炭素化のための持続可能な革新的ソリューションを開発する専門家と協力する。電気モビリティと車両コネクティビティに関する専門家のノウハウは、サプライチェーン業務における温室効果ガス排出量の削減に貢献することとなる。このイニシアチブは、環境に配慮した取り組みを推進し、エネルギー転換において積極的な役割を果たすというコミットメントの一環である。
- ・ **2024年7月24日**：2024年上半期の業績：ルノー・グループは新記録を達成し、業績向上を継続。
- ・ **2024年7月25日**：日産が日本の会計基準に基づいて公表した2024/2025会計年度第1四半期（2024年4月1日から6月30日）のIFRS調整後の業績は、ルノー・グループの2024年第2四半期の当期純利益に見積額38百万ユーロのプラス寄与となる。
- ・ **2024年9月6日**：2023年12月31日現在、ルノー・グループの従業員による資本保有比率は5.07%となっており、ルノー・グループは3年連続で大規模な新規の活動を開始することでこの取り組みを継続する。そこでルノー・グループは、2030年度までに従業員の資本保有比率を10%にするという高い目標を確認した。
- ・ **2024年9月16日**：新型ルノー・マスターが、「インターナショナル・バン・オブ・ザ・イヤー」（IVOTY）の審査員による「2025年バン・オブ・ザ・イヤー」を受賞。
- ・ **2024年9月26日**：ルノー・グループは、2023年12月13日と2024年3月28日の2回にわたる日産株の売却を完了した後、3回目の売却を発表した。最大195,473,600株（日産の資本の約5.0%に相当）の日産株が日産に売却される予定である。
- ・ **2024年10月3日**：金属廃棄物のリサイクルと使用済み車両の回収における長年のパートナーであるルノー・グループとスエズは、自動車セクターの環境保護への移行を支援する戦略的契約を締結して、提携を強化する。ルノー・グループと廃棄物リサイクル・回収の世界的リーダーであるスエズが協力することで、ザ・フューチャー・イズ・ニュートラルの活動の展開が加速し、自動車の循環型経済において基準となるプレイヤーとしての地位が確立される。スエズはザ・フューチャー・イズ・ニュートラルの20%持分を取得し、ルノー・グループは現在80%の共同株主となっている。
- ・ **2024年10月8日**：アンペアとE2-CADは、組込みエレクトロニクス、特にパワーエレクトロニクスの分野で提携契約を締結したと発表した。この契約の一環として、アンペアはE2-CADの40%の資本を取得し、この分野におけるE2-CADのノウハウの恩恵を受ける。
- ・ **2024年10月11日**：ルノー・グループは、2年間の戦略的パートナーシップを通じて、ジャン・トッド国連事務総長ロードセーフティ特使の活動を支援する。このパートナーシップは、ルノー・グループの市場にお

いて、すべての人々のためのより安全で利用しやすいモビリティに向けたこれまでの取り組みを強化するものである。

- ・ **2024年10月21日**：スエズによる資本参加の完了後、ザ・フューチャー・イズ・ニュートラルは取締役会を設置。当該取締役会は株主を代表する3名で構成され、80%株主であるルノー・グループが2名、20%株主であるスエズが1名を任命した。
- ・ **2024年10月24日**：第3四半期の売上高 — ルノー・グループの売上高は、2023年第3四半期比1.8%増の10,701百万ユーロに達した。一定の為替レートによる増加率は5.0%であった。
- ・ **2024年10月24日**：ルノーリユーション・シェアプランは、再びルノー・グループの従業員に強い熱意を生み出し、当社の戦略的変革に対する従業員のコミットメントが確認された。第3回目となる今回は参加者の割合が大幅に上昇し、2023年度の36%から43%に達した。93,000人を上回る従業員が7株の無償株式を受け取る予定である。そのうち46,000人近くは、30%割引後の優待価格29.26ユーロで株式の引受けも行った。ルノーリユーション・シェアプラン2024のイニシアチブにより、合計で、ルノーS.A.の資本の0.64%に相当する約1.88百万株の追加株式がルノー・グループの従業員に譲渡される。この取り組みが終了した時点で、従業員はルノーS.A.の資本の約5.74%を保有することとなる。
- ・ **2024年11月7日**：日産が日本の会計基準に基づいて公表した2024/2025会計年度第2四半期（2024年7月1日から9月30日）のIFRS調整後の業績は、ルノー・グループの2024年第3四半期の当期純利益に見積額-111百万ユーロのマイナス寄与となる。
- ・ **2024年11月12日**：ルノー・グループは、従業員がその年に行った最も優れた発明を表彰する「ルノー・フレール・イノベーション・トロフィー2024」を授与した。第4回目となる今回は、技術、品質、カスタマー・リレーションズ、工業といったさまざまな分野で9件のイノベーションが受賞した。
- ・ **2024年11月15日**：ルノー/ダチア・ブランドが「カスタマー・サービス・オブ・ザ・イヤー2025」を受賞。
- ・ **2024年11月27日**：ルノー・グループ、We Drive Solar、MyWheelsは、ユトレヒト市と提携し、ヨーロッパ初のV2Gカーシェアリング・サービスを立ち上げた。ルノー・グループ、We Drive Solar、MyWheels、ユトレヒト市は、オランダにおける再生可能エネルギーの大きな成長に応じて、双方向充電技術であるVehicle-to-Grid (V2G) を利用したヨーロッパ初の大規模カーシェアリング・サービスを立ち上げるために提携した。ルノー・グループは、モビライズのV2G技術を搭載したルノー5 E-TECHエレクトリック500台を提供する予定である。We Drive Solarは双方向充電ステーションを供給、運営する。オランダの大手カーシェアリング・プラットフォームであるMyWheelsがこのフリートの運営に当たる。
- ・ **2024年12月2日**：アラムコが、ホース・パワートレイン・リミテッドの10%持分の取得を完了する。アラムコは、2024年6月28日に最終合意に調印した後、ホース・パワートレイン・リミテッド（以下、「ホース・パワートレイン」という。）の10%持分の取得を完了した。当該会社の価値は7.4十億ユーロと評価している。ルノー・グループとジーリー（ジーリー・ホールディング及びジーリー・オートを通じて）は、それぞれ45%の持分を保持している。この投資はホース・パワートレインとアラムコの戦略的パートナーシップを強化し、両社のノウハウとリソースを結集して、エンジンとトランスミッションの技術、合成燃料、及び潤滑油の進歩を追求するものである。
- ・ **2024年12月19日**：フランスのルノー・グループのマネジメントと労働組合CFE-CGC及びCFDTは、2025年から2027年までの期間の新たな3ヶ年社会協約に署名した。この協約は、従業員の保護、変革とスキル開発、業績と組織、価値の共有という4つの主要テーマを中心に展開される。

② 販売実績

概要

2024年度、ルノー・グループは全世界において2,264,815台（2023年度比+1.3%）の自動車を販売した。

- ・ ルノー：1,577,351台（2023年度比+1.8%）
- ・ ダチア：676,340台（2023年度比+2.7%）
- ・ アルピース：4,585台（2023年度比+5.9%）

ヨーロッパ^(*)では、ルノー・グループの販売台数は3.5%増加し、市場の2倍の進歩を遂げた。1,599,051台を販売したルノー・グループは、サンデロがすべてのチャンネルにわたるベストセラー車となり、自動車メーカーの表彰台に上った。

(*) ACEAヨーロッパの範囲。

ヨーロッパ以外では、インターナショナル・ゲーム・プランによって、ルノー・ブランドの販売台数は、カーディアンによりブラジル（+10.3%）において、またルノー・コリアの新会社初の車両であるグラン・コレオスの発売により韓国（+80.6%）において増加した。

2025年度には、7車種と2つのモデルチェンジが発売される予定である。

- ・ 特にルノー4 E-TECHエレクトリック、ダチア・ビッグスター、アルピーヌA390、モビライズ・デュオ及びベントによって、ヨーロッパでの電動化攻勢をサポートする。
- ・ インターナショナル・ゲーム・プランに沿って、戦略的地域において市場シェアを獲得する。

ルノー・グループ トップ15市場

売上	2024年度の 販売台数 ⁽¹⁾ (台)	乗用車／小型商用車 市場シェア (%)	2023年度からの 市場シェアの変動 (ポイント)
1 フランス	541,795	25.8	+0.2
2 イタリア	205,423	11.7	+1.1
3 トルコ	167,262	13.5	-0.9
4 スペイン	149,697	12.7	+0.4
5 ドイツ	144,586	4.7	-0.4
6 ブラジル	139,214	5.6	-0.2
7 英国	121,711	5.3	+0.7
8 モロッコ	67,686	38.4	+1.0
9 ベルギー＋ルクセンブルク	64,925	11.5	+1.0
10 ルーマニア	61,217	35.5	-2.7
11 ポーランド	54,785	8.8	-0.3
12 オランダ	49,851	9.8	+0.7
13 インド	41,729	0.9	-0.2
14 韓国	39,826	2.5	+1.2
15 ポルトガル	36,164	14.9	-0.4

(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)	2024年 ⁽¹⁾	2023年	変動率 (%)
ルノー・グループ	2,264,815	2,235,558	+1.3
ヨーロッパ地域（欧州自動車工業会（ACEA））	1,599,051	1,544,651	+3.5
ルノー	1,009,672	977,734	+3.3
ダチア	585,075	562,895	+3.9
アルピーヌ	4,304	4,017	+7.1
その他 ⁽³⁾	0	5	-100.0
ユーラシア、アフリカ、中東地域	310,161	314,430	-1.4
ルノー	225,798	227,291	-0.7
ダチア	84,348	87,134	-3.2

アルピーヌ	15	5	+200.0
アジア-太平洋地域	92,380	88,488	+4.4
ルノー	85,598	64,256	+33.2
ルノー・コリア自動車	6,539	21,980	-70.3
アルピーヌ	243	289	-15.9
その他 ⁽³⁾	0	1,963	-100.0
中南米地域	244,855	267,025	-8.3
ルノー	244,855	267,025	-8.3
ブランド別			
ルノー	1,577,351	1,548,973	+1.8
ダチア	676,340	658,309	+2.7
ルノー・コリア自動車	6,539	21,980	-70.3
アルピーヌ	4,585	4,328	+5.9
その他 ⁽³⁾	0	1,968	-100.0
自動車タイプ別			
乗用車	1,855,640	1,837,725	+1.0
小型商用車	409,175	397,833	+2.9

- (1) 暫定的数値
- (2) トゥイージーは四輪車であり、したがってトゥイージーを乗用車として登録しているバミューダ、チリ、コロンビア、韓国、グアテマラ、アイルランド、レバノン、マレーシア及びメキシコを除きルノー・グループの自動車販売台数には含まれない。
- (3) その他：モビライズ及びJMEVのブランドであるEVEASY。

ルノー・ブランド

世界で最も売れているフランス車ブランドであるルノーの2024年度の販売台数（乗用車及び小型商用車）は1,577,351台を記録し、継続的に成長している（2023年度比+1.8%）。ヨーロッパでは、ルノーはフランス（+0.4%）、スペイン（+10.8%）、英国（+21.4%）、イタリア（+6.7%）に牽引され、+1.7%増の市場において3.3%増の1,009,672台の販売を達成した。ルノー・ブランドは、一方では広く認められたハイブリッド車の提供（ICE販売台数の40%）によって、また一方では2年連続でカー・オブ・ザ・イヤーを受賞した100%電気自動車（セニックE-TECHエレクトリック（COTY 2024）及び11月と12月にフランスで最も売れた電気自動車であるルノー5 E-TECHエレクトリック（COTY 2025））の提供によって、その戦略を追求している。小型商用車市場では、ルノー・ブランドはヨーロッパにおいて310,458台の登録件数（2023年度比+4.6%）でトップ（ピックアップを除く）となった。ヨーロッパ以外では、ルノーは新モデルが発売された市場で成長を記録した。カーディアンのおかげで、ルノー・ブランドはブラジルで10.3%、モロッコで7.2%増加した。韓国では、ルノー・コリアの新会社初の車両であるグラン・コレオスが80.6%の伸びを記録した。

価値志向の戦略を追求するルノーは、Cセグメント以上での攻勢を継続し、セニックE-TECHエレクトリック、シンビオズ、ラファールを発売した。さらに、小売顧客への販売台数はルノー・ブランドの販売台数の2台に1台超を占めた。

2025年、ルノーは、ルノー4 E-Techエレクトリックの発売と、さまざまな市場での40kWhバッテリーを搭載した新バージョンで強化されたルノー5 E-Techエレクトリックの拡張により、電動化攻勢を継続する。

ダチア・ブランド

ダチア・ブランドは、2024年度に全世界で676,340台（2023年度比+2.7%）の販売台数を記録し、特にイタリア（+13.1%）、モロッコ（+16.3%）、スペイン（+12.4%）、ベルギー及びルクセンブルク（+15.4%）で記録的な市場シェアを達成した。この業績を牽引しているのは、サンデロ、ダスター、ジョガー、スプリングという柱となる4つのモデルに基づく強力な生産計画である。この勢いは、1月初めに受注が開始され、2025

年春にディーラーで入手可能となるビッグスターの登場により、2025年度も継続する予定である。ダチアはさらに、その中心的顧客層である小売客に対して最も多く販売されているブランドの表彰台の地位を確立した。ダチア・サンデロは、2017年以来再び、個人顧客の間で最も売れている車となるだけでなく、2024年度には、すべてのチャンネルを合わせた中で最も売れている車にもなっている。

2025年度には、ダチア・ブランドは、ビッグスターによってCセグメントに勢力を拡大することで、本質的なものに基づく戦略を継続する意向であり、また現在ハイブリッド・パワートレインで提供されている3モデル（ジョガー、ダスター、ビッグスター）の電動化にも注力している。

アルピーヌ・ブランド

アルピーヌの販売台数は4,585台となり、4年連続で増加した（2023年度比+5.9%）。アルピーヌ・ブランドの成長を牽引したのは、イタリア（+37.5%）、英国（+24.9%）、スペイン（+19.3%）、ドイツ（+10.6%）の市場であった。2024年度は、アルピーヌ初の100%電気のホットハッチであり、2025年度カー・オブ・ザ・イヤーを受賞したA290によって、アルピーヌの電動攻勢が開始された転換点であった。

2025年、アルピーヌ・ブランドは100%電気のスポーツファストバックであるA390をドリーム・ガレージに加え、特にアイルランドと北欧諸国（ノルウェー、フィンランド、デンマーク）において国際的な拡大を続ける予定である。

モビライズ・ブランド

モビライズは2024年10月以降、運転免許証を必要とするバージョンと必要としないバージョンの両方で、デュオの受注を開始している。モビライズ・ブランドは、電気自動車のドライバーにシンプルで利用しやすい充電ソリューションを提供するため、現在ルノー5 E-TECHエレクトリックとアルピーヌA290で利用可能な双方向家庭用充電サービスであるモビライズ・パワーの提供も強化している。さらにモビライズはフランスにおいて、またAutostrade per l'Italiaとの契約締結後はイタリアでも、モビライズ・ファスト・チャージ・ネットワークを継続的に拡大している。

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。

月次販売台数 — ルノー・グループ

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）	2024年 ⁽²⁾	2023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⁾	2,283,253	2,229,294	+2.4
内、パートナー向け生産			
日産	56,235	72,622	-22.6
三菱	20,028	31,689	-36.8
ダイムラー	32,791	32,791	+0.0
ルノー・トラック	19,943	30,397	-34.4
パートナーによるルノー・グループ向け生産			
カルサン・オートモーティブ（トルコ）	44,973	41,327	+8.8
日産（インド）	52,781	67,266	-21.5
eGT（中国）	32,252	54,119	-40.4

（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。

ルノー・グループ地域別地理的管理構造—各地域の国々（2024年12月31日時点）

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

タヒチ	モルドバ
英国	モンテネグロ

販売金融部門

自動車市場が2.3%の微増となる中で、モビライズ・ファイナンシャル・サービスの新規融資は2023年度と比較して+2.4%増加した。

モビライズ・ファイナンシャル・サービスは2024年度に1,282,066件の融資を実行したが、この件数は2023年度と比較して安定したものであった（+0.6%）。中古車融資は、融資実行済み契約が310,747件となり、2023年度と比較して5.9%減少した。

普及率は、2023年度から1.1ポイント下降して42.3%となった。

新規融資額（クレジットカード及び個人融資を除く。）は、登録件数の増加、平均融資額の増加、及び2024年度期首のマイノートの買収により、2.4%増の21.5十億ユーロとなった。

2024年度のリテール業務に関連する平均稼働資産（APA）は合計41.5十億ユーロであり、2023年初以来の新規融資の増加と2024年度期首に行ったマイノートのポートフォリオの統合により10.8%増加した。

ホールセール業務に関連する平均稼働資産（APA）は、4.2%増の10.9十億ユーロとなった。全体では、平均稼働資産は2023年度と比較して9.4%増加し、合計で56十億ユーロとなった。

モビライズ・ファイナンシャル・サービス融資実績

		2024年	2023年	変動率 (%)
融資契約件数	千件	1,282	1,274	+0.6
- 中古車に関する契約を含む	千件	311	330	-5.9
新規融資	十億ユーロ	21.5	21.0	+2.4
平均稼働資産	十億ユーロ	56.0	51.2	+9.4

ブランド別の普及率

	2024年 (%)	2023年 (%)	変動 (ポイント)
ルノー	43.1	43.4	-0.2
アルピヌ	23.9	20.9	+3.0
ダチア	46.2	47.6	-1.4
ルノー・コリア自動車	28.1	51.9	-23.8
モビライズ	n.a.	528.6	n.a.
日産	35.8	37.1	-1.3
三菱	12.5	7.2	+5.3
モビライズ・ファイナンシャル・サービス	42.3	43.4	-1.1

地域別の普及率

	2024年 (%)	2023年 (%)	変動 (ポイント)
ヨーロッパ地域	44.5	46.0	-1.5
中南米地域	33.6	30.6	+3.0
アフリカ、中東及びアジア 太平洋地域	29.0	33.9	-4.9
ユーラシア	0.0	0.0	+0.0
モビライズ・ファイナンシャル・サービス	42.3	43.4	-1.1

モビライズ・ファイナンシャル・サービスのサービス実績

	2024年	2023年	変動
サービス契約件数（千件）	3,701	3,872	-4.4%
サービス普及率	164.3%	178.5%	-14.3 pts

2024年度に販売された保険及びサービスの件数は2023年度と比較して-4.4%減の3.7百万件であった。

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)	2024年	2023年	変動
ルノー・グループ売上高	56,232	52,376	+7.4%
営業総利益	4,263	4,117	+146
営業利益	2,576	2,485	+91
正味財務収益及び費用	-517	-527	+10
関連会社の寄与額	-521	880	-1,401
内、日産	-483	797	-1,280
当期純利益	891	2,315	-1,424
自動車部門の営業フリー・キャッシュ・フロー ⁽¹⁾	2,883	3,024	-141
自動車部門のネット・キャッシュ・ポジション	+7,096 2024年12月31日 現在	+3,724 2023年12月31日 現在	+3,372
資本	31,102 2024年12月31日 現在	30,634 2023年12月31日 現在	+468

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

財務成績に対するコメント

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)	2024年					2023年				
	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	10,446	13,926	9,347	16,800	50,519	10,515	14,335	9,394	13,906	48,150
販売金融	1,246	1,309	1,340	1,749	5,644	974	1,004	1,102	1,101	4,181
モビリティサービス	15	16	14	24	69	9	12	11	13	45
合計	11,707	15,251	10,701	18,573	56,232	11,498	15,351	10,507	15,020	52,376

(%)	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	-0.7	-2.9	-0.5	+20.8	+4.9
販売金融	+27.9	+30.4	+21.6	+58.9	+35.0
モビリティサービス	+66.7	+33.3	+27.3	+84.6	+53.3
合計	+1.8	-0.7	+1.8	+23.7	+7.4

ルノー・グループの売上高は2023年度比7.4%増の56,232百万ユーロに達した。一定の為替レート^(*)によれば、増加率は9.0%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50,519百万ユーロで、2023年度と比較して4.9%増加した。これには、主にアルゼンチン・ペソ、トルコ・リラの下落、及びそれより程度は低いもののブラジル・レアルの下落に関連する1.4ポイントの為替のマイナス影響が含まれる。一定の為替レート^(*)によれば、主に以下の事由により、増加率は6.3%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：発売の影響拡大による登録件数の増加と、進行中の製品攻勢を維持するために2023年度に比べてディーラーシップ・ネットワーク内の在庫補充が増加したことに伴い、+1.3ポイント。
2024年12月31日現在、新車の総在庫は540,000台で、そのうち独立系ディーラーに437,000台、ルノー・グループに103,000台となっている。
- ・ 製品構成：ルノー・グループの最近の発売（セニック、ラファール、ダスター、シンビオズ、ルノー5、コレオス、エスパス等）に沿った1年間の堅実な改善による+2.7ポイント。これは、ゾエの生産終了、サンデロの継続的な成功及び新型マスターへの移行によるマイナス効果を相殺して余りあるものであった。
- ・ 価格：価格安定化の段階に入ったことを反映して、予想通り+0.6ポイント。ルノー・グループは、コスト削減の一部を主に内容を通じて顧客に還元する一方で、価格政策によって為替のマイナス影響を相殺することを目指している。これにより、営業総利益を守りつつ、ルノー・グループの自動車の競争力をさらにサポートしていく。
- ・ 地理的構成：+0.4ポイント。
- ・ パートナーに対する売上：-0.9ポイント。これは新製品の発売前の過渡期におけるパートナー向け新車販売台数の減少によるものであり、共同プロジェクトの立上げに伴うパートナーへの研究開発費の請求により一部相殺された。
- ・ その他：+2.2ポイント。これは主に部品及びアクセサリーの好調な業績に関連するものである。

当グループの営業総利益に対する事業セグメント別寄与

(百万ユーロ)	2024年	2023年	変動
自動車部門	2,996	3,051	-55
部門売上高に対する比率	5.9%	6.3%	-0.4 pts
販売金融	1,295	1,101	+194
モビリティサービス	-28	-35	+7
合計	4,263	4,117	+146
グループ売上高に対する比率	7.6%	7.9%	-0.3 pts

ルノー・グループは、絶対値で4,263百万ユーロ、2023年度比146百万ユーロ増の記録的な営業総利益を上げた。これは売上高の7.6%に相当する。

ホース事業の影響による調整後^(*)では、ルノー・グループの営業総利益率は絶対値で15%増加し、2023年度の6.9%から2024年度の7.4%へ、0.5ポイント上昇した。

(*) ホース事業の影響による調整には、2024年5月31日の連結除外に先立つ2023年度（12ヶ月間）及び2024年度（5ヶ月間）の資産償却の停止、並びに連結除外後にホースから請求された利益（2024年度の7ヶ月間）が含まれる。

自動車部門の営業総利益は自動車部門の売上高の5.9%を占め、2023年度の3,051百万ユーロに対して2,996百万ユーロであった。この変動は主に以下により説明される。

- ・ +143百万ユーロの外国為替によるプラスの影響（主にトルコ・リラの下落による生産コストへの影響に起因）。
- ・ +4百万ユーロの安定的な台数効果（ルノー・グループの販売台数のプラス効果がパートナーへの販売台数の減少により相殺されている。）。
- ・ 価格/構成/製品強化及び費用の効果が合計で325百万ユーロのプラス効果を上げた。好調な購買業績とそれより程度は低いものの原材料の追い風により、価格/構成/製品強化効果は-467百万ユーロのマイナスとなり、コストは792百万ユーロ減少した。
ルノー・グループは、コスト削減とその利益の一部の顧客への還元を継続することで、価格と内容の面での魅力的な車両を提供し、その競争力を高める一方で、特に新型車やモデルチェンジに関する規制要件を相殺している。ルノー・グループの戦略は、これら2つの効果の組み合わせに取り組んで、利益率を改善することである。
- ・ 研究開発費のマイナスの効果-115百万ユーロ：2024年度の対2023年度比研究開発費総額の増加及び資産化率の低下（-7.4ポイント）は、パートナーへの研究開発費の請求及び資産計上した研究開発費の償却額の減少により一部のみ相殺された。
- ・ 販管費は177百万ユーロ増加のマイナス影響であるが、これは主にブランドの攻勢やモータースポーツ活動に関連するマーケティング費用の増加によるものである。
- ・ 「その他」の項目は、アフターサービス業務の好調な業績により、+157百万ユーロのプラスとなった。
- ・ 連結除外前、ホースはIFRS第5号「売却目的で保有する資産」の会計処理下にあり、そのため資産の償却は停止されていた。ホースは2024年5月31日に連結から除外されたため、ルノー・グループからホースに支払われる請求書には、再び償却費用とホースの利益が含まれている。これら2つの要素の累積効果は、営業総利益に対して6月分として-55百万ユーロ、下半期では-330百万ユーロ、通年では-385百万ユーロのマイナス効果を与えた。

ルノー・グループの営業総利益に対するモビライズ・ファイナンシャル・サービスズ（販売金融部門）からの寄与は2023年度の1,101百万ユーロに対して1,295百万ユーロに達した。これは主に、顧客金融事業が引き続き好調に推移したことに加え、2023年度に見られたスワップ評価のマイナス影響-84百万ユーロが今回はなかったことによるものである。

ルノー・グループの営業総利益に対するモビリティサービス部門からの寄与は、2023年度と比較して7百万ユーロ増加し、2024年度は-28百万ユーロであった。

自動車部門の営業フリー・キャッシュ・フロー

(百万ユーロ)	2024年	2023年	変動
税金・利息調整後キャッシュ・フロー (日産及びモビライズ・ファイナンシャル・サービスズからの受取配当金を除く)	+4,260	+4,389	-129
モビライズ・ファイナンシャル・サービスズからの受取配当金	+600	+600	-
必要運転資本の増減	+844	+637	+207
有形固定資産及び無形資産への投資（処分との純額）	-2,915	-2,632	-283

リース用車両及びバッテリー	+94	+30	+64
自動車部門の営業フリー・キャッシュ・フロー	+2,883	+3,024	-141

自動車部門の営業フリー・キャッシュ・フローは、以下の要素に起因して、+2,883百万ユーロのプラスであった。

- ・ 379百万ユーロ（2023年度は496百万ユーロ）のリーストラクタリング費用を含む、+4,260百万ユーロの税金・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）。
- ・ 600百万ユーロ（2023年度と比較して安定）のモビライズ・ファイナンシャル・サービスズからの配当金。
- ・ 必要運転資本の+844百万ユーロのプラスの変動。
- ・ 94百万ユーロ（2023年度は282百万ユーロ）の資産売却を含む-2,915百万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）。
- ・ +94百万ユーロ（2023年度は+30百万ユーロ）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）

2024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	1,762	1,153	2,915
販売金融部門	24	0	24
モビリティサービス部門	7	10	17
合計	1,793	1,163	2,956

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

2024年度の投資額の総額は、主として小型商用車（新型マスターICE及びEV）、ダチア（新型ダスターICE/HEV及びビッグスター）及びCセグメント（ラファール及びシンビオズ）のリニューアルや、電気自動車ラインナップ（セニックE-TECH、ルノー5 E-TECH、ルノー4 E-TECH）及び電動パワートレインの展開によって、2023年度に比べて増加した。韓国におけるグラン・コレオス及びブラジルにおけるルノー・カーディアンの発売にも投資が行われた。

損益計算書に計上された研究開発費

損益計算書に計上された研究開発費の分析は以下のとおりである。

（百万ユーロ）	2024年	2023年	変動
研究開発費	-2,668	-2,582	-86
資産計上した開発費	1,163	1,316	-153
研究開発の資産化率	43.6%	51.0%	-7.4 pts
償却	-769	-878	+109

損益計算書に計上された研究開発費総計 ⁽¹⁾	-2,274	-2,144	-130

(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。）。

2024年度の研究開発費の増加は、主にヨーロッパにおける電気自動車ラインナップの開発（特にルノー4、トゥインゴ、アルピース）、及びソフトウェア定義自動車技術（SDV）への投資に関連するものである。

資産化率が2023年度の51%から2024年度の43.6%まで低下したのは、主にソフトウェア定義自動車技術とといったいくつかのプロジェクトの資産化がなかったことによる。

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）	2024年	2023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）	1,793	1,352	+441
及び無形資産（資産計上した開発費を除く）			
第三者に対する設備投資請求その他	-75	-57	-18
製造及び販売純投資額（研究開発費を除く）（1）	1,718	1,295	+423
ルノー・グループの売上高に対する割合	3.1%	2.5%	+0.6 pts
研究開発費	2,668	2,582	+86
第三者その他に請求される研究開発費	-414	-342	-72
研究開発費純額（2）	2,254	2,240	+14
ルノー・グループの売上高に対する割合	4.0%	4.3%	-0.3 pts
設備投資及び研究開発費純額（1）+（2）	3,972	3,535	+437
ルノー・グループの売上高に対する割合	7.1%	6.7%	+0.4 pts
資産売却を控除した設備投資及び研究開発費純額	4,066	3,817	+249
ルノー・グループの売上高に対する割合	7.2%	7.3%	-0.1 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7.1%に達した（2023年度は6.7%）。資産の処分を控除すれば94百万ユーロであり、この割合は7.2%であった。

2024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）

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
2024年度の営業フリー・キャッシュ・フロー	+2,883
受取配当金	+142
ルノー株主及び少数株主に対する支払配当金	-631
金融投資等	+978
2024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	+7,096

2024年12月31日現在の自動車部門のネット・キャッシュ・ポジションは記録的なレベルの7,096百万ユーロとなり、2023年12月31日現在の3,724百万ユーロと比較して3,372百万ユーロの改善となった。この増加は、好調なフリー・キャッシュ・フロー、ホース事業のプラスの影響（1,058百万ユーロ、うち324百万ユーロはアラムコへの10%持分の売却による。）、日産株売却による現金収入（852百万ユーロ）、及び日産からの受取配当金（142百万ユーロ）によるものである。これは、株主への配当金の支払い631百万ユーロ（うち540百万ユーロはルノーS.A.から株主への支払い配当金）、金融投資478百万ユーロ（うち260百万ユーロはフレクシスSASへの投資）、並びに主として自己株式及びIFRS第16号の影響に関連するその他の影響、-454百万ユーロによって一部相殺された。

自動車部門のネット・キャッシュ・ポジション

(百万ユーロ)	2024年12月31日	2023年12月31日
長期金融負債	-5,574	-8,044
短期金融負債	-4,580	-3,920
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	+718	+300
短期金融資産	+1,183	+923
現金及び現金同等物	+15,349	+14,465
自動車部門のネット・キャッシュ・ポジション	+7,096	+3,724

自動車部門の流動性準備金は、2024年12月31日現在で18.5十億ユーロに達した。これらの準備金の内訳は以下のとおりである。

- ・ 15.3十億ユーロの現金及び現金同等物。第三者の現金0.1十億ユーロにより減額されている。
- ・ 3.3十億ユーロの未使用確定与信枠

2024年12月31日現在、モビライズ・ファイナンシャル・サービシーズ（旧RCIバンク）は、13.5十億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
- ・ 4.5十億ユーロの欧州中央銀行適格担保
- ・ 4.5十億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－2024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

	2024年	2023年	2022年	2021年	2020年
研究開発費純額（百万ユーロ） ⁽¹⁾	2,254	2,240	1,983	1,955	2,383 ⁽²⁾
公表されたルノー・グループ売上高（百万ユーロ）	56,232	52,376	46,391	41,659	43,474
ルノー・グループ研究開発費支出比率	4.0%	4.3%	4.3%	4.7%	5.5%
ルノー・グループの特許	694	667	659	650	826
内、ルノー及び日産による共有の特許	39	101	200	322	352

(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・トゥイー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、データマナタイズ、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。

必要な技術的転換を確実にするために必要な革新計画を実行するために、研究及び先端エンジニアリングのコミュニティは、約1,000人の従業員と80人の博士課程の学生で構成され、特定の分野又は職業に可能な限り密接に配属されている。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。革新の力は、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、並びに現在及び将来の顧客の利益のために設計されている。

研究及び先端エンジニアリング活動は、5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。シミュレーション/検証手段とモデルの発展は、エンジニアリング業績プランを通じて運営されている。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。

最後に、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。

2024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5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。



2024年計画におけるR&AE予算の比率

革新業績方策

エンジニアリングの業績は、標準化によって多様性を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、それに耳を傾けて永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・方法論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ことができる。
- ・ 各々部門長に報告を行う48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。専門ノウハウのリスト（現在までに48分野）は決まったものではなく、会社の戦略的課題に合わせて進化していくものである。例えば、この2年間で、「ディーゼルエンジン」と「ガソリンエンジン」領域は統合されたが、新たに「水素」領域が創設され、「組み込みソフトウェア」と「電気自動車充電エコシステム」領域が強化された。
- ・ 300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。
- ・ 600名の担当者は、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。

2024年、ノウハウ部門は当社の目標に沿った国際展開を開始した。フランスがノウハウの中心であることに変わりはないが、現在ではこの部門の従業員数の10%が国際センターに拠点を置いている。

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た新しい機関の一部として、新たな責任を割り当てられた。

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。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。2024年には、RTK（韓国のエンジニアリング・センター）内に、専用のスキルだけでなく、POC（概念実証）やアドバンスド・エンジニアリングの段階と開発段階との間の移行を促進するための共有ビジネス・スキルも組み合わせた新しいオープン・ラボが発足した。

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術界のパートナーを問わず、競争的産業、業績、節約の世界で、この種の連携革新は、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、「ルノーリューション」戦略プランの発展に効果的な道具である、研究及び先端エンジニアリングの活動において、常に重要な地位を占めていた。

2024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。この年、23件の案件が提出され（2023年比で横ばい）、現時点で9件が受け入れられ、7件がまだ審査中で、7件が拒否された。ルノーは2024年に、「自動車投資支援」プロジェクト募集の一環として、評価を最終決定し、12件の意欲的なプロジェクトを開始した。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は強化され、将来の技術（バッテリー、SDV、AIなど）のすべてをカバーする10件の欧州共同プロジェクトの提出に貢献した。

ルノー・グループの革新的なプロジェクトには、ブリュッセルで開催されたEUCAR30周年記念年次会議で大きく紹介されたものがある。まず、RESディレクターのジャン＝フランソワ・サレシーが、モビリティの社会的・経済的影響に関する円卓会議に参加し、その後、ルノー、モビライズ、ソフトウェア・レピュブリックは共同で、参加者全員（OEM代表、欧州委員会など）を前に、ルノー・グループの「人間志向」の革新（ヒューマン・ファースト・プログラム、H1stビジョン、グリーン・トランジションを支えるデジタル化）の具体例を紹介した。

サプライヤーとの革新におけるパートナーシップの好例が、2024年10月のパリモーターショーで発表された、脱炭素ロードマップにおけるルノー・グループの立場を示すデモカー「エンブレム」の製造である。この車両の開発は、パートナーシップと共同革新に基づいて行われた。

エンブレムの詳細については、「2024年に注目すべきコンセプト・試作品・デモ機の一部」を参照のこと。

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。2024年には、年次のCIFREキャンペーンにより、37個の論文テーマの収集と検証につながった。こうした努力の結果、

ルノー・グループの事業体における博士課程の学生の平均数は、2023年と比較して約15%増加することになる。2024年末時点で、ルノーは80人超の博士課程の学生を受け入れている。以下に、2024年に開始された事例を示す：

- ・ ナトリウムイオン電池セルのカレンダーエージング
- ・ 道路の安全性のためのV2Xデータマネジメント
- ・ ADAS検証用仮想データ生成 など

ルノーはまた、革新の重要な推進力でもある戦略分野の6つの調査チームに携わっている。

2024年には、以下の多様なテーマにつき3つの新たなイニシアチブが立ち上がった。

- ・ ソフトウェア定義自動車（SDV）における安全性
- ・ 複雑な環境下で持続可能な業績を上げるためのプロジェクト・マネジメントの未来
- ・ パワーエレクトロニクス

チームの名称	学術スポンサー	他のパートナー
SUPPLY CHAIN OF THE FUTURE	Ponts Paris Tech	ミシュラン、Casino、 ルイヴィトン
DATA TO MAXIMISE VALUE CREATION	LABEX、リヨン大学	Enedis、Mob-Energy
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
CYBERSECURITY (ICMS)	テレコムパリテック	Wavestone - タレス - ノキア - Valeo - ANSSI、 Road Safety Delegation等
ELECTRIFIED PROPULSION PERFORMANCE IN VEHICLES	Institut de Recherche en Communications et Cybernétique (IRCCYN)、École Centrale Nantes	
AI4I: AI FOR INDUSTRY	テレコムパリテック	Valeo、エアバス、Idemia

現在の6つの調査チーム

主力共同プロジェクトに特化：TRANSENSUS-EV

TRANSENSUS-EVは、ルノー・グループにとって重要なプロジェクトである。欧州委員会がHorizon Europeプログラムの一環として資金を提供し、欧州の主要OEM（VW、BMW、トヨタ、ボルボ、フォードなど）が結集したこのプロジェクトは、道路交通のライフサイクル分析、特に電気自動車バッテリーの計算に関する欧州共通のアプローチを定義し、提案することを目的としている。

2023年に開始されたこのプロジェクトは2024年も継続され、今年、（特にEUCAR年次会議で）得られた初期の成果を発表することができた。

CEAとのパートナーシップに特化：

ルノーとCommissariat à L'Énergie Atomique et aux Énergies Alternatives (CEA) の戦略的パートナーシップは、ルノーとCEAのさまざまな事業体（LIST、LETI、LITEN、INES.2S）との提携をすべて網羅している。これらの提携は、電気・電子自動車アーキテクチャ、パワーエレクトロニクス、サイバーセキュリティ、AI、トラクションバッテリーのバッテリー老化モデル、バッテリーの自動分解、付加製造技術（ルノーはHP-CEA 3Dプリントハブの提携パートナー）、インダストリー4.0、生産拠点の脱炭素化など、多くの技術分野をカバーしている。また、ルノーとCEAは、欧州の研究プロジェクト公募（再利用バッテリーの経年劣化に関する欧州Batterreverseプロジェクトなど）にも共同で応募している。

その一例として、「構造化メッシュ・アーキテクチャ」の革新プロジェクトが2年間にわたって実施され、その結果、12件の特許が出願された。この革新により、単一の材料と3D付加製造技術で、機械的挙動が適応し、パフォーマンスが改善された構成部品を入手することが可能になった。これらの、自動車産業への応用の可能性は有望であり、快適性が優先される。より効率的で軽く、カスタマイズ可能なこの構成部品は、

シートクッション、裏地、アームレスト、及びセンターコンソールなど、通常複数の材料を組み合わせで作られる他の部品に取って代わる可能性がある。

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・エレクトリシティと緊密に協力し、「ルノー5」を含む、将来の電気モデルのためのカーボンフットプリントを削減した最先端のバッテリーを競争力のある価格で生み出すだろう。

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10%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・プロトタイピ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。

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を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。この本当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。完全な所有として登録された特許数の大幅かつ継続的な加速は、2022年から見られるように(2021年比で2024年は92%増)、同社が例えばソフトウェアやバッテリー及びそれらの統合、サービスで行っている技術シフトの度合いを反映したものである。例えば、新たな特許のうち、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する特許の割合が増加しており2024年末には60%に達している。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たコイル状ロータテクノロジーである。2022年に発表された、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、複合エネルギー(電気と水素)、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。2024年のルノー・グループの保有特許数は15,000を超えた。

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。当社全体へ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パーボディ）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2024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、新車開発の1年加速プログラムに貢献している。

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や産業段階の上流工程を必要とせずに、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、エネルギーマネジメントなど）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、デジタルツイン、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、人間を製品設計や検証ループに戻すことができる。ルノー・グループは2023年、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。以来、このシミュレータは設計段階の早い段階で、シャシー、タイヤ、操縦のパフォーマンスに関する仮説をテストするために使用されている。このようなシミュレーションは、特定の技術的な選択を予測し、一般的により高価で後回しになるテストを最適化するのに役立っている。

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。「デジタル化・エネルギー移行」は革新の課題である。

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年末に発表されたグーグルやクアルコム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。

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。新型ルノー5エレクトリックは、Mobilize V2Gサービスを利用する最初のルノー車であり、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。

レアアースを使用しない電気モーター

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。

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。

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。（「気候変動緩和に関する行動計画」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。

2024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。

ローラン・ギャロスと公共交通機関のための自律走行シャトル

ローラン・ギャロス2024大会のプレミアムパートナーであるルノーは、WeRideとともに電気、自律走行シャトルのトライアルを実施し、革新的な取り組みを行った。その目的は、スタジアムへのアクセスを容易にすると同時に、自動公共交通サービスの新技術の完成度を実証することだった。

ヨーロッパだけでも400を超える主要都市が、持続可能な都市モビリティ計画を順次策定し、住民のモビリティを継続的に確保しながら、ゼロ・エミッション・モビリティや低排出量モビリティを推進していく。

ルノー・グループにとって、自動化された輸送は、こうしたニーズの高まりに効果的に対応するための適切かつ必要なソリューションである。この10年の終わりまでに、ルノー・グループは、専門パートナーの自動化ソリューションを統合できるロボット化電気ミニバスのプラットフォームを開発する予定である。

よりフレキシブルな、運転手のいない自律走行ミニバスは、24時間365日安全に運行でき、既存のソリューション（電車、路面電車、バス）のゼロ・エミッションの代替手段又はコストと乗客キロ当たりのCO₂排出の点で効率的な補完手段となる。集団での運行には、シンプルな遠隔監視システムが必要となる。



「U1st Vision」 人間中心の革新的モビリティサービス

2024年5月、ビバテックにおいて、スマートで安全かつ持続可能なモビリティのための革新的エコシステムであるソフトウェア・レピュブリックは、「U1st Vision」（You First Vision）コンセプトを発表した。これは、革新的な技術デモ機で、「市民により身近な」サービスのビジョンを示し、さまざまな、パーソナライズされた、安全な現地化サービスに簡単にアクセスできる商品を提供する。



最初のユースケースは、「Health Pop-Up」健康サービスモジュールである。これは21の医療パラメーターを組み込み、人工知能を搭載したアバターなど12のイノベーションを特徴としている。このモジュールは、予防ケア、診断、疾病モニタリングのための統合されたワンストップ・モバイルサービスを提供することで、「医療砂漠」で直面する課題に対処する。このモジュールは医療アシスタントによって管理され、医療専門家との遠隔相談を可能にする。

合計22社がこのプロジェクトに参加した：

- ・ ソフトウェア・レピュブリックのメンバー7社（ルノー・グループ、ダッソー・システムズ、アトスグループのエビデン、ジェーシードウコー、オレンジ、STマイクロエレクトロニクス、タレス）
- ・ ヘルスケア分野のパートナー企業3社（EssilorLuxottica、Praesens、Withings）

- ・ 他の12社の参加者（ANCT、Emsense、フレクシス、Kanopymed、Loxamed、Mon Espace Santé、NorbertHealth、OneVisage、Orosound、Sonup、TIB、Usense）

ルノー・エスタフェット・コンセプト：100%電気、インテリジェント、適応性を備えた都市向け多目的車

エスタフェット・コンセプトは、ルノーの将来の電気自動車バンのビジョンであり、ルノー・グループ、ボルボ・グループ、CMA CGMグループによって設立された独立企業であるフレクシスが、エネルギー転換とラストワンマイル・ロジスティクスの課題に対応するために製造する製品の先駆けである。

都市向けにデザインされたエスタフェット・コンセプトは、コンパクトかつ広々としている。カンダクL2のフットプリントとクリオの俊敏性、マスターの積載能力を兼ね備えている。ドライバーのために設計されたエスタフェット・コンセプトは、人間工学に基づいた設計により、時間と安全の面で運転を最適化する。

コネクティッドでインテリジェントなこの車両は、アンペアが開発したFlexEVanプラットフォームのSDV（ソフトウェア定義自動車）電子アーキテクチャの恩恵を受けている。これにより、リアルタイムアップデートや予知保全などの先進機能の統合が可能になり、約20%の運用コスト削減に寄与する。



A390_β：アルピーヌの新しいファストバックスポーツシルエットと革新的なテクノロジー

流動性、スポーティ、ゆとり：アルピーヌがデザインしたドリーム・ガレージの3モデルのうち、A390_β（ベータ）の展示用自動車は、2番目のモデルの先駆けである。その流麗で空気力学的なラインは、将来の5人乗り市販モデルの片鱗を示している。100%電動で、日常使いのために設計され、よりスポーティなドライブのためにレーシングマシンに変身することもできる。

アンペアのAmpRミディアムプラットフォームを大幅に改良したものをベースに、3つの電気モーター（フロントに1つ、リアに2つ）を搭載し、革新的な非永続4輪駆動システムを採用する。具体的には、アルピーヌのエンジニアが開発・完成させたインテリジェント・トルク・マネージメント・システムによって車軸のトラクションが管理される（アクティブ・トルク・ベクタリング）。

フロントとリアの車軸間、及び左右独立してリアホイールへのトルク配分をインテリジェントに制御することで、このテクノロジーは車両の前後方向のパフォーマンスとコーナリングダイナミクスを最適化し、各ホイールのグリップレベルにかかわらず、高いレベルの安心感と信頼性を確保する。

アクティブ・トルク・ベクタリングによってモニタリングされる3つの電気モーターの組み合わせは、限定生産されるハイパーカーに限られており、このセグメントでは世界初となる。



Alpenglow Hy6、アルピーヌ初の水素エンジン6気筒内燃機関を搭載した試作品

2022年にコンセプトカーとして最初に発表されたAlpenglowは、2024年のパリモーターショーで最も完成度の高いバージョンとして復活した：Alpenglow Hy6である。

世界初であり、この刷新の中心となる新型3.5リッターV6ツインターボ付エンジンは、水素での走行に特化して設計されている。このエンジンは、ヴィリー・シャティヨンのアルピーヌ・チームによって2年の歳月をかけて開発された。その卓越した性能（740hp/600rpm、最高速度330km/h以上）と音楽性に加え、水素内燃機関技術は、アルピーヌを、スポーツ車両とモータースポーツの脱炭素化に向けた有望な新アプローチを提供する先駆けとした。



低炭素モビリティへの挑戦を続けるデモ機、ルノーエンブレム

2024年のパリモーターショーに出展され、アンペアによって発表されたルノーエンブレムのデモ自動車は、エンジニアリングの傑作であり、革新の実験室である。その野心的な目標は、前例のないレベルの脱炭素化を達成しながら、居住性、快適性、ハイテクさを備えた、実用的なファミリー試作品を設計することである。

これを実現するために、ルノーエンブレムはエコデザインに基づいた仕様で設計された。エンジニアとデザイナーが協力し、空気力学と効率性のための最良の解決策を見出した。その驚くべき結果として、全長4.80mのエレガントなシューティングブレークは、このブランドの未来のデザイン・ランゲージを体現し、車内には新規の大型なオープンRパノラマ・スクリーンを備えている。電気と水素を動力源とする100%電動「デュアル・エナジー」エンジンをリアに搭載し、短距離でも長距離でも低炭素の旅に適した先進的なコンビネーションを提供する。



自動車のライフサイクル分析に基づく方法論

ライフサイクル分析（LCA）は、ゆりかごから墓場まで、自動車の環境への影響を定量化するために用いられる科学的手法であり、原材料の抽出、部品の生産、車両の組み立て、輸送、使用、メンテナンス、リサイクルを要素とする、ルノー・グループが使用する国際的なマルチ基準ツールである。主な用途の1つは、車両1台あたりのCO₂換算量（CO₂eq）で測定される温室効果ガス排出量に関連する地球温暖化係数を算出すること

である。なお、ルノー・グループは200,000km走行時の実際の燃費を算出している。ルノー・グループとアンペアは、自動車のライフサイクル全体の影響を測定するというフランスの自動車産業による提案も支持している。例えば、ルノーメガーヌE-TECHエレクトリックのライフサイクルにおけるCO₂eqは24トンである。これは、化石燃料で走行する同等のモデル（ガソリンエンジン搭載のキャプチャーでは50トンのCO₂eq）のほぼ半分であり、CO₂eq排出量という点ではオール電化モビリティの方が有利であることを示している。エンブレムプロジェクトは、ゆりかごから墓場まで、ほぼ90%の削減となる、わずか5トンのCO₂eq排出を目指している！

第4【設備の状況】

1【設備投資等の概要】

「設備投資及び研究開発」を参照のこと。

2【主要な設備の状況】

「主要な生産拠点」を参照のこと。

3【設備の新設、除却等の計画】

2024年12月31日現在、設備の新設、除却等の計画はなかった。

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】

①【株式の総数】

2024年12月31日現在

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

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

②【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】

(2024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。

2024年12月31日現在、105,254,278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35.59%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53.27%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。2024年12月31日現在、議決権の理論数は、400,976,562であった。

5,819,889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、2024年12月31日現在において、395,156,673であった。

(4) 【所有者別状況】

(2024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

	2024年12月31日現在			2023年12月31日現在			2022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%	22.47%	44,387,915	15.01%	22.45%	44,387,915	15.01%	28.94%
日産ファイナンス 株式会社 ⁽²⁾	44,358,343	15.00%	22.45%	44,358,343	15.00%	22.43%	44,358,343	15.00%	-
従業員 ⁽³⁾	16,643,088	5.63%	6.59%	14,982,490	5.07%	6.07%	11,198,833	3.79%	6.52%
自己株式 ⁽⁴⁾	5,819,889	1.97%	-	5,324,520	1.80%	-	5,310,961	1.80%	-
一般	184,513,049	62.39%	48.49%	186,669,016	63.12%	49.05%	190,466,232	64.40%	64.54%
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S.A.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、主に企業投資ファンド（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。2024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22.14%及び行使可能な議決権の22.47%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22.45%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。
- ・ルノーの従業員及び元従業員は資本金の5.63%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FCPEミューチュアル・ファンド経由）所有された4.64%、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0.99%が含まれる。

- ・自己株式の資本金に対する割合は1.97%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（2023年12月31日現在63.12%であったのに対して）62.39%である。
- ・取締役会メンバーは全体として、当社資本金の0.1%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（5.82%）を除き、2024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。

2024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47.04%を所有していた。その内訳は以下のとおりである。
- フランス機関投資家は資本金の11.30%を所有していた。
- 外国機関投資家は資本金の35.74%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20.77%を所有していた。
- ・残りの一般投資家は資本金の15.35%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、2024年5月16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に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。過去の割当制度及び取得過程の株式の詳細については、②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、2024年5月16日の株主総会、第19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。

- i. 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
- ii. 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
- iii. 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
- iv. 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
- v. 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. 2024会計年度のルノーによる自己株式の取引

1. ルノー株式の流動性の活性化

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。

2024年、この流動性契約に基づき、当社は平均株価43.14ユーロで3,421,390株を取得し、取得代金総額147,590,332ユーロを支払い、また平均株価43.17ユーロで3,469,415株を売却、売却代金総額149,764,299ユーロを獲得した。

2025年1月10日、適用規制に基づき、当社は2024年12月31日時点の流動性契約に関する半期報告書を公表し、当社ウェブサイト（www.renaultgroup.com）でも公開した。

2. 従業員株式割当制度の適用範囲

ルノーは、2024年5月16日の株主総会において承認された株式買戻しプログラムの一環として、以下のよう

- 2024年5月 1,451,120 株
- 2024年6月 1,448,880 株
- 2024年10月 900,000 株

2024年12月31日現在、ルノーが保有する5,796,286株（流動性契約を除く。）は、ルノー・グループ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、それゆえ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。

自己株式買戻しプログラムに基づきルノーが2024年に行った取引

2024年12月31日現在の収支合計						2024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			
	購入	売却	購入	売却	購入	売却	オープン・ポジション （買い）	オープン・ポジション （売り）
株式数	3,800,000	0	3,421,390	3,469,415	7,221,390	3,469,415	なし	なし
平均売却、購入又は行使価格（ユーロ）	49.50	0	43.14	43.17	46.48	43.17	なし	なし
合計（ユーロ）	188,092,759		147,590,332	149,764,299	335,683,091	149,764,299		

B. 2024年末の状況及び自己株式の目的別割当について

2024年12月31日現在、当社が直接保有する額面3.81ユーロの5,819,889株（資本金の1.97%相当）は、以下のように割り当てられている。

・「従業員の株式割当の適用範囲」に割り当てられた5,796,286株は、資本金の1.96%に相当し、純簿価は226,567,827.60ユーロとなる。

・「株式の流動性の活性化」目的に割り当てられた23,603株は、資本の0.01%に相当し、1,100,350.64ユーロの純簿価を有している。

- ・ 2024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：1.97%。
- ・ 2024年12月31日以前の24ヶ月間に消却された株式数：0株。
- ・ 2024年12月31日時点のポートフォリオにおける保有株式数：5,819,889株。
- ・ 2024年12月31日時点のポートフォリオ純簿価：227,668,178ユーロ。

・2024年12月31日時点のポートフォリオ価値^(*)：273,825,777ユーロ。

(*) 2024年12月31日現在の株価47.05ユーロに基づく。

2025年4月30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、2025年4月30日の年次株主総会（第22号決議）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。

- i. 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、市場を活性化すること。
- ii. 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.225177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.33321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.2251971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。
- iii. 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。
- iv. 株主総会の第23号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、かかる購入された株式の全部又は一部を消却すること。
- v. AMFによって許容され得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

2024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%	22.47%
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%	22.45%
従業員 ⁽³⁾		16,643,088	5.63%	6.59%
自己株式 ⁽⁴⁾		5,819,889	1.97%	-
一般		184,513,049	62.39%	48.49%
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S.A.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持株は、(i) 企業の貯蓄制度の下で、主に企業投資ファンド（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「ルノーリニューション」のレボリューションフェーズのプレゼンテーションにおいて、配当金の支払いを復活させることを発表した。配当性向は、ルノー・グループが投資適格格付けへの復帰を達成した時点で、当期純利益のルノー・グループ持分の35%まで、規律ある方法で徐々に割合を高める予定である。

2025年2月19日の取締役会において、2024年の会計年度の配当金として2.20ユーロを支払うことを提案し、この提案は2025年4月30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2025年5月8日、支払日は2025年5月12日に予定されている。

この配当金は昨年より19%（1株につき0.35ユーロ）増加し、当期純利益のルノー・グループ持分に対する配当性向は21.5%となった^(*)。

(*) 日産株式の処分に基づく-1,527百万ユーロのキャピタル・ロス及び日産に対する投資の減損-694百万ユーロを除く。

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
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
2023	295,722,284	1.85	2024年5月24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	9回	VS	13回
2024年度		2023年度	2024年度		2023年度
独立取締役の割合			出席率		
58.3%	VS	58.3%	94.58%	VS	95%
2024年度		2023年度	2024年度		2023年度

I. 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、2024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
ミリエム・ベンサラ＝ チャクロウン	無	無	無	無	無	無	該当なし	無	独立
トーマス・クールブ	無	無	無	無	無	無	該当なし	有	非独立
マリー＝ アニック・ ダーメイラック	無	無	無	無	無	無	該当なし	無	独立
ベルナール・デルピ	無	無	無	無	無	無	該当なし	無	独立

ノエル・ディグリップ	有	無	無	無	無	無	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	該当なし	無	独立
リチャード・ジャンティ	有	無	無	無	無	無	該当なし	無	該当なし ⁽²⁾
セバスチャン・ジャケ	有	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	該当なし	有	非独立
田川丈二	無	無	無	無	無	無	該当なし	有	非独立
エリック・ヴィダル	有	無	無	無	無	無	該当なし	無	該当なし
アネット・ウィnkラー	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	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られていない。

2025年2月19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、独立取締役の地位から除外する可能性のある人物を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「当該会社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、2025年2月19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。

取締役の独立性に関する分析の後、取締役会は、2025年2月19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、2024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、2024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7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。

それに加え主席独立取締役は、

- ・ 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。
- ・ 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経営責任者代理を除いて取締役会メンバーの会議を開催する。これらの会議は、とりわけ、会長兼最高経営責任者、及び場合によっては最高経営責任者代理の業績を評価するため、及びそれぞれの報酬を検討するために開催される。主席独立取締役は、かかる会議中の議論について議長を務める。
- ・ 独立取締役と取締役会のその他のメンバー及びゼネラル・マネジメントとの連携を確保する。主席独立取締役は、取締役が確実に、可能な限り最善の状況下でその職務を達成できるよう、とりわけ、取締役会会議に先立ち包括的な情報を受領できるよう機能する。
- ・ 特に、取締役間で防止及び意識を高める活動を実行することで利益相反を回避する。主席独立取締役は、自己が識別しうる、最高経営責任者及び最高経営責任者代理、さらに取締役会のメンバーに関するあらゆる潜在的な利益相反について会長の注意を喚起する。
- ・ 取締役会により、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、主席独立取締役はすべての委員会の会議に出席することができ、その業務に対して調査する権利を有している。
- ・ 取締役によりなされたガバナンスに関する要請に注目し、かかる要請が取り組まれることを確保するために機能する。主席独立取締役は、会長又は最高経営責任者が株主の要請に応える際にそれを支援し、会長又は最高経営責任者の承認を得て、一部の株主と会合を持つことが可能であるようにし、また、ガバナンスに関する株主の懸念を取締役に伝達する。
- ・ 取締役会規則の遵守を徹底する。
- ・ 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、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。

2024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。

2024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、リーダーシップ・チームの委員及び主要部門の責任者（ルノー・グループ最高財務責任者、最高法務責任者、最高人事・人材責任者等）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、これらを取締役会に報告した。

2. 取締役会の運営

取締役会の運営を統制する規定は、取締役会規則に明記されている。取締役会規則の最新版は、ガバナンス及び報酬委員会の業務に基づき、2024年12月12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。
- ・ 企業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。
- ・ 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、できるだけ早くゼネラル・マネジメントから注意喚起される。
- ・ 倫理、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、ゼネラル・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、最高経営責任者代理の権限を決定する。
- ・ 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。
- ・ 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に従って、取締役の報酬方針を決定する。
- ・ 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／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。
- ・ 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。
- ・ 欧州連合（EU）の報告枠組に従って当社が作成するルノー・グループの経営報告書に含まれる持続可能性情報の完全性を確保し、その公表を行う。
- ・ 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非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。
- ・ 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に承認し、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。
- ・ 上記のリストが包括的でないことを明記する。

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（ルノー・グループの倫理並びに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ルノー・グループの性的バランス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、会社役員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のそれぞれの報酬の検討のために開催される。

4. 2024年度における取締役会の活動

取締役会は、2024年の事業年度の間に9回開催された。1回あたりの取締役会は、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、エグゼクティブ・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。2024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5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3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。2024年度において、出席率は94.58%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2024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。

ルノー・グループの戦略

取締役会は、ルノーリユーシオン戦略プランの各種段階、特にレボリユーシオンフェーズ（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といったことを背景に自動車部門が直面する課題について検討した。

戦略的問題に関する会議に加え、取締役会はルノー・グループの中長期戦略の方向性に関する議論に専念する戦略会議を開催した。この会議は、取締役会がリーダーシップ・チームの各メンバー及び各チームによるハイレベルなプレゼンテーションから利益を得て、ルノー・グループの現在及び将来の各活動に対するエグゼクティブ・マネジメントの戦略的ビジョンを発見し、また、当社のエコシステム全体における人工知能の影響を評価する機会となった。

また、取締役会は、2024年度を通じて、以下の主要なトピックを含むルノー・グループの戦略的な方向性に関する議論に直接的に関与した。

- ルノー・グループとジリーが提携し、モーターとトランスミッションの大手企業を設立したことに伴い、ホース・パワートレイン・リミテッドが設立され、その後、アラムコが同社の資本に参入した。
- EV市場の全体的な状況（市場動向、ベンチマーク、顧客セグメント）を監視し、ヨーロッパで唯一の電気自動車とソフトウェアの専門企業であるアンペアの戦略を実施する。
- 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脱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の実行
- 特に「ザ・フューチャー・イズ・ニュートラルロードマップ」の実施、自動車分野における循環型経済の発展を加速させるためのスエズによる資本参加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、利用に基づく自動車モビリティ（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網羅的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（M.F.S.）へ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、国際的な成長と発展への野心を達成するための戦略
- ・ 日産株式の売却
- ・ 電気自動車のバリューチェーンにおける中国の新興企業の台頭という背景を踏まえた、中国における戦略的動向

ルノー・グループの持続可能な開発への挑戦

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、2024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
- ・ 気候変動対応に関する報告書
- ・ 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
- ・ 持続可能性情報のレビュー責任が監査及びリスク委員会に割り当てられているCSRDのガバナンス
- ・ ルノー・グループの経営報告書に含まれる持続可能性情報の完全性、及び当社によるその公表
- ・ ルノー・グループの戦略に対する将来のESG規制の影響

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、アルベール・カーン博物館を訪問し、生物多様性についての様々な問題に関するプレゼンテーションに参加した。

ルノー・グループのガバナンス

コーポレート・ガバナンスに関して、取締役会は、特に以下の問題点を検討した。

- ・ 取締役会の構成を変更
 - 2024年の年次株主総会終了時に、ルカ・デメオ氏の最高経営責任者としての任期が更新されること
 - 従業員代表の選出後、ジャケ氏とヴィダル氏を従業員取締役に任命し、それぞれ監査及びリスク委員会及びガバナンス及び報酬委員会の委員に任命し、バラ氏とペルソン氏の後任とすること
 - 任期満了を控え、新たな独立取締役の選出に関する議論
- ・ 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。
 - 2023年度の実績、最高経営責任者及び取締役の報酬の構成要素、並びに2024年度の実績、最高経営責任者及び取締役の報酬方針。
 - 2024年度の業績連動株式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、全世界のルノー・グループ従業員に株式を無償で割り当て、優先的な条件での株式取得を提案する2024年度の従業員持株制度を実行した。

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、株主総会に提出される議題及び決議の設定、並びに取締役会の機能及び委員会の評価を実施した（評価結果の詳細については、「取締役会の評価」を参照のこと）。

財務諸表及び予算案

2024会計年度中、取締役会は、特に以下を行った。

- ・ 2023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.の経営陣の将来に関する事項を承認した。
- ・ 2024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。）。

2024年の会計年度中、取締役会はまた、フランス商法第L.225-38条の規定に従って、以下の各契約の締結を承認した。

- ・ 2024年3月27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「日産株式の売却」と題する契約
2024年3月26日開催の取締役会において、日産自動車株式会社による自己株式取得へのルノーS.A.の参加に関する諸条件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。
- ・ 2024年9月26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「日産株式の売却」と題する契約
2024年9月20日開催の取締役会において、日産自動車株式会社による自己株式取得へのルノーS.A.の参加に関する諸条件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。

さらに、取締役会は、前年度までに締結及び承認された以下の契約が2024年度も引続き適用されていることを確認した。

- ・ 2010年4月6日にルノーS.A、日産自動車株式会社及びダイムラーAGの間で締結された「業務提携基本契約」
- ・ 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、2023年11月7日に変更された「包括契約」
- ・ 2023年7月26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、2023年11月7日に変更された「新提携契約」
- ・ 2023年7月26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「アンペア投資契約」

ルノーS.A.の規制対象の契約及び義務についてのさらなる詳細及び取り組みは、ルノーのホームページ又は「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。なお、ルノーs.a.s.は2024年度中に関連当事者間の契約やコミットメントを締結しなかった。

2024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いなければならない。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	5回	6回
2024年度	2023年度	2024年度	2023年度
独立取締役の割合**		出席率	
60%	60%	97%	89%
2024年度	2023年度	2024年度	2023年度

2024年12月31日現在の委員

- ・ デルピ氏*（委員長）
- ・ バラ氏（2024年11月7日まで）
- ・ ジャケ氏**（2024年12月12日から）
- ・ 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

^{**} AFEF-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。

2025年2月19日開催の取締役会においてジャンドミニク・スナール氏が監査及びリスク委員会に任命されたことに伴い、同日以降の独立役員比率は66.7%になる。

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、フランス商法第L.823-19条に従い、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。

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。

フレデリック・バラ氏（2024年11月7日まで委員会のメンバー）は、従業員を代表する取締役として、会計及び財務に関する特別な研修を受けている。同氏は当社について深い知識を有しているため、本委員会の業務を理解し、積極的に参加することが可能となっている。セバスチャン・ジャケ氏（2024年12月12日より委員会のメンバー）も同様の研修プログラムを受ける予定である。

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・持続可能性に関する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関係す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、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。
- ・ 持続可能性に関する情報について
 - 持続可能性報告プロセスを監視する。
 - 持続可能性報告基準に従って公開される情報を決定するプロセスを監視する。
 - 必要に応じて、これらのプロセスの完全性を確保するための勧告を行う。
- ・ 外部統制に関する事項：
 - 法定監査人及び持続可能性に関する情報の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及び持続可能性に関する情報の監査人に関する勧告及び任命の更新の場合に勧告を行うこと。
 - 法定監査人及び持続可能性に関する情報の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。
 - 毎年、持続可能性に関する情報の監査人による持続可能性に関する情報の認証に関連するサービスとその他のサービスとの間で請求された料金の内訳を監査すること。
 - 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。
 - 法定監査人及び持続可能性に関する情報の監査人が、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ゼネラル・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。
 - ゼネラル・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、財務及び持続可能性に関する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。
- ・ 財務情報及び持続可能性に関する情報についての事項：
 - 株主及び投資家に対する適切かつバランスのとれた包括的な情報の提供を確保すること。
 - 当社が信頼性のある非財務情報を提供できるように徹底するための報告、評価及び管理システムを検討すること。
- ・ 戦略に関する事項：
 - ルノー・グループの中長期的な戦略に関連する財務的な軌跡を監視すること。

監査及びリスク委員会は、その職務の一部として、法定監査人がその職務の実施及び業務の完了を報告するため、とりわけ財務、会計情報及び持続可能性に関する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及び持続可能性に関する情報の監査人の意見を聴取するものとする。

監査及びリスク委員会はまた、財務、会計、経理、内部監査及び持続可能性に関する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、当社のゼネラル・マネジメントは同席せずに行われなければならない。

監査及びリスク委員会は、取締役会にその職務の実施について定期的に報告するものとする。また、財務諸表の監査及び持続可能性に関する情報の認証の結果、かかる業務が財務情報及び非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2024年度に5回開催され、出席率は97%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2024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：
 - 2023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2024年度上半期のルノー・グループの連結財務諸表、並びに係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。
 - 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。
 - 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。
 - 承認及び保証並びに株主総会で投票に付される財務上の委任の検討。
 - オフバランスシートのコミットメントの見直し。
 - 2025年度の予算の作成。
 - 会計情報の作成手順の見直し。
 - ホースの連結除外による会計上及び財務上の影響のレビュー。
 - 電気自動車のバリューチェーンによる会計及び財務への影響の評価。 - 財務プロセスと情報システムの近代化を目的としたパルサープロジェクトのモニタリングと実施
 - 主要投資の財務状況のモニタリング
- ・ 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2024年度の外部監査計画。
 - 法定監査人の内部統制評価のサマリー

- 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年度のルノー・グループの監査計画のレビュー、2024年度内部監査計画の監視及び2025年度の内部監査計画の策定。
 - 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2024年度監査計画。
 - 倫理・コンプライアンス活動報告。
 - 重要なビジネスアラートに関するフォローアップ。
- ・ 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。
- ・ 持続可能性についてのレポートに関して：
 - 持続可能性に関する情報の監査人の任命
 - ダブルマテリアリティ・マトリクスの提示（ダブルマテリアリティ・マトリクスの検証及びIROのレビュー）
 - 持続可能性報告プロセス。
 - 持続可能性に関する報告作成のフォローアップ。

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。
- ・ 戦略及び持続可能開発委員会の委員長は、持続可能性に関するフォローアップの一環として、持続可能性報告書を作成するために監査及びリスク委員会の業務に参加した。

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	VS	4名	6回	VS	6回
2024年度		2023年度	2024年度		2023年度
独立取締役の割合**			出席率		
66.7%	VS	66.7%	92%	VS	100%
2024年度		2023年度	2024年度		2023年度

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^{*}
- ・ ヴィダル氏^{**}（2024年12月12日から）
- ・ ペルソン氏^{**}（2024年11月7日まで）
- ・ 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（特に当社のダイバーシティ・ポリシーを勘案して、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）：
 - 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。
- ・ 会社役員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。
 - 当会社役員の後任計画を設計すること。会社役員は、当委員会のこの使命の遂行について関与することができる。
 - ルノー・グループのエグゼクティブ・コミッティのメンバーの名指に関するゼネラル・マネジメントの計画について報告を受けること。
- ・ 取締役会及び管理機関の運営に関する事項：
 - 会社役員が、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。
 - 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。
- ・ 会社役員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、会社役員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、会社役員の報酬の可変部分の額を、関連する業績基準の達成度の評価後に、取締役会に提案すること。
 - 当社の取締役又はシニア・エグゼクティブ・オフィサーが当社と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：
 - 取締役に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2024年度に6回開催された。出席率は92%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。

・ コーポレート・ガバナンスについて

- AFEP-MEDEF規範に定められた基準に従った、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変更（特に、2025年4月30日に開催の定時株主総会において指名が提案された2名の新たな独立取締役の選任）。
- 最高経営責任者の任期の更新。
- 外部コンサルタントによる2023年会計年度の取締役会評価。
- 規制対象の契約及び当社が締結した契約を適切に分類し、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。）。
- 年次株主総会やコーポレート・ガバナンス・ロードショーで示された株主の予想。
- 2024年の年次株主総会の議案の検討。
- ルノー・グループのエグゼクティブの後任計画の検討。
- CSRDのガバナンス（持続可能性に関する情報のレビューについての責任の割当て）。

・ 報酬について

- 2023年度の実績連動株式制度の結果及び2024年度の業績連動株式制度の実施。
- 2023年度の最高経営責任者の報酬パッケージの設定及び2024年度と2025年度の報酬方針の設定。
- 2023年度の取締役報酬の構成要素の決定及び2024年度の報酬方針の決定。
- 2021年度の業績連動株式制度の結果及び2024年度の業績連動株式制度の実施。
- 2023年度の共同投資プランの結果。
- 2023年度の従業員持株制度の結果、2024年度の従業員持株制度の実施及び2025年度の計画に関する議論。

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	6名	4回	4回
2024年度	2023年度	2024年度	2023年度
VS		VS	
独立取締役の割合**		出席率	
50%	50%	96%	100%
2024年度	2023年度	2024年度	2023年度
VS		VS	

2024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、(i)産業及び／若しくはデジタル分野についての深い知識を有するか又は(ii)国際的発展及び／若しくは環境、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、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。
- ・ 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。
- ・ 持続可能性に関するレポートの目的と関連指標の性質を検証する。
- ・ 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、合弁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。

会長、最高経営責任者及び場合により最高経営責任者代理は、必要に応じて自らが選任したメンバーの支援を受け、これらの事項について定期的に発言を行う責任を負う。

委員会の活動

戦略及び持続可能開発委員会は2024年度に4回開催された。出席率は96%であった（取締役の出席率の詳細については、「取締役会の構成」に記載の表を参照のこと。）。

各会議では、戦略及び持続可能開発委員会がルノーリ्यूション戦略プラン（中でも特に戦略プランの第3段階であるレボリ्यू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を監視するダッシュボードを検討する。

委員会は、2024年に、以下の主要な題目についても検討を行った。

戦略に関する事項：

- ルノーリ्यूション戦略プラン実施のモニタリング。

- ルノー・グループの中長期戦略の方向性に関する考察。
- ルノー・グループ企業（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)）の戦略的優先事項のモニタリング及び競争環境の分析。
- ルノー・グループのパートナーシップにおける主要業績指標の設定。
- 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。
- ・ ルノー・グループ、ボルボグループ、CMG-CGMの提携による電動バンの製造を行う画期的な合弁会社フレクシスSASの設立。
- ・ ルノー・グループとジエリーの提携によるエンジンとトランスミッションの大手企業、ホース・パワートレイン・リミテッドの設立と、その後のアラムコによる同社持分の取得。
- ・ 新たなグリーンモビリティへの移行を加速し、利用に基づく自動車モビリティ（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（モビライズF.S.）の戦略的ロードマップ。
- ・ 特にザ・フューチャー・イズ・ニュートラルのロードマップの実行や、自動車セクターにおける循環型経済の発展を加速するためのスエズの資本参加等の戦略的プロジェクトを通じた循環型経済事業の戦略と展開。
- ・ 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。

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。
- ルノー・グループの主要なESG戦略に関する業績指標のモニタリング。
- ルノー・グループの脱炭素化行動計画及び気候変動対応計画のモニタリング。
- 非財務業績声明（DPEF）を含む2023年のユニバーサル・レジストレーション・ドキュメント第2章「持続可能な開発」のレビュー
- サステナビリティ・レポート・システム（SRS）の目的と、関連する指標の性質の検証
- 生物多様性を主題とするセミナーの開催。
- ルノー・グループにおける人事戦略の実施のモニタリング及びワンヘルスプログラムの展開。
- 新たなESG関連の規制による影響
- ルノー・グループのコンプライアンス計画の見直し

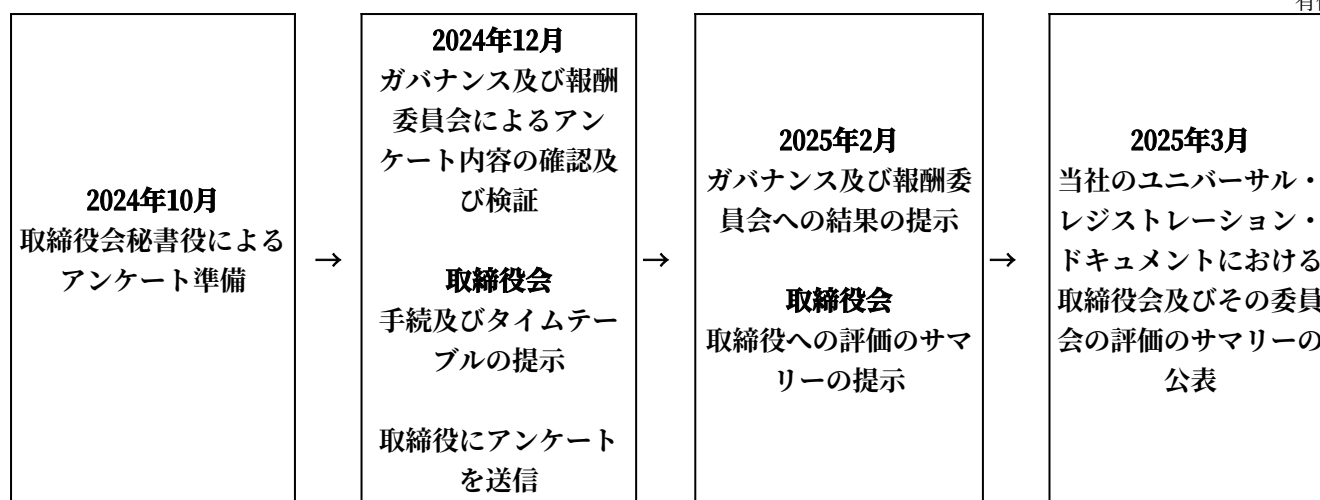
取締役会の評価

AFEP-MEDEF規範に従い、取締役会は、その業務の効率性を評価し、その業務の有効性を改善することを目的として、その構成、組織、機能について毎年評価を実施する。さらに、3年に1度、取締役会は独立した外部コンサルタントの支援を受けて正式な評価を実施する。

2024年における取締役会及びその委員会の組織と評価手順：

取締役会は3年毎に、外部の独立したコンサルタントの支援を受けて正式な評価を実施する。2023年に実施された正式評価に続き、2024年に取締役会は、その運営及びその委員会に関する自己評価を実施した。

取締役会のメンバー全員がオンラインアンケートに回答し、その評価結果は、2025年2月12日のガバナンス及び報酬委員会会議で提示され、次に2025年2月19日の取締役会会議で提示された。



2024年度サマリー：

自己評価アンケートの目的は、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。
- ・ 前回の査定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。

2024年には、この評価によって以下のような積極的な点及び改善が必要な分野が浮き彫りになった。

総合評価	改善が必要な分野
取締役会の使命	
● 取締役会の使命と責任は明確に定義されている。 ● 取締役会は定期的に市場動向とルノー・グループが直面する主な課題について報告を受けている。 ● 取締役会はルノー・グループの戦略に関する知識と理解のレベルは十分であると考えている。 ● 取締役会は戦略及びESG問題に深く関与している。 ● 取締役会はルノー・グループのESG戦略は十分に明確であると考えている。	● ルノー・グループの競争環境に関する定期的な最新情報を提供する。 ● ルノー・グループのビジネスモデルについて、主要な競合他社と比較しながらより深く議論する。 ● ルノー・グループのさまざまな投資及び売却プロジェクトについて、より定期的にフォローアップする。 ● 経営陣の世代交代プロセスと人材戦略のモニタリングに関する議論を深める。
取締役会の構成	
● 取締役会の構成は、株主構成、取締役の在任期間及び経験に適応している。	● 自動車及びモビリティ分野に隣接するセクター（エネルギー、テクノロジー、ソフトウェア、AI等）における取締役会の産業専門知識を強化する。 ● 国際的に高い知名度を持つ取締役の存在感を高める。 ● 取締役会における女性の人数を増やす。
取締役の独立	

● 独立取締役の割合は十分である ● 取締役会全体として利益相反の防止に注意を払っている ● 主席取締役の役割は有用であり、完全に確保されている	
取締役会の運営	
● 取締役会の頻度と会議時間は適切であり、議題はルノー・グループの課題に適合している。 ● 取締役会の精神と協調性は極めて良好である。 ● 取締役会の全体的なパフォーマンスは、ルノー・グループの課題に沿って明らかに改善しており、メンバー間の補完的な性質を反映している。 ● 取締役の個々の貢献は概ね良好である。 ● 取締役会の出席率は極めて良好である ● 取締役会は透明性があり、建設的である。 ● 取締役会メンバーは、議論及び伝達された情報の機密性を尊重している。 ● 取締役会とエグゼクティブ・マネジメントの間には強い信頼関係がある。取締役会長及び最高経営責任者のコミットメント、アベイラビリティ及びアクセシビリティは高く評価されている。	● 取締役役間の結束を維持するために、より定期的な取締役会のイベントを奨励/企画する。 ● 取締役会の意思決定オプションの透明性を向上させるため、取締役会の決定を必要とするトピックの提示を予測する。 ● 取締役会への戦略的問題の提示をより増やす（戦略及び持続可能性委員会の業務に加えて）。
委員会	
● 委員長は会議の準備と運営に深く関与している。 ● 取締役会に提出される委員会のサマリーは、委員会での議論や意見の妥当性を反映している。 ● 取締役は、会議の準備に必要な完全かつ適切な情報を適時に受け取っている。	● 監査委員会における独立取締役の比率を高める。

「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

2025年2月19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、独立取締役の地位から除外する可能性のある人物を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「当該会社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、パートナーである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、2025年2月19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、パートナーである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、2025年2月19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、その事業活動の実施に固有のリスクに対処すべく、その悪影響を最小化し、もってその経営を安定させることを可能とする組織体制及び手続を確立している。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。
- ・ 法律、規制及び社内ルールを遵守させる。
- ・ 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。

- ・ 自動車部門
- ・ 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
- ・ モビライズ・ビヨンド・オートモーティブのブランドに基づいたモビリティサービス部門

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（モビライズ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。

- ・ 「ビジネスユニット」に組織編成されている各ブランドは、顧客及び市場に焦点を置き、顧客の満足、性能及び収益性を主導している。
- ・ 「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、3つの管理系統のコンセプト（以下の図を参照のこと。）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、その影響又は可能性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のほか、各部署に固有の倫理規範及び汚職行動防止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実施した監査の後に、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

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



リスクコントロール・マネジメントシステムにおいて主要な役割を担う会社機能には以下が含まれる。

会社機能	主なタスク
リスク管理部門(DMR)	- ルノー・グループの主要なリスクのマッピングの更新 - 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 - リスク・マッピング及び当該リスク縮小のための、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 リスク管理システムについての詳細は「リスク管理」を参照のこと。
内部統制部門(DCI)	- 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こと。自己評価アンケートの回付及びコンプライアンス・テストの実施 - 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うこと 内部統制システムについての詳細は「内部統制」を参照のこと。
業績管理部門	- 全従業員による経営規則の遵守の徹底 - 行動計画の調整及びモニタリングにおける業務スタッフの支援
品質部門	- ルノー・グループの品質方針の策定及び品質目標の設定 - プロジェクト開発のマイルストーンの期待値及びルノー・グループの品質管理システムに関する参照枠組の管理 - 各マイルストーンの段階におけるコンプライアンス評価及び品質管理システムに関するコンプライアンス評価の実施
倫理・コンプライアンス部門(DEC)	- 汚職防止コンプライアンス・システムの管理 - 法令遵守システムの徹底を図ること

健康・安全性・環境・人間工学部門(HSEE)	・ 人に対する危害（業務上の災害や疾病）及び環境に対する危害を防止すべく、HSEE方針を策定し、ルノー・グループ内の事業体及びプロジェクト通じ導入すること - 基準及びトレーニングを設計及び導入すること - 基準の遵守を確認するための管理システムを調整すること
防止及び保護部門	・ 会社の人並びにその有形及び無形の資産を守るため、ルノー・グループ全体のセキュリティ方針を策定し、導入すること ・ リスクを防止及び予測すること。危機管理及び監視システム、意識向上並びにトレーニング ・ 関連機関のサービスと連携を図ること
IS-IT部門	・ ルノー・グループのすべての情報システムの開発、保守及び品質について責任を負うこと ・ ルノー・グループのデジタル・トランスフォーメーションを主導すること ・ 情報システム及び自動車のサイバーセキュリティの確保並びにデータ保護規制の遵守状況の監督
法務部門	・ 会社の活動が有効な適用法令に確実に準拠するよう支援すること ・ 合意又は契約上の条項に関する法的リスクを管理すること ・ 必要の場合は外部の専門弁護士の協力も得て、訴訟リスクの管理において、ルノー・グループの利益を保護すること ・ 危機管理、及びより一般的には、会社の戦略全体に影響を及ぼす法的問題について、シニア・マネジメントに助言すること
持続可能開発部門	・ ルノー・グループの持続可能な開発戦略を定義し、すべての会社機能を横断して業務の舵取りを行うこと ・ 目標値を定め、会社の環境（脱炭素、循環及び生物多様性）並びにソーシャル・ビジネス（連帯モビリティ）に関するロードマップを導入すること ・ ルノー・グループのレピュテーション、並びに投資家、NGO、従業員及び各共同体に対するESG報告とその公告（CSRD、タクソノミー、統合報告書、気候報告書及び警戒計画）の管理

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／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に有効なルール、基準、法律及び規則に関するその適用の評価。
- ・ プロセスの有効性及び業務実行の評価。
- ・ 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、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*）（RPAI）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

リスク管理、内部統制、倫理及び内部監査の各部門は、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の管理システムの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、第2の管理システムと第3の管理システムのいくつかの主要部門（リスクマネジメント、内部統制、品質監査及び内部監査）が共有する、ガバナンス、リスク及び遵守に関するデジタル・ツールを用いることにより、促進され、強化されている。このツールは2024年から社内を導入されている。

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。

この委員会は、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する。委員会の常任メンバーは、次の機能の代表者である。リスク管理、内部統制、内部監査、業績管理、倫理・コンプライアンス、法務、人事、品質。その他の会社機能の代表者は、議題に基づいて招聘される。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の管理システムは、その業務の結果を監査及びリスク委員会（CAR）に提示する。CARの職務は、「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

ルノー・グループは、グループレベルでの、また事業体、会社機能及び自動車関連プロジェクトにも適用される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（実施している統制及び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

各リスクは、標準化されたリスクシートを用いて定式化し、対象範囲のリスク・マッピングにおいて統合する。

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／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RMO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。
- ・ 特定のリスク分野をカバーする専門のリスクマネジャー（RME）によるネットワーク。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。

2024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。
- ・ 主要リスクのガバナンス機関（CRCI、リーダーシップ・チーム及びCAR）への定期的な報告。
- ・ トップダウンプロセスを用いたルノー・グループの主要リスクのマッピングの更新。これは、2023年度末及び2024年に実施されたルノー・グループの約60名の主要マネジャーへのインタビュー、並びに事業体、会社機能及び自動車プロジェクトのマッピングの分析を含む。
- ・ リスク管理のための手続的枠組の更新
- ・ 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。
- ・ 事業リスク管理者のネットワークに新しいガバナンス、リスク、コンプライアンス（GRC）ツールを展開するとともに、関連トレーニングを実施。

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・モジュール及び対面式又は遠隔学習コースを通じたもの）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、倫理憲章、汚職防止行動規範及び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業務プロセスをフレーム化する手続及び事業手法として展開される。

業務プロセスに関連し、目標達成に重大な影響を及ぼす可能性が高いと特定された主なリスクに基づき、内部統制部門（DCI）は、次の機能における内部統制の課題を管理している。

- ・ 事業活動の範囲内で適用される「メタルール」を、機能ごとに定義して共有する。
- ・ 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。

機能ごとに管理されるメタルール及び統制は、次に内部統制自己評価アンケートに含められる。

DCIは、約80のコントロールを10の分野にグループ分けして構成される内部統制基準を策定した。

これらの要素は、内部統制のウェブサイトにおいて参照用内部統制基準（RICS）として、ルノー・グループの全従業員に提供されている。

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連絡担当者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はルノー・グループの連結事業体を対象とする内部統制自己評価キャンペーンを主導している。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。

2024年以降、自己評価キャンペーンは完全にデジタル化され、リスク管理、内部監査、品質監査部門が共有するガバナンス、リスク及びコンプライアンス（GRC）ツールで監視されている。

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。これらのテストは、事業体によって「有効」と評価されたチェックポイントの約10%をカバーしている。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。

最近買収された会社は、統合後最初のキャンペーンにおいて、このプロセスに統合される。

2024年のDCIの業務では以下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。
- ・ 2024年の自己評価キャンペーンで考慮した内部統制ガイドライン（RICS）の全面的な見直しを行う。
- ・ 内部統制連絡担当者及びアドバイザーのネットワークをサポートするため、統制環境に関する一般的な知識、参照用内部統制基準の具体的なポイント、GRCツールの使用開始を目的としたモジュールに関するトレーニング及びウェビナーを実施する。
- ・ 内部監査及びリスク管理部門も参加し、すべての内部統制連絡担当者を集めた2日間のオンサイト・セミナーを開催する。
- ・ テストに適用される方法論を強化することによって予防及び検出のための統制を継続する。

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からのメッセージが掲載されるとともに、2024年4月に開催された内部統制セミナーに最高財務責任者が参加したことによって再確認された。

内部委任及び職務の分離

ルノー・グループは、階層的連携に加え、会社機能を担うマネジャーが連絡担当者のネットワークを横断的に活性化できるように機能的連携を行っている。

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合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。業績管理機能は、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。

- ・ ルノー・グループの経済的目標及び予算の設定。
- ・ 内部統制システムやルノー・グループのリスク管理アプローチの整備への参画。

- ・ 事業体、事業セグメント、ブランド及び機能の業績を測定し、特にすべての事業セグメントの営業総利益及び自動車事業セグメントのフリー・キャッシュ・フローに関する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、その後財務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、会計基準部門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。CAR（監査及びリスク委員会）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。

(*) 企業資源計画システム (Enterprise Resource Planning system)。

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、ユーザプロフィー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、2020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、財務部門内の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F.S.）は、会社の目標に関連して特定された主要なリスクの特定、分析及び管理を目的とした、グローバル内部統制システムを有している。モビライズF.S.グループの内部統制委員会は、このシステムに関する一般的な枠組みを検証した。当該枠組みは内部統制憲章に記載されている。

この憲章は、モビライズF.S.の有効な統制下にあるフランス国内及び海外の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、支店及び合弁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F.S.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、会社機能により定められ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。
 - ・ リスク管理機能における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。
 - ・ リスク管理機能における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、会社機能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F.S.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。
 - ・ コンプライアンス機能。コンプライアンス対策を調整し、モビライズF.S.全体で適切に実施されていることを確認する。
- ・ 第3の防御系統は、内部監査機能であり、その目的は、取引に対する統制の程度並びに第1及び第2の系統によって実践された監視について、モビライズF.S.の取締役会及びシニア・マネジメントに保証を提供することである。

リスク管理システムは、モビライズF.S.のすべてのマクロ・プロセスを対象としており、以下のツールを含んでいる。

- ・ リスクの指針、選好度レベル、警告閾値及び限度（以下「リスク選好の枠組み」という。）が定義された、主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F.S.グループの事業モデル及び戦略に関連して、少なくとも年に1回検討される。

- ・ 事業管理ルールのマッピングがリスク管理に寄与している。すべてのモビライズF.S.グループの連結子会社においてそれが導入されている。このマップは、会社機能によって定期的に更新される。事業管理ルールの統制レベルは、指名されたプロセス担当者により毎年評価される。プロセス担当者は、グループの基準に沿って、それぞれの担当分野におけるリスク管理に責任を持ち、対応する手順と第一レベルのコントロールを定義し、更新する。
- ・ モビライズF.S.に影響を与える規制の変更を監視、分析し、業務担当者に通知することを目的として、リスク管理機能におけるリスク及び銀行規制部門が会社機能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F.S.のエグゼクティブ・コミッティ、モビライズF.S.の取締役会並びにルノー・グループの倫理及びコンプライアンス委員会（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F.S.の内部統制及びリスク管理に関与する組織及び当事者

モビライズF.S.の取締役会は、監督機関として、以下の責務を負っている。

- ・ 当バンクの事業戦略について決定し、効果的で慎重な経営が確実に行われるよう、エグゼクティブ・ディレクター及びエグゼクティブ・コミッティによる監督手続の実施のモニタリングを行う。
- ・ リスクを取り、管理し、そのモニタリングを行い、軽減するための戦略及び方針を承認し、定期的に見直す。
- ・ ガバナンス・モデルを精査し、その効果について定期的に評価し、欠点を是正するための是正措置が確実に講じられるようにする。
- ・ 公表及びコミュニケーションのプロセスを監視し、会社が公表及び開示する予定の情報の質及び信頼性を確認する。

このフレームワークの中で、取締役会は、少なくとも年に1回、内部統制システムを見直す取締役会会議を開催し、ACPRに提出する内部統制に関する年次報告書の妥当性を検証する。

取締役会は、その職務の遂行に当たって、特に以下の取締役会の4つの特別委員会の成果物に依拠する。

- ・ 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8回開催される。その役割には、リスク・マップの精査及び定義の検証のほか、取締役会のリスク選好に沿って、モビライズF.S.レベルでのリスク限度を分析及び検証することが含まれ、統制の面で取締役会を支援する。また、限度又は警告閾値を超えた場合、行動計画の分析についても責任を負い、製品及びサービスの価格設定システムの精査についても責任を負う。リスク委員会は、報酬委員会と並行して、報酬方針が会社のリスク・エクスポージャーに適合しているか否かを精査する任務も負っている。さらに、リスク委員会は、取締役会に助言できるよう、内部統制報告書、資本に関するコンプライアンス（ICAAP）及び流動性（ILAAP）の規則を分析及び承認する責任も負う。再生計画並びに会社の内部信用リスクモデルから派生した格付及び見積プロセスの重要な側面もまた関連する。
- ・ 報酬委員会は少なくとも年に2回開催される。会社役員及びリスク管理部門責任者の報酬方針を毎年精査し、リスク及びリスク管理に影響を及ぼす個人の報酬に関する取締役会の決定を準備する。
- ・ 指名委員会は少なくとも年に2回開催される。その任務の1つは取締役を取締役に推薦することである。また、取締役会の年次審査も担当している。この審査には、取締役会の構成、メンバー、男女の多様性並びに取締役の知識、技能及び経験の幅広さが含まれる。指名委員会は、エグゼクティブ・ディレクター、最高経営責任者、最高経営責任者代理及び重要な役職者の推薦を取締役に提出する。

エグゼクティブ・コミッティは、グループのシニア・マネジメントを担う組織として、モビライズF.S.の方針及び戦略を指揮する。

シニア・マネジメントは、グループのリスク管理を監視するため、以下の委員会に依拠する。

- ・ 財務委員会は、以下のテーマを審査する。すなわち、グループの様々な地域及び子会社における、経済分析及び予測、資金調達コスト、流動性リスク、金利リスク並びにカウンターパーティリスクである。グループ内の移転価格に対して必要な調整を行うために、モビライズF.S.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.グループの各子会社内にも存在する。
- ・ 新製品委員会は、新製品が、グループの販売方針、グループの予算要件、現地で適用される法令及びモビライズF.S.グループのリスク・ガバナンスを遵守するよう確保することにより、市販される前に新製品を承認する。
- ・ サステナビリティ・気候・環境リスク委員会：当グループの物理的・移行リスクと排出削減目標を監視する。

モビライズF.S.グループのグループ規制遵守担当役員は、最高経営責任者に報告する。この担当役員は、マネーロンダリング・テロリスト融資対策、倫理、内部告発、汚職防止、法務・税務・規制監督、関連する統制プラン等の分野におけるモビライズF.S.のコンプライアンス遵守の責任を負う。

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、リスク担当最高責任者に報告を行い、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は子会社から会社機能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F.S.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、常設管理部門とは独立し、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%未満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、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。

2024年の法定基準値超え

2024年の会計年度中、当社は、当社の議決権の5%、10%、15%、20%、25%、30%、1/3、50%、2/3、90%及び95%の法定基準を超過したとの開示を受けていない。

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。

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)「役員の状況」も併せて参照のこと。

(2) 【役員の状況】

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S.A.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.の完全子会社であり、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。

①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。同氏の取締役会長職は、2023年5月11日の株主総会の終了時に更新された。

(*) 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日付で取締役にも任命された。同氏のルノーS.A.の最高経営責任者職も、2024年5月16日の株主総会の終了時に更新された。

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、ルノー及びルノー・グループ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。

- ・ 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。）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。

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、常に取り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、最高経営責任者及び取締役会に対し、アライアンスの発展について知らせるものとする。

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、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（戦略、財務報告及び非財務報告、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

独立取締役

生年月日: 1953年3月7日

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

所有する記名式株式の数:

6,690株

監査及びリスク委員会委員

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 Renault

Group (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

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)

サンゴバン (フランス) 主席独立取締役兼CSR委員会委員 (2024年まで)

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) 最高経営責任者兼ゼネラル・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、グループ (ルノーS.A. 及びそのすべての連結子会社から構成され、以下「ルノー・グループ」という。) 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、いつでも、取締役会により解任されるものとする。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 ME0)

最高経営責任者

生年月日: 1967年6月13日

国籍: イタリア

最初のCEO就任日:

2020年7月

現在の任期の開始日:

2024年5月

CEOの現在の任期: 2028年5月

最初の取締役就任日:

2023年5月

取締役の現在の任期の満了日:

2027年年度株主総会

所有株式数: 120,037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月から12月24日まで、欧州自動車工業会 (ACEA) 会長も務める。

2021年1月から2023年2月まで、ルノー・ブランドの最高経営責任者を務め、2023年2月にはリーダーシップ・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、経営上の管理を保証する責任を負っている。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:

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)

欧州自動車工業会 (ACEA) 会長 (2024年まで)

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33%（2023年までに付与されたプランについては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、「最高経営責任者の報酬方針（2025会計年度）」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**

独立取締役を1名又は複数名指名する場合、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ァイルを定義する。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男女のバランス及び多様性のある採用を維持しつつ、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。

最後に、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、場合によって、日産を代表する取締役を選任するか、又は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。

その上で、当社の取締役会は、場合によって、日産の提案する取締役を選任するか、又は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、場合によって、フランス政府を代表する取締役を選任するか、又は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。

その上で、当社の取締役会は、場合によって、フランス政府の提案する取締役を選任するか、又は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、就任後の期間に統合プロセスを受けることができる。このコースの一環として、新任取締役は、特に最高経営責任者及びリーダーシップ・チームの各メンバーとの会議の中で、ルノー・グループ、

そのガバナンス、その様々なブランド及び活動（ルノー、ダチア、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）についての綿密な説明を受けることができる。加えて、新任取締役がルノー・グループの多様な活動を具体的に把握できるよう、拠点や工場の視察が企画される。

取締役はその任期を通じて、プレゼンテーション、トレーニング、特化型セミナー、工場視察等の恩恵を受け、継続的に知識とスキルを向上させることができる。例えば、取締役は2024年中に以下に関するトレーニングを受けることができた。

- ソフトウェア定義自動車
- 人工知能
- CSRD（企業サステナビリティ報告指令）に関する規制
- 近日中に予定されるESG規制
- 生物多様性（特化型セミナーを開催）
- 汚職及びマネーロンダリングとの闘い
- パリ・モーターショーでのコンペティションの考察

また、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団体が行う研修の恩恵を受けている。これらの研修コースは、上場会社の取締役固有の技術を迅速に習得する一助となっている。

取締役会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、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、多様性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リ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。

- 取締役会は現在16名の取締役で構成されている。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、2024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2024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。

エグゼクティブ・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、ルノー・グループの多様性に関する方針のエグゼクティブ・マネジメントによる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、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、取締役会及びエグゼクティブ・マネジメントは、管理機関内の女性比率を2025年までに30%に、2028年までに40%にするという、2つのジェンダー多様性目標の引き上げに取り組んでいる。

取締役会は、2025年2月19日の会議において、2024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%とする目標は2023年末までに達成された。2024年は35.2%であった。一方で、2024年の管理職の女性比率は2023年比で0.3ポイント上昇して27.5%となった。

取締役会のスキル・マッピング（2024年12月31日現在）

過去数年の間、取締役会は、当社の構造と戦略に適合し、かつ、歴史と価値観に忠実であり続けながらもルノー・グループの新たな課題に適応できる、バランスのとれたガバナンス構造を確立するように努めてきた。

2021年以降及び「ルノーリユーション」戦略プランの実施に伴い、ルノー・グループは、未来を創り出しつつ収益性の回復を目指すという野心的なロードマップを採用した。

各取締役が保有する数々のスキル、ノウハウの多様性及び異なる経験のバランスが、ルノー・グループの戦略の遂行に日々寄与し、また、当社の持続可能な責任ある成長という理念の実現に役立っている。

ルノー・グループの戦略上及び業績上の課題に対応するため、取締役会は、そのメンバーが有する以下のスキルに重点を置くことを求めている。

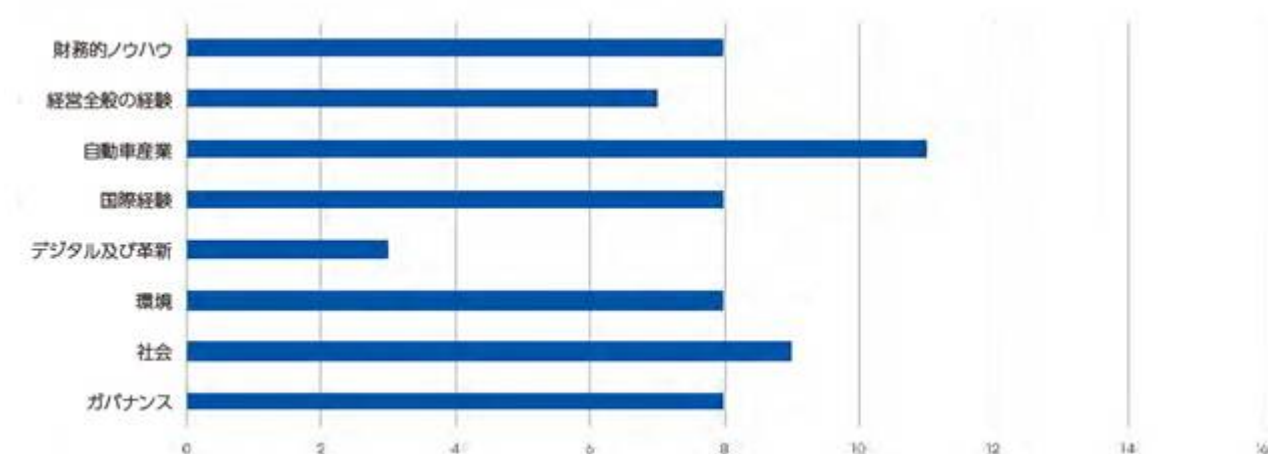
専門分野／スキル	スキルの検証基準
財務的ノウハウ	- 経営全般の経験。 - 金融及び監査： 会計・金融部門（銀行融資、会計、監査、市場金融資産管理等）での経験又は財務報告プロセス及びコーポレート・ファイナンスに関する高度な理解。 - キャピタル・マーケット： 資本市場に関する経験又は高度な理解。 - 財務部門又は経営全般の経験。上場会社の監査委員会委員（又はそれに準ずるもの）。 - リスク管理： リスク・マッピング及びリスク管理の経験。

目的： 取締役の財務に関するノウハウは、効果的な取締役会ガバナンスと十分な情報に基づく意思決定を促進する。また、財務諸表の解釈と理解、リスク管理及び経済データに基づく戦略的意思決定を容易にする。さらに、会計基準や規制の遵守を確実にすることで、信頼性とステークホルダーからの信用を強化する。 ルノー・グループを次世代型の自動車会社に変革することを目的とした「ルノーリ्यूション」戦略プランの一環として、財務的なノウハウは、戦略プランの遂行をモニタリングする取締役会の業務において重要な役割を果たしている。 最後に、財務的なノウハウは、価値を創造し、モビリティとエネルギーに関する将来の課題に備えるというルノー・グループの抱負に適合した、厳格で透明性の高い経営を確保するために不可欠である。 結果： 2024年には、8名の取締役会メンバーが財務的ノウハウを有している。	
経営全般の経験	－ 事業経営： 大規模な企業におけるゼネラル・マネジャー又はシニア・エグゼクティブの経験。 － 会社の運営管理： オペレーションズ・ディレクターとしての経験。
目的： 経営全般の経験は、運営の実態に根ざした戦略的視点、ステークホルダー・マネジメント、リーダーシップ・スキルに加え、企業戦略を遂行するためにチームを効果的に評価し指導する能力を取締役にもたらす。 結果： 2024年には、7名の取締役会メンバーが経営全般の経験を有している。	
自動車産業	－ 自動車産業/自動車セクターに関する知識： 自動車セクターに属する会社における経験や、市場、ビジネス及び競争環境に関する知識 － 工業分野のノウハウ：工業を営む会社又は工場での経験。 － ルノー・グループとその歴史に関する十分な知識。
目的： 工業、特に自動車産業に精通した取締役の存在は、自動車市場とその複雑な競争環境の特殊性と力学に適応した戦略的で経営的な意思決定を促進する。これにより、変革に対する前向きなビジョン、業界リスクのより良い管理、制約を乗り越えながら市場機会を捉える能力が育まれる。 結果： 2024年には、11名の取締役会メンバーが自動車産業におけるノウハウを有している。	
国際経験	－ 外国籍を有する取締役。 － 高い国際教養。 － 国際的な専門家としての経験： 世界の様々な地域や多国籍の組織内での活動を通じて得た専門家としての豊富な経験。
目的： 取締役会において国際経験を有する人材は、グローバル化した自動車セクターで事業を運営するための広範かつ戦略的な視点を提供する。このスキルにより、グローバルな課題に適応し、国際的な機会を活用し、文化的差異、規制の違い及び経済的な格差が顕著な環境を切り開いていく上で、当社を後押しする能力が強化される。 自動車産業のバリューチェーンは高度にグローバル化されており、ルノー・グループは世界中に存在するステークホルダーと取引を行っている。 結果： 2024年には、8名の取締役が国際経験を有している。	

デジタル及び革新	－ 人工知能： AI／人工知能に関する知識及び習得、又はこの分野を専門とする会社での経験。 － 新技術： デジタル・トランスフォーメーション戦略の開発及び実施に関するノウハウ又は経験。新技術に関する事業を営む会社での経験。 － サイバーセキュリティ： サイバーセキュリティ、データ処理又はネットワークに関するトレーニング又は技術的な経験。 － 革新： 大企業におけるイノベーション・マネジャーの経験。
目的： デジタル又は革新に関するノウハウは、取締役会が、急速な技術革新が進む自動車セクターにおいて、ルノー・グループをリーディング・プレイヤーとして位置づけることを可能にする。また、市場動向を予測し、製品やサービスを適合させ、デジタル経済における新たな成長要因を探るためのルノー・グループの能力も強化される。 結果： 2024年には、3名の取締役がデジタル及び革新に関するスキルを有している。	
環境	特に以下に関連する環境問題の管理及び／又は修得の経験。 － 気候 － 生物多様性 － 汚染 － 水と森林の保全 － 循環型経済
目的： 持続可能性及びエネルギー転換という増大する課題に対応するためには、取締役会の環境に関するノウハウが不可欠である。これにより取締役会は、持続可能性に関連する社会的な期待、規制上の要請及び経済的な期待に沿った対応を行い、気候変動に直面した際の回復力を強化し、責任ある慣行を通じて競争力を向上させ、かつ、持続可能なモビリティに関するリーダーとしてルノー・グループを位置づけることができる。 結果： 2024年には、8名の取締役が環境に関するスキルを有している。	
社会	－ 人事部門： チーム・マネジメント又は人事部門内での経験。 － 労使関係： 労働組合及び／又は従業員代表団体での経験。 － ステークホルダーとの関係： サプライチェーン及び流通ネットワークにおける様々なプレイヤーとの関係における経験。
目的： 取締役会における社会問題に対応する能力は、ルノー・グループの業績に直接影響する人材及び社会的課題に対応することを可能にし、人々を企業戦略の中心に据え、経済的な目標を倫理的で持続可能な社会的慣行と整合させつつ、企業としての魅力、社内の結束力及び社会的責任を強化する。 結果： 2024年には、9名の取締役が社会に関するスキルを有している。	

ガバナンス	ー ビジネス上の倫理及びコンプライアンス： 特に以下に関連するビジネス上の倫理及びコンプライアンスに関する経験及び／又は理解。 ・ 汚職及びマネーロンダリング ・ 利益相反の調整 ・ サプライヤーとの関係性 ・ 法令遵守 ー コーポレート・ガバナンス： 会社経営陣又は業務執行体のメンバーとしての経験及び／又はコーポレート・ガバナンスに関する問題についての知識。
目的： 取締役会におけるガバナンス能力は、効果的で倫理的かつ透明性の高い経営に不可欠であり、社会的な期待と規制上の要請の遵守を促進するものである。 結果： 2024年には、8名の取締役がガバナンスに関するスキルを有している。	

取締役会のスキル及びノウハウ



ルノー・グループは、モビリティ・セクターの新たな課題に適応できる次世代型の自動車会社へと変貌を遂げつつある。そして、成長と革新を刺激して促すための提携とパートナーシップの強化、並びに新しいエコシステムの開拓及び新たなシナジーの創出のための多角化によって、マーケットリーダーとしての地位を引き続き固めているところである。

こうした新たな目標を念頭に、取締役会は、その構成、各メンバーがもたらす異なるスキル及び経験を定期的に評価し、ルノー・グループの様々な活動や直面する新たな課題に関して、可能な限り最善のバランスを確保するために取るべき方向性を特定する。

そのアプローチにおいては、各メンバーがルノー・グループの基礎的な価値観を確実に守りながらも、経験やノウハウの多様性が維持されるように引き続き尽力する。

ルノー・グループの具体的なニーズを考慮するため、取締役会は、候補者の経験が当社の新しい要件に沿ったものであることを確実にする。

また、既存のメンバーとも協力し、取締役会や委員会でのハイレベルなプレゼンテーション及び適切なトレーニング・プログラムを通じて、そのスキルが継続的にアップグレードされるよう努めている。

個別のスキル

取締役会は、各メンバーのスキル、ノウハウ及び経験をその関心の中心に置き、これらがルノー・グループの活動全体を網羅することを保証する。

取締役はそれぞれの専門分野を補完し合うことで、採用された施策がルノー・グループの戦略遂行に寄与することを、全体として担保している。

		財務的ノ ウハウ	経営全般 の経験	自動車 産業	国際経験	デジタル 及び革新	環境	社会	ガバ ナンス
取締役会長	ジャンドミニ ク・スナール	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓
取締役兼最高 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 パー	✓							✓
	芹澤ゆう		✓		✓		✓		
	田川丈二	✓		✓	✓		✓		
独立取締役	カトリーヌ・ バーバ				✓	✓		✓	
	ミリエム・ベン サラ＝チャクロ ウン		✓		✓		✓	✓	✓
	マリー＝アニッ ク・ダーメイ ラック						✓		✓
	ベルナール・デ ルピ	✓	✓	✓	✓				✓
	ピエール・フ ルーリオ	✓	✓	✓					✓
	アネット・ウィ ンクラー	✓	✓	✓	✓		✓	✓	✓
従業員及び 従業員株主を 代表する 取締役	ノエル・ディグ リップ			✓			✓	✓	
	セバスチャン・ ジャケ			✓				✓	
	リチャード・ ジャンティ			✓				✓	
	エリック・ヴィ ダル			✓				✓	
合計		8	7	11	8	3	8	9	8

2024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・バラ	任期満了	2024年11月7日
エリック・ペルソン	任期満了	2024年11月7日
セバスチャン・ジャケ	任命 － 従業員により選出	2024年11月8日
エリック・ヴィダル	任命 － 従業員により選出	2024年11月8日

取締役会概要（2024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	71	フランス	6,690	取締役 会長及 びID	2019年1月	2027年年次 株主総会	5年11ヶ月	M	-	-
ルカ・デメオ	M	57	イタリア	120,037	CEO	2023年5月	2027年年次 株主総会	1年7ヶ月			
カトリーヌ・パーバ	F	51	フランス	100	ID	2017年6月	2026年年次 株主総会	7年6ヶ月	-	-	M
ミリエム・ベンサラ＝チャクロウン	F	62	モロッコ	250	ID	2017年6月	2025年年次 株主総会	7年6ヶ月	M	-	-
トーマス・クールブ	M	52	フランス	該当なし	FSR	2018年10月	2025年年次 株主総会	6年2ヶ月	-	-	M
マリー＝アニック・ダーメイラック	F	70	フランス	500	ID	2017年6月	2025年年次 株主総会	7年6ヶ月	-	M	-
ベルナール・デルピ	M	60	フランス	2,500	ID	2021年4月	2025年年次 株主総会	3年8ヶ月	C	-	-
ノエル・ディグリップ	M	54	フランス	FCPE 884.25 単位	DRES	2021年4月	2025年年次 株主総会	3年8ヶ月	-	-	M
ピエール・フルーリオ	M	70	フランス	500	ID	2018年6月	2026年年次 株主総会	6年6ヶ月	M	C	-
リチャード・ジャンティ	M	56	フランス	1株及びFCPE 30.3885単位	DRE	2012年11月	2028年11月	12年1ヶ月	-	-	M
セバスチャン・ジャケ	M	47	フランス	FCPE 88.6457単位	DRE	2024年11月	2028年11月	2ヶ月	M	-	
芹澤 ゆう	F	66	日本	100	NR	2016年12月	2025年年次 株主総会	8年	-	-	M
田川 丈二	M	64	日本	0	NR	2020年4月	2026年年次 株主総会	4年8ヶ月	M	-	-
エリック・ヴィダル	M	53	フランス	FCPE 52.3764単位	DRE	2024年11月	2028年11月	2ヶ月		M	
アネット・ウィンクラー	F	65	ドイツ	1,000	ID	2019年6月	2027年年次 株主総会	5年6ヶ月	-	-	C
アレクシス・ザイデンウェーバー	M	48	フランス	該当なし	FSR	2022年11月	該当なし	2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: Chairperson（委員長） CEO: 最高経営責任者 M: メンバー ID: 独立取締役 F: 女性 M: 男性 DRE: 従業員を代表する取締役 DRES: 従業員株主を代表する取締役 FSR: フランス政府代表 NR: 日産代表											

2024年12月31日現在、取締役会メンバーの保有する株式総数は131,551株であり、これは当社の資本金の0.04%に相当する。

2024年12月31日現在

16名

取締役

59歳	5.2年	58.3% ⁽¹⁾	5	5名
平均年齢	勤続年数	独立取締役	国籍	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。

2024年度の実行役員及び委員会出席率

取締役	取締役会 (9回)	監査及び リスク委員会 (5回)	ガバナンス及び 報酬委員会 (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	100%	-	-	100%
フレデリック・バラ	85.7%	100%	-	-
ミリエム・ベンサラ＝チャクロウン	100%	80%	-	-
トーマス・クールブ	77.8%	-	-	75%
マリー＝アニック・ダーメイラック	88.9%	-	100%	-
ベルナール・デルピ	77.8%	100%	-	-
ノエル・ディグリッブ	100%	-	-	100%
ピエール・フルーリオ	100%	100%	100%	-
リチャード・ジャンティ	100%	-	-	100%
セバスチャン・ジャケ	100%			
エリック・ペルソン	100%	-	100%	-
芹澤ゆう	100%	-	-	100%
田川丈二	83.3%	100%	-	-
エリック・ヴィダル	100%			
アネット・ウィンクラー	88.9%	-	-	100%
アレクシス・ザイデンウェーバー	100%	100%	67%	-
合計	94.58%	97%	92%	96%

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12月31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 リチャード・ジャンティ エリック・ペルソン	従業員により選出された取締役 従業員により選出された取締役 従業員により選出された取締役	2016年11月 2012年11月 2012年11月
2025年 年次株主 総会	ミリエム・ベンサラ＝チャクロウン* トーマス・クールブ マリー＝アニック・ダーメイラック* ベルナール・デルピ* ノエル・ディグリッブ 芹澤ゆう	年次株主総会により選出された取締役 フランス政府の提案により任命された取締役 年次株主総会により選出された取締役 年次株主総会により選出された取締役 従業員株主の提案に基づき年次株主総会により選 出された取締役 日産の提案に基づき年次株主総会により選出され た取締役	2017年6月 2018年10月 2017年6月 2021年4月 2021年4月 2016年12月
2026年 年次株主 総会**	カトリーヌ・バーバ* ピエール・フルーリオ* 田川丈二	年次株主総会により選出された取締役 年次株主総会により選出された取締役 日産の提案に基づき年次株主総会により選出され た取締役	2017年6月 2018年6月 2020年4月
2027年 年次株主 総会	ジャンドミニク・スナール* アネット・ウィnkラー* ルカ・デメオ	年次株主総会により選出された取締役 年次株主総会により選出された取締役 年次株主総会により選出された取締役	2019年1月 2019年6月 2023年5月
2028年 11月	リチャード・ジャンティ セバスチャン・ジャケ エリック・ヴィダル	従業員により選出された取締役 従業員により選出された取締役 従業員により選出された取締役	2024年11月 2024年11月 2024年11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

** 2025年2月19日、取締役会は、2025年4月30日に開催される年次株主総会終了時に取締役職を任期満了前に辞任する旨、カトリーヌ・バーバ氏及び田川丈二氏が決定したことを認識した。

取締役の役職及び職務の一覧表

2025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：10名

女性メンバーの数：6名（女性メンバーの割合：50%（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。



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
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:
2025年4月
現在の任期の満了日:
2029年年次株主総会
所有する記名式株式の数:
250株

**監査及びリスク委員会委員
経歴 - 専門家としての経験**
テキサス州ダラス大学（米国）に
おいて国際経営及び財務のMBAを
卒業。1986年から1989年までソシ
エテ・マロケーヌ・ド・デポ・
エ・ド・クレディにおいて様々な
役職を務めた。その後、1989年に
Holmarcom group（同氏の家族が
所有する会社でモロッコにおける
トップ5の産業及び金融グループ
の一つ）に入社し、以降、Les
Eaux Minérales d'Oulmèsのグ
ループ取締役兼副社長兼最高経営
責任者を務めている。
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／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）



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

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:

2025年4月

現在の任期の満了日:

2029年年次株主総会

所有する記名式株式の数:

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、フランス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・ホールディングス会長兼最高経営責任者

イメリス (フランス) 取締役 (任期は2025年イメリス年次株主総会終了時に満了し、更新されない。)

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

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：

2025年4月

現在の任期の満了日：

2029年年次株主総会

所有する記名式株式の数：

FCPE 884.25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

国籍: フランス

最初の取締役就任日:

2018年6月

現在の任期の開始日:

2018年6月

現在の任期の満了日:

2026年年次株主総会

所有する記名式株式の数:

500株

主席独立取締役

ガバナンス及び報酬委員会委員長

監査及びリスク委員会委員

経歴 - 専門家としての経験

パリ政治学院 (Institut d'Études Politiques de Paris) 卒業。フランス国立行政学院 (École Nationale d'Administration) 卒業、法学修士。会計監査人として職歴を開始し、証券取引委員会 (Commission des Opérations de Bourse) のゼネラル・マネジャーに就任。

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

Fondation de l'Orchestre de Paris (フランス) 会長

過去5年間の他社での役職 (退任)

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

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：

2024年11月

現在の任期の満了日：

2028年11月

所有する記名式株式の数：

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SA（フランス）取締役

非上場会社：

ルノーs.a.s（フランス）取締役

その他の法人：

該当なし

**ルノー・グループ外の会社における役
職及び職務**

上場会社：

該当なし

非上場会社：

該当なし

その他の法人：

該当なし

過去5年間の他社での役職（退任）

該当なし



セバスチャン・ジャケ
(SEBASTIEN JACQUET)
取締役（従業員による選出）
生年月日: 1977年1月16日
国籍: フランス
最初の取締役就任日:
2024年11月
現在の任期の満了日:
2028年11月
所有株式数:
FCPE 88.6457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

2000年のルノー入社以来、フランス国内外で戦略的な役職を経験し、模範的なキャリアを築いてきた。

ミュール試作車の準備担当者から「エンド・オブ・アセンブリー」の専門家までを歴任した後、2008年には車両エレクトロニクス・プロセス・エンジニアリングのリーダーに、2014年には車両統合プラットフォーム・エンジニアリングのリーダーに就任した。特に、インドでルノー・日産工場の操業開始に携わり、フランではゾエの立ち上げにも貢献した。

プロジェクト・マネジメント及び人的資源管理に関する学位を取得。技術的ノウハウと経営スキルを兼ね備え、要求の厳しい自動車業界で複雑なプロジェクトを指揮する。同時にラグビーにも情熱を注ぎ、Stade François Association及びPlaisir Rugby Clubにエグゼクティブとして参加。コーチ歴は10年を超え、年齢や経歴を問わずあらゆるプレイヤーを監督し、このスポーツの特徴である、敬意、向上心、チームスピリットといった価値観を伝えている。

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



エリック・ヴィダル
(ERIC VIDAL)

取締役（従業員による選出）

生年月日：1971年3月30日

国籍：フランス

最初の取締役就任日：

2024年11月

現在の任期の満了日：

2028年11月

所有する記名式株式の数：

FCPE 52.3764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

国立航空宇宙大学院大学（Sup ' Aero）
及び国立高等石油・天然ガス学校

（Ecole Nationale Supérieure du
Pétrole et des Moteurs）を卒業後、
1996年にエンジンのエンジニアとして
ルノーに入社。

2006年より従業員代表として活動。

2015年から2023年までの間、フランス
国内及び世界中の全子会社の従業員代
表団体であるルノー・グループ作業協
議会の書記に選出された。

特に、2013年及び2019年のルノーの2つ
のグローバル枠組み合意書並びに世界
規模で在宅勤務を規定する特約条項の
交渉を担当した。

2023年まで自動車セクター戦略委員会
の委員を務めた。

また、現在、国立産業技術センター
（CETIM）の理事である。

**フランス内外の会社における役職及
びその他の職務**

**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：

CETIM（国立産業技術センター）理事

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・ウィンクラー
(ANNETTE WINKLER)

独立取締役

生年月日: 1959年9月27日

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）



**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
国籍: フランス
最初の取締役就任日:
2022年11月
現在の任期の開始日:
2022年11月
現在の任期の満了日:
該当なし
所有する記名式株式の数:
該当なし

**監査及びリスク委員会委員
ガバナンス及び報酬委員会委員
経歴 - 専門家としての経験**
2003年4月に国立行政学院 (Ecole Nationale d'Administration: ENA) を卒業した後、財務局の貯蓄・金融市場事務局次長としてフランス経済・財政・産業省に配属される。
2006年7月、財務・経済政策局の財務・企画開発事務局次長に就任。
2007年9月、フランス政府欧州連合 (ブリュッセル) 常駐代表部、経済・金融・通貨問題局アドバイザー (競争・国庫補助、会社法及びコーポレート・ガバナンス) に任命される。
2009年9月、銀行業務・決済サービス事務局長として財務局に復帰した後、投資・金融犯罪・制裁事務局長 (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:
タレスSA (フランス) 取締役兼CSR委員会及びガバナンス・報酬委員会委員
非上場会社:
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
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



**アン＝ローラ・
ド・シャマル**
(ANNE-LAURE DE CHAMMARD)
独立取締役
生年月日: 1982年6月8日
国籍: フランス
最初の取締役就任日:
2025年4月
現在の任期の開始日:
2025年4月
現在の任期の満了日:
2029年
所有する記名式株式の数:
1,000

**戦略及び持続可能開発委員会委員
経歴**

シーメンス・エナジーの経営委員会のメンバー。ドイツのベルリンを拠点に、同グループの欧州及びアジア太平洋地域を担当するエグゼクティブ・ヴァイスプレジデントであり、産業企業の脱炭素化 (電化、デジタル化、グリーン水素) を支援するエネルギー技術の開発を担うグローバル部門「産業の変革」も担当する。米国でボストン・コンサルティング・グループの戦略コンサルタントとしてキャリアをスタートさせ、その後フランスで、エネルギー・環境省にて官民交通インフラパートナーシップを担当。2014年にビューローベリタスグループに入社、2016年にビューローベリタス・コンストラクションのCEOに就任。2019年、エンジーに入社し、グループの戦略、イノベーション、研究及び技術部門のディレクターに就任、その後2021年にはエンジー・エナジー・ソリューションズ・インターナショナルのCEOに任命され、エネルギー効率と分散型低炭素エネルギー生産活動の責任者を務める。フランス国籍を有し、エコール・ポリテクニークとエコール・ナショナル・デ・ポン・エ・シャセを卒業、ハーバード大学で公共政策学の修士号を取得している。



アルメル・ド・マドル
(ARMELLE DE MADRE)

独立取締役

生年月日: 1970年5月2日

国籍: フランス及びオランダ

最初の取締役就任日:

2025年4月

現在の任期の開始日:

2025年4月

現在の任期の満了日:

2029年年次株主総会

所有する記名式株式の数:

0

ガバナンス及び報酬委員会委員

経歴

フランスの投資会社ユーラゼオのオペレーションパートナー。1993年にルノーにおいてマーケティングアナリストとしてキャリアをスタート。商業、本社及びロジスティクス部門でさまざまな役職を経験した後、2006年にフラン工場、その後テクノセンターを含むルノーの車両及び機械技術部門の人事担当ディレクターに就任。2010年にシュナイダーエレクトリックに入社し、戦略及び社会イノベーション担当ディレクターに就任。その後2011年には、ユニファイドコミュニケーションソリューションのプロバイダーであるアルカディン・グループに入社し、EMEA担当人事ヴァイスプレジデント、次いで人事担当ディレクターに就任。2019年から2024年までは、インフラストラクチャー、ネットワーク、アプリケーションのモニタリング及びデータ分析プラットフォームであるDatadogの人事担当ディレクターを務めた。2011年に設立、2019年末にナスダックに上場し、株式時価総額が40十億ドルを超えるDatadogは、急速な成長を遂げており、30ヶ国に6,000人超の従業員を擁している。アルメルは、2017年4月から2023年5月までタレスの取締役会のメンバーであった。フランスとオランダの国籍を有し、ニューヨークのコロンビア大学とパリのHECを卒業した。



コンスタンス・マレシャル＝ドリュ
(CONSTANCE MARÉCHAL-DEREU)

取締役（フランス政府の提案による任命）

生年月日: 1985年9月14日

国籍: フランス

最初の取締役就任日:

2025年4月

現在の任期の開始日:

2025年4月

現在の任期の満了日:

2029年年次株主総会

所有する記名式株式の数:

N/A

戦略及び持続可能開発委員会委員

経歴

2023年10月より企業総局産業部門長を務めている。それ以前は、2020年6月よりフランス・ロジスティックの最高経営責任者を務めていた。いくつかの中央行政機関でも働いた経験があり、2009年にはDGCCRFに植物由来製品の市場局次長として入局。2012年には企業総局の製品規制局長に就任。その後、2016年に農業省の水産養殖経済局次長に就任。最後に、2018年から2020年まで財務検査官を務めた。フランス国籍を有し、エコール・ポリテクニークを卒業。橋、水域、森林の主任技術者である。



ミッシェル・バロン
(MICHELLE BARON)

取締役（日産の提案による
任命）

生年月日：1967年6月6日

国籍：アメリカ

最初の取締役就任日：

2025年4月

現在の任期の開始日：

2025年4月

現在の任期の満了日：

2029年年度株主総会

所有する記名式株式の数：

0

監査及びリスク委員会委員

経歴

2023年4月より日産自動車のグローバル人事マネジメント、ダイバーシティ・エクイティ&インクルージョン担当常務執行役員を務めている。1988年にサーキット・シティでキャリアをスタートさせ、その後、キャップジェミニ、フォードで勤務。2000年から2008年までは、ビステオンでマルチメディアコントローラー、サプライヤー破産管理マネージャー、生産管理シニアマネージャー、そして同社アメリカ・イギリス内装部門コントローラーとして、複数の役職を歴任した。2008年には、監査・コンプライアンス室（北米・南米）ダイレクターとして日産に入社。2011年にプロダクトエコノミックコントロール（北米・南米）ダイレクター、2013年にもものづくりコントロールダイレクター、2014年に北米ものづくり財務シニアダイレクター、2017年に北米人事担当理事に就任。2019年11月、日産自動車のグローバル内部監査室担当理事に就任、2022年11月にはグローバル人事マネジメント担当常務執行役員に昇進した。アメリカ国籍を有し、ノースカロライナ大学で経済学の学士号、カーネギーメロン大学で経営学の修士号を取得している。



ピエール・ロワン
(PIERRE LOING)

取締役（日産の提案による
任命）

生年月日：1960年3月8日

国籍：フランス

最初の取締役就任日：

2025年4月

現在の任期の開始日：

2025年4月

現在の任期の満了日：

2029年年度株主総会

所有する記名式株式の数：

0

ガバナンス及び報酬委員会委員

経歴

2025年4月より北米日産に拠点を置くグローバル・スペシャル・プロジェクト担当ダイレクターを務める。1988年にルノー・ドイツでキャリアをスタート。1990年にルノー製品企画部門に入社し、1992年にボルボ米国に派遣された。1998年から1999年にかけて、ルノー・日産アライアンス締結に向けた協議の過程で、ルノーの製品交渉担当者を務めた。1999年に日本の日産に入社し、当初は日本、その後は欧州と米国で、製品企画部門のリーダー職を歴任。その間、キャシュカイとジュークで欧州のラインナップを再編成し、100%電気自動車リーフの発売を指揮し、日産社長賞及び権威あるオートモティブニュース・ユーロスター賞を受賞。2016年1月、グローバルプロダクトマーケティング部門の部長として日産本社に復帰し、2019年にはグローバルモータースポーツ部門の責任者も兼任。2020年には、日産及びインフィニティの世界的なポートフォリオを担当するグローバル商品企画担当VPに就任。フランス国籍を有し、NEOMAビジネススクールで国際マーケティングの修士号を取得。1992年にはINSEADのエグゼクティブMBAプログラムを修了。

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

2024年10月に開催された従業員代表選挙以降、

- フレデリック・バラ氏及びエリック・ペルソン氏の取締役の役職は、2024年11月7日に終了した。

- セバスチャン・ジャケ氏及びエリック・ヴィダル氏は、2024年11月8日付で従業員を代表する取締役役に任命された。
- リチャード・ジャンティ氏の従業員を代表する取締役役としての任期は、4年間の任期で更新された。

2025年2月19日の会議において、取締役会は以下の事項を認識した。

- 2025年4月30日に開催される年次株主総会の終了時にマリー＝アニック・ダーメイラック氏の任期が満了すること、及び同氏が自身の任期の更新を希望しないこと。
- 2025年4月30日に開催される年次株主総会の終了時に、カトリーヌ・バーバ氏が、自身の様々な職業上の責務の刷新の観点から、取締役を任期満了前に辞任する意向であること。
- 2025年4月30日に開催される年次株主総会の終了時に、田川丈二氏が、取締役を任期満了前に辞任する意向であること。

このため、取締役会はガバナンス・報酬委員会の勧告を受け、2025年4月30日に開催される年次株主総会において、取締役会の構成に関する以下の決議を提案することを決定した。

- ミリエム・ベンサラ＝チャクロウン氏の独立取締役としての任期の更新。
- ベルナール・デルピ氏の独立取締役としての任期の更新。
- アン＝ロール・ド・シャマル氏の独立取締役としての任命。
- アルメル・ド・マドル氏の独立取締役としての任命。

また、取締役会は、以下の決議を、2025年4月30日に開催される年次株主総会において株主の投票に付すことを決定した。

- 日産の提案により、当該年次株主総会の終了時に任期満了となる芹澤ゆう氏に代わり、ミッシェル・バロン氏を取締役に任命する件。
- 日産の提案により、2025年の年次株主総会の終了時に取締役の任期満了前の辞任を希望した田川丈二氏に代わり、ピエール・ロワン氏を取締役に任命する件。
- フランス政府の提案により、当該年次株主総会の終了時にトーマス・クールブ氏の任期が満了することに伴い、同氏に代わり、コンスタンス・マレシャル＝ドリュ氏を取締役に任命する件。
- 「ルノー・フランス」及び「ルノー・インターナショナル」FCPEの監査役会の提案により、ノエル・ディグリップ氏の従業員株主を代表する取締役役としての任期を更新する（補欠をレティシア・ムーラン氏とする）件。

2025年4月30日に開催される年次株主総会の終了時、投票に付される決議案が承認された場合は、取締役会は16名で構成されることとなり、主要な特徴は以下のとおりとなる。

	2024年度株主総会終了時の構成	2025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%	50%
外国人比率	41.7%	50%

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（2025年5月15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

ガバナンス及び 報酬委員会 委員5名 50% 独立性⁽²⁾	監査及び リスク委員会 委員7名 66.7% 独立性⁽²⁾	戦略及び持続可能 開発委員会 委員5名 66.7% 独立性⁽²⁾

(1) 従業員を代表する取締役及び従業員株主を代表する取締役を除くが、ジャンドミニク・スナール氏を含む。

(2) 従業員を代表する取締役及び従業員株主を代表する取締役を除く。

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（2025年5月15日現在）



1. ルカ・デメオ、ルノー・グループCEO、アンペアCEO	9. ドウニ・ル・ヴォー、ダチア担当CEO、サプライチェーン担当最高責任者	
2. ファブリス・カンボリーブ、ルノー・ブランド担当CEO	10. ダンカン・ミント、ルノー・グループ最高財務責任者	
3. ティエリー・シャルベ、ルノー・グループ産業／品質担当最高責任者	11. 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	
4. ジャンルカ・デ・フィッシ、モビライズ担当CEO、RCIバンクS.A.取締役会長	12. 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	
5. キトリー・ド・ペルポール、ルノー・グループ最高法務責任者	13. 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	
6. 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	14. 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	
7. 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、アルピーヌ・レーシングLtd会長及びルノー・グループ テクノロジー担当最高責任者	15. 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	
8. ブルーノ・ラフォルジュ、ルノー・グループ 人事・組織担当最高責任者	16. 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	
16 メンバー	19% 女性	7 国籍

2つの委員会

 戦略委員会 委員14名 毎月	 オペレーションズ委員会 委員10名 隔月

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、ゼネラル・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。

②役員の報酬等

取締役及び会社役員の報酬

会社役員の報酬に関する原則

取締役会は、ガバナンス及び報酬委員会の勧告に基づき、会社役員に付与される報酬要素を年1回決定する。

当社の報酬方針は、取締役会規則に従い、主として独立取締役で構成され、独立取締役が委員長を務めるガバナンス及び報酬委員会の会議において定期的に検討される。ガバナンス及び報酬委員会はその勧告において、会社役員の報酬の様々な要素の間のバランスを考慮する。

非業務執行会社役員の報酬方針は固定報酬を基礎としており、変動又は例外的な現金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。

業務執行役員の報酬方針は、以下の通り、簡素で一貫した、透明性のある6つのプラクティスに基づいている。

1. 当社の戦略と密接に結び付いている	・ 報酬は、戦略の実施とその結果に密接に結び付けられている。
2. 業績本位である	・ 業務執行役員の報酬の変動要素が報酬総額に占める比率は市場慣行と合致しており、業務執行役員の利益と当社の業績の連動を確保している。
3. 長期的業績の重視	・ 業務執行役員の報酬のかなりの部分は、複数年にわたる目標の達成に左右される。

4. 株主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、業務執行役員の全体的な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aking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aking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
・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	・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aking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（2025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（2024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（2024年）

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の報酬方針は、2024年2月14日の取締役会により設定され、次いで2024年5月16日の年次株主総会により承認された（第16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2024会計年度の報酬方針の詳細については、2023年度有価証券報告書を参照のこと。

以下に示す2024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 I 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2024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 I に従い、2025年4月30日の年次株主総会において、一般票決に付される。

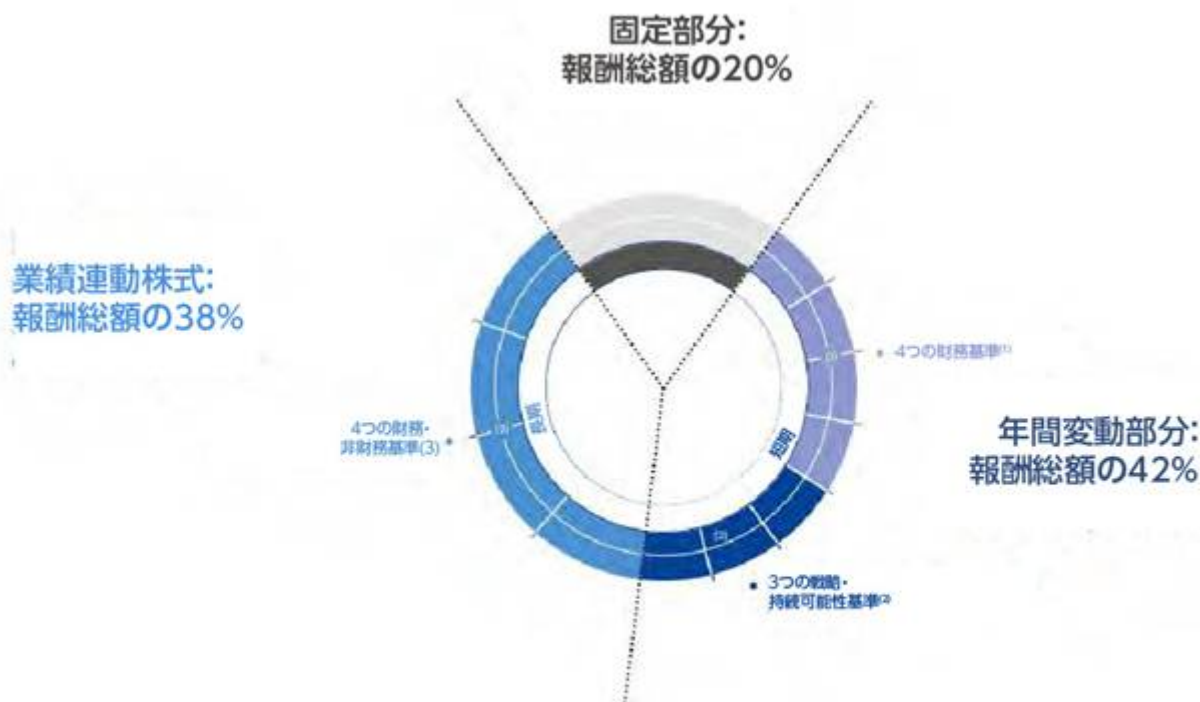
さらに、フランス商法第L.22-10-34条 II に従い、2025年4月30日の年次株主総会において、取締役会長ジャンドミニク・スナール氏に対して2024会計年度中に支払われ又は同会計年度について付与された報酬総額及び現物給付に関する特別決議の承認が求められる。

下記の表は、取締役会長ジャンドミニク・スナール氏の2024年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	2024会計年度に 関する金額 又は帳簿価額	概要
固定報酬	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	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	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	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)		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	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	6,966.66ユーロ (帳簿価額)	会長は、社用車1台及び運転手付き車1台を支給された。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	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	取締役会長は、補完的年金制度から利益を受けない。

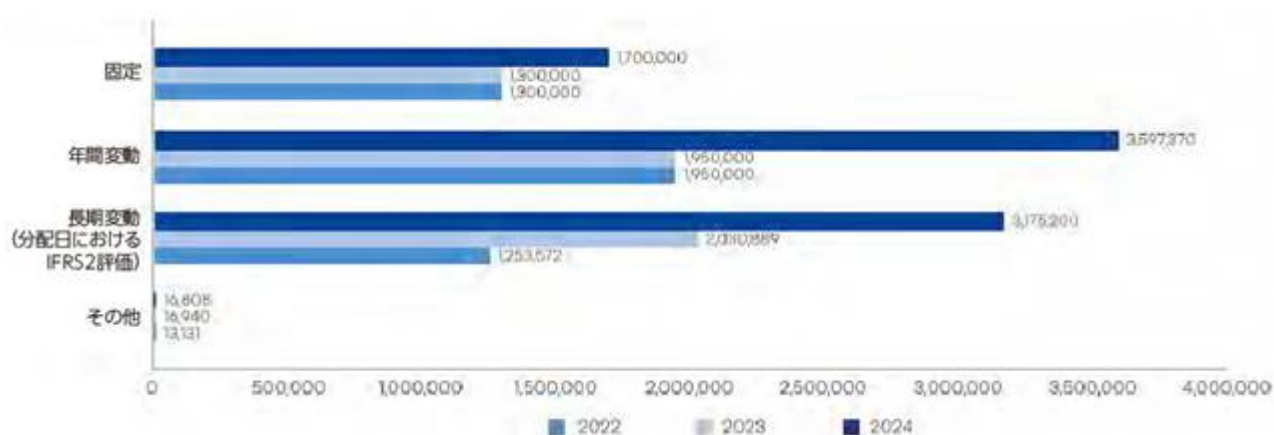
最高経営責任者としてのルカ・デメオ氏の報酬（2024年）

CEOの2024年度報酬の内訳*



- (1) 財務基準の最大加重率は固定部分の135% (各基準につき33.75%ずつ) である。
 (2) 戦略・持続可能性基準の最大加重率は固定部分の90% 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^{*}



^{*} 最高経営責任者の報酬要素の比較を容易にするため、年次ベースで付与される継続的報酬要素に関して、例外的な長期報酬制度である「ルノーリレーション・プラン」は、上記のグラフには含まれていない。実際、ルノーリレーション・プランは、2024年に最高経営責任者の職務権限が更新されたときにのみ付与された。このプランに基づき2024年5月16日に取締役会により付与された業績連動株式153,430株のIFRS価額は4,370,223ユーロである。

ガバナンス及び報酬委員会の勧告に基づき、2024会計年度に関する最高経営責任者の報酬方針は、2024年2月14日の取締役会により設定され、次いで2024年5月16日の年次株主総会により承認された（第17号決議）。

最高経営責任者に関する2024会計年度の報酬方針の詳細については、2023年度有価証券報告書を参照のこと。

以下に提示する2024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 I 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2024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 I に従い、2025年4月30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 II に従い、2025年4月30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2024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、2024会計年度の最高経営責任者に対する変動報酬の支払は、2024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、2025年4月30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。

2024年度年次株主総会後の株主エンゲージメント

2024会計年度の最高経営責任者の報酬総額は、2024年5月16日に開催された年次株主総会により承認された同氏の報酬方針を厳格に実施したものである。

2024年度年次株主総会において、取締役会は、ガバナンス及び報酬委員会の勧告に基づき、2024会計年度の最高経営責任者の報酬方針に関するいくつかの変更の承認を株主に提案した。これらの変更は、ルノー・リューション戦略プランの実行とルノー・グループの変革を支援するため、急速に変化するセクターにおける報酬方針の魅力を高めて、その定着目標を保証することを意図したものである。

2024年度年次株主総会に先立ち、取締役会長と主席取締役は、株主やステークホルダーの報酬問題に対する感応度に配慮し、浮動株の約45%を代表する投資家パネルと協議を行った。加えて、株主に提出した文書には、ガバナンス及び報酬委員会が使用した精査手続と、同業他社との比較による提案された位置付けの両方について、詳細な説明が盛り込まれた。

新たな報酬方針の72%が承認された2024年度年次株主総会の後、取締役会は、株主の立場と期待を十分に理解するため、議決権行使結果と、共有された可能性のあるコメントの分析を実施した。この分析に加え、取締役会長は、反対の潜在的根拠について協議するため、2024年最終四半期にルノー・グループの主要株主と面会することを決定した。

こうした様々なやり取りから、一部の株主が難色を示した主な理由は、「ルノー・リューション・プラン」に基づく例外的な報酬メカニズムの導入に関連しており、これが原則的な問題として、ルノー・グループの状況に関係なく行われたためであることが明らかになった。しかしながら、株主が表明した見解の相違や、自動車産業における優秀な幹部社員の獲得競争の激しさなど、このセクターにおける最新の動向は、最高経営責任者のプロフィールが全会一致で認められていることを踏まえれば、取締役会のアプローチを補強するものであった。

加えて、取締役会は、より長い間隔で報酬方針を改定することを望む株主の意向に十分留意している。

この観点から、取締役会は、ガバナンス及び報酬委員会の勧告に基づき、2025年の報酬方針に「ルノー・リューション・プラン」のような新たな例外的長期報酬メカニズムを導入せず、その他の報酬要素についてはよりシンプルで安定したものとするために変更なしに維持する。最後に、取締役会は、透明性という観点からの近年の努力に沿って、最高経営責任者の報酬と当社の長期的な業績との合致の正当性を証明するための詳細な説明を引き続き提供していく。

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	2024会計年度に 関する金額 又は帳簿価額	概要
固定報酬	1,700,000ユーロ	最高経営責任者は、12ヶ月の分割払いで1,700,000ユーロの年間固定報酬を受領する。

年間変動報酬	3,597,370ユーロ (2024会計年度について付与され、2025年に支払われる金額)	<u>2024会計年度中の支払額：1,950,000ユーロ</u>		
		2023会計年度に関して付与されたこの金額は、2024年5月16日の年次株主総会において最高経営責任者の2023年の報酬要素の承認（第15号決議）が採択された後、2024年に支払われた。		
		2024年会計年度に関して付与された金額：3,597,370ユーロ		
		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225%に達する可能性がある。		
		2025年2月19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、2024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。		
		2024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)		
			最高額(%)	達成率(%)
		財務基準	135%	121.61%
		ルノー・グループの営業総利益率 (ルノー・グループOM)	33.75%	21.15%
		フリー・キャッシュ・フロー(FCF)	33.75%	33.75%
		使用総資本利益率(ROCE)	33.75%	32.96%
		固定費(FC)	33.75%	33.75%
		戦略・持続可能性基準	90%	90%
		戦略	15%	15%
		持続可能性	60%	60%
		顧客満足／品質	15%	15%
		合計	225%	211.61%
		業績基準達成率の評価		
		1. 財務基準(量的)		
		以下に分析する通り、財務基準の121.61%(最大135%中)が達成された。		
		・ ルノー・グループの営業総利益率(ルノー・グループOM)基準:21.15%(最大33.75%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33.75%		
		ルノー・グループOMの最大境界値は8%に設定された。2024年のルノー・グループOMは7.6%に達し、上の境界値(7.5%に設定)と最大境界値(8%に設定)の間であった。		
		・ フリー・キャッシュ・フロー(FCF)基準:33.75%(最大33.75%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33.75%		
		FCFの最大境界値は2,700百万ユーロに設定された。2024年12月31日時点のFCFは2,885百万ユーロに達し、最大境界値を上回った。		
		・ 使用総資本利益率(ROCE)基準: 32.92%(最大33.75%中)		

- ・ 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33.75%
- 2024年のROCEは28.9%まで上昇し、上の境界値(27%に設定)と最大境界値(29%に設定)の間であった。

- ・ 固定費(FC)基準:33.75%(最大33.75%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33.75%
- 2024年の固定費は、最大境界値を1.2%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90%(最大90%中)が達成された。

a) 戦略:15%(最大15%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。

- ・ **アンペアの確実な増産（加重率5%）**

アンペアは2024年に力強い成長を遂げたが、これはラインナップの拡大に加え、LFPバッテリー・プランの開始、ソフトウェア開発（ソフトウェア定義自動車）、6AKエンジンの製造委託契約、戦略パートナーシップの締結による大幅な技術的・工業的成長によるものである。

- ・ **ラファール、セニック、ルノー5、ダスター、マスターA290の発売成功(5%)**

これらの自動車はすべて2024年に成功裏に発売され、数々の賞を受賞した。セニックはカー・オブ・ザ・イヤー（COTY）、ダスターはSUVオブ・ザ・イヤー（Automoto）、マスターはバン・オブ・ザ・イヤー（IVOTY）、R5とA290はカー・オブ・ザ・イヤーを受賞した。ラファールのおかげでルノーのラインナップは拡大した。

- ・ **フレクシス：経営チームと業務組織の任命（5%）**

フレクシスの経営チームは2024年3月22日に任命され、組織が業務を行っている。

b) 持続可能性:60%（最大60%中）

この業績基準の2つの指標は量的な目標を指しており、3つ目の指標は質的なものである。

取締役会は、ガバナンス及び報酬委員会の勧告に基づき、これら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(労働災害発生度数率)（15%）**

2024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度数率）を、1.4%まで引き下げることであった。2024年のFR2比率は1.35%に達し、この水準を上回った。

- ・ **「ルノウ」大学の発展（15%）**

目標は、2024年にトレーニングを受ける従業員数を2023年比で5,000名超増やすことであった。2024年にはルノウ大学を通じて17,939名の従業員がトレーニングを受けた（2023年は10,368人）ため、この目標は達成された。

- ・ **循環型経済事業の発展：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（30%）**

		TFINは、従来の株主であるルノー・グループとともに、スエズが戦略的株主として20%の株式を取得し、資本の拡大に踏み切った。この取引を通じて、自動車循環型経済、すなわち「自動車から自動車へ」における全方位型プレイヤーであるTFINは、2名の株主が提供する技術ノウハウと生産能力のユニークな組み合わせにより、その地位を強化している。 c) 顧客満足度／品質：15%（最大15%中） この業績基準の2つの指標は量的な目標を指す。 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。 ・ 事故件数：1,000台当たり件数(K°/°°で示される年間目標の達成（7.5%） 「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30K°/°°に対して30K°/°°まで低下し、低減目標は達成された。 ・ 「ディーラーレピュテーション」（ディーラーのデジタル・レピュテーション）で測定される顧客満足度（7.5%） 2024年、94%の国々（36ヶ国のうち34ヶ国）（目標は80%）が、期待される顧客満足度の水準を達成した。 したがって、取締役会は、2024年会計年度における業績基準の総達成率は211.61%であることに注目し、その結果、2024会計年度のルカ・デメオ氏の変動報酬を総額3,597,370ユーロに設定することを決定した。
複数年変動報酬	該当なし	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）	120,000株の業績連動株式=3,175,200ユーロ (分配日におけるIFRS2評価)	年次プラン：120,000株の業績連動株式の分配 2024年5月16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、2024年5月16日の年次株主総会により承認された報酬方針に従って、2024会計年度に関して、業績連動株式120,000株を最高経営責任者に分配した。 この業績連動株式120,000株のうち、最終的に権利が確定する株式数は、3年間の累積期間(2024年、2025年、2026年)にわたって評価される以下の業績基準の達成率に左右される。 ・ 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%) ・ 温室効果ガスの削減(最大25%) 2024会計年度に関する当該業績連動株式制度の分配は、ルノーS.A.の株式資本の0.041%に相当する。

ルノーリユー ション・プラン	業績連動株式153,430株＝4,370,223ユーロ (付与日におけるIFRS2評価)	「ルノーリユーション・プラン」：153,430株の業績連動株式の分配 2024年5月16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、2024年5月16日の年次株主総会で承認された報酬方針に従い、ルノーリユーション・プランに基いて、最高経営責任者に153,430株の業績連動株式を付与した。 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。 2028年の取得時、業績条件の査定後において、取得した株式の総価値は、分配日における株式の時価に相当する上限を超えることはできない。最終的な権利確定株式数は適宜下方修正される。 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。 ・ ルノー・グループを変革すること ・ 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 ・ 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 ・ 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、活動の範囲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年後にはほぼ無関係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、必要な後からの判断を維持する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。 このルノーリユーション・プランに基づく最高経営責任者への業績連動株式の分配は、ルノーS.A.の株主資本の0.052%に相当する。
取締役職に対する報酬	該当なし	最高経営責任者は、取締役職に関する報酬を受領しない。
現物給付	16,808ユーロ (帳簿価額)	最高経営責任者は、社用車2台及び運転手付き社用車1台を支給される。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。
退職給付	0ユーロ	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。 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(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。 ・ 最高経営責任者の年間変動報酬に関する業績基準の最低で80%の合計達成率 ・ ルノー・グループのフリー・キャッシュ・フロー目標の達成

競業禁止補償	0ユーロ	取締役会は、2020年2月13日に開催された会議において、ルカ・デメオ氏との競業禁止契約の締結を承認した。 取締役会は、自動車市場の特に競争の激しい性質、同市場におけるルカ・デメオ氏の職務の重要性及び認められた能力、同氏が利用可能な手段、並びに同氏が保持し、またアクセス可能な機密情報を考慮して、ルノー・グループの正当な利益を保護するこの競業禁止契約の締結が、ルノーの利益に資するものとなした。 同契約に基づき、ルカ・デメオ氏は、最高経営責任者としての任期の終了時において、自らのため、自動車の設計・組立・マーケティング部門(主に乗用車及び商用車)の会社のため、又は自動車サプライヤーのために、ルノー・グループと競合する活動に直接的又は間接的に従事しないことを約束する。 当該条項の適用は、以下の通り限定されている。 ・ ルカ・デメオ氏の任期の行使が実質的に終了した日から12ヶ月間 ・ 欧州大陸の国々及び日本並びに欧州及び日本の自動車・装備品メーカー 競業禁止義務の見返りに、ルカ・デメオ氏は、当社から、契約の適用期間中(12ヶ月間)、契約違反がないことを条件として、総額で1年間の年間報酬総額(固定報酬及び現金で支払われる年間変動報酬)に相当する金銭的な補償を受ける。これは12ヶ月の分割払いで支払われる。この計算に用いる年間報酬総額は、会社役員の任期終了日前の12ヶ月間に支払われた報酬となる。 AFEP-MEDEF規範の勧告に基づき、当社の取締役会は、ルカ・デメオ氏の退職時に、この競業禁止契約を適用するかを決定し、また、同契約を一方的に放棄することができる。なお、ルカ・デメオ氏が退任した場合又は65歳に達した場合は、報酬の支払義務は生じない。

補完的年金制度	0ユーロ	取締役会は、2020年2月13日の会議において、ルカ・デメオ氏を対象とする補完的年金制度を承認した。 取締役会は、ルカ・デメオ氏のためにこの制度を実施することにより、当社が最高経営責任者の忠誠を維持、促進することができるとみなした。 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。 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。 ・ 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。) ・ 次いで、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。) 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。 2024会計年度に関する当社の拠出額は19,126.80ユーロであった。 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・コミティのメンバーを受益者として2020年7月1日から確定拠出型年金制度(第82条)の恩恵を受けている。 この制度は、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。 2024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、456,249.99ユーロであった。 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、2024会計年度に関する支払額は456,349.99ユーロであった。 拠出金額及び一括保証金は、その算定基礎にルノー・グループの業績に連動する報酬の変動部分が含まれるという点において、会社の業績に左右されるものである。

2022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

2022年5月25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、2022年5月25日の取締役会は、2022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(2022年、2023年、2024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台当たり純収益の年間増加率(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%)

ガバナンス及び報酬委員会の勧告に基づき、2025年2月19日、取締役会は、2022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	25% 2022年-2024年のTSRは61.18%であり、同期間のベンチマーク(4.94%)を上回った。
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% 2022年-2024年の累積FCFは8,028百万ユーロであり、同期間の予算において設定された累積額(6,302百万ユーロ)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台当たり純収益の累積年間増加率は29.45%であった。
ヨーロッパにおける電気乗用車の販売台数の構成割合	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 < ルノー・グループの目標値の場合は0% ・ヨーロッパにおける電気乗用車の販売台数の構成割合 = ルノー・グループの目標値の場合は17.5% ・ヨーロッパにおける電気乗用車の販売台数の構成割合 ≤ルノー・グループの目標値+6.9ポイントの場合は25% ルノー・グループの目標値 < ヨーロッパにおける電気乗用車の販売台数の構成割合 < ルノー・グループの目標値+6.9ポイントの場合は線形補間	0% 2022年-2024年の電気乗用車の販売台数の構成割合は、目標値を下回った。
合計	100%		75%

このため、取締役会は、2022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75%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、2025年5月25日に、ルカ・デメオ氏に関して、合計で56,250株の権利が確定する。

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、最高経営責任者は、2022年プランに基づいて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、任期満了までの間、保持する義務を負っている。

業務執行役員の報酬総括表

以下の表は、AFEP-MEDEF規範の勧告に基づいて作成された。

表1ー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)

	2024年	2023年	2022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)	5,314,178	3,266,940	3,263,131
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)	3,175,200	1,887,105	1,061,718

その他の長期報酬制度(2024会計年度の「ルノーリ्यूション・プラン」並びに2022会計年度及び2023会計年度の共同投資制度)の価値(詳細は表6に記載)	4,370,223	143,784	191,854
合計	12,859,601	5,297,829	4,516,703

表2ー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)

	2024年		2023年		2022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	1,700,000	1,700,000	1,300,000	1,300,000	1,300,000	1,300,000
年間変動報酬	3,597,370	1,950,000	1,950,000	1,950,000	1,950,000	1,885,000
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	0	0	0	該当なし	該当なし	該当なし
現物給付	16,808	16,808	16,940	16,940	13,131	13,131
合計	5,314,178	3,666,808	3,266,940	3,266,940	3,263,131	3,198,131

表3ー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：	なし	あり	あり	あり	なし

表4ー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ー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ー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	31 CEO 2024年 5月16日	120,000	3,175,200ユーロ	2027年 5月16日	2027年 5月16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台当たり純収益の増加率、最大25% ・温室効果ガスの削減、最大25% (詳細については2023年度ルノー有価証券報告書を参照のこと。)
	30 CEO ルノー リ्यूション・プラン 2024年 5月16日	153,430	4,370,223ユーロ	2028年 5月16日	2029年 5月16日	あり これらのルノーリ्यूション・プランの株式の最終的な取得は、以下の業績基準の達成に左右される。 ・ルノー・グループを変革すること、最大30% ・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、最大30% ・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、最大20% ・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、最大20% (詳細については2023年度ルノー有価証券報告書を参照のこと。)

表7ー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	28 2021年4月23日	53,197	権利確定株式数は、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53,197株は、2024年4月23日に、ルカ・デメオ氏によって権利が確定され、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権利が確定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。 (2021会計年度に関する本プラン28の業績基準達成率の詳細については、2023年度ルノー有価証券報告書を参照のこと。)

取締役の報酬 (2024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、2024年5月16日の年次株主総会において承認された（第18号決議）。

次の表は、2024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	20,000	40,000	60,000	0	20,000
委員会	5,000	15,000	20,000	20,000	-

取締役会長及び最高経営責任者は取締役としての職務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S.A.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。

2024年5月16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、2024会計年度に関して取締役に帰属する報酬総額は1,116,306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、2025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 I で示された情報の一部であり、2025年4月30日の年次株主総会において、フランス商法第L.22-10-34条 I 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	2024会計年度		2023会計年度	
	2024会計年度に 関する分配額	2024会計年度中 の支払額	2023会計年度に 関する分配額	2023会計年度中 の支払額
スナール氏	0	0	0	0
デメオ氏 ⁽¹⁾	0	0	0	0
バーバ氏	80,000	67,615	67,615	64,167
バラ氏 ⁽²⁾	62,500	73,000	73,000	73,000

ベンサラ＝チャクロウン氏	77,000	67,808	67,808	64,167
クールブ氏 ⁽³⁾	67,361	64,923	64,923	61,250
ダーメイラック氏	75,556	73,000	73,000	73,000
デルピ氏	91,111	85,115	85,115	84,667
ディグリップ氏 ⁽²⁾	80,000	73,000	73,000	73,000
フルーリオ氏	140,000	127,615	127,615	133,000
ジャンティ氏 ⁽²⁾	80,000	73,000	73,000	73,000
ジャケ氏 ⁽²⁾⁽⁴⁾	12,639	-	-	-
ル・ビエ氏 ⁽³⁾⁽⁵⁾	-			29,929
マゼラ氏 ⁽⁶⁾		22,186	22,186	67,083
ペルソン氏 ⁽²⁾	66,944	73,000	73,000	73,000
芹澤氏	80,000	73,000	73,000	73,000
スーリス氏 ⁽⁷⁾	-	-	-	41,333
田川氏 ⁽⁸⁾	0	0	0	0
ヴィアル氏 ⁽³⁾⁽⁴⁾	-	-	-	36,452
ヴィダル氏 ⁽²⁾⁽⁴⁾	12,639	-	-	-
ウィンクラー氏	95,556	93,000	93,000	93000
ザイデンウェーバー氏 ⁽³⁾⁽⁹⁾	95,000	87,808	87,808	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・ビエ氏、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) 2024年11月8日に任期が始まった取締役。
- (5) ヴィンセント・ル・ビエ氏は、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。
- (6) 2023年5月11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) 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・ビ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 I で示された情報の一部であり、2025年4月30日の年次株主総会において、フランス商法第L.22-10-34条 I 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S.A.には従業員がいないため、当該指標は、いずれもルノーS.A.の完全子会社である12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・フランス（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、アンペア・クレオン、SOVAB及びThe Remakersである。ルノー・グループの従業員ではない臨時従業員は、これらの指標の計算には含まれない。

2024年にこれらの12社に雇用されていた32,866名は、2024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85%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S.A.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)

		2024年	2023年	2022年	2021年	2020年
取締役会長	年間報酬	457,398	458,749	459,476	458,992	378,975
	変動率(N/N-1)(%)	0%	0%	0%	21%	-16%
	従業員の平均報酬に対する比率	7.1	7.2	6.8	7.6	7
	変動率(N/N-1)(%)	-2.3%	6.6%	-10.7%	10.7%	-8%
	従業員の報酬中央値に対する比率	8.7	9.2	9.3	10.6	8
	変動率(N/N-1)(%)	-4.7%	-2.1%	-11.6%	25.1%	-9%
最高経営責任者	年間報酬	11,212,662	5,298,259	4,445,548	3,281,129	2,606,926
	変動率(N/N-1)(%)	112%	19%	35%	26%	-23%
	従業員の平均報酬に対する比率	174	84	66	54	47
	変動率(N/N-1)(%)	107%	27%	21%	16%	-15%
	従業員の報酬中央値に対する比率	214	106	90	76	58
	変動率(N/N-1)(%)	102%	17%	20%	30%	-17%
従業員	平均報酬	64,606	63,309	67,623	60,312	55,124
	変動率(N/N-1)(%)	2%	-6%	12%	9.40%	-9%
	報酬中央値	52,425	50,115	49,158	43,406	44,851
	変動率(N/N-1)(%)	5%	2%	13%	-3.2%	-8%

ルノー・グループの 業績	ルノー・グループの 営業総利益率	7.6%	7.9%	5.6% ⁽¹⁾	3.6% ⁽¹⁾	-0.8%
	変動率(N/N-1)(%)	4%	60% ⁽²⁾	125% ⁽³⁾	550%	-113%

(1) 当社が公表した営業総利益率。

(2) 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。

(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。

2024会計年度における比率の変化の説明

2024年における従業員報酬の平均値の上昇は、利益分配及びインセンティブ賞与が2023年に比べて増加したことと、2024年に検討対象とした子会社の範囲が拡大したことによるものである。

2024年の最高経営責任者の報酬の増加は、主に、職務権限の更新の一環として2024年に限り同氏に付与された例外的な長期報酬制度「ルノーリューション・プラン」を含めたことによるものである。この制度に基づいて付与された業績連動株式153,430株のIFRS価値は4,370,223ユーロである。

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。

2025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、2025年2月19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、2025会計年度に関する取締役会長（下記「取締役会長の報酬方針（2025会計年度）」参照）、最高経営責任者（下記「最高経営責任者の報酬方針（2025会計年度）」参照）及び取締役（下記「取締役の報酬方針（2025会計年度）」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、2025会計年度に関する取締役及び会社役員の報酬方針は、2025年4月30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。

2025会計年度に関する潜在的な変動報酬要素の支払いは、2025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（2025会計年度）

フランス商法第L.22-10-8条Ⅱに従って2025年4月30日の年次株主総会に提出される決議

第19号決議 — 2025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2024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2025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。

2025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、2025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）を支給される。同氏は、フランス国内で勤務するルノー・グループの従業員と同じ生命保険及び補完的医療保険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（2025会計年度）

フランス商法第L.22-10-8Ⅱ条に従って2025年4月30日の年次株主総会に提出される決議

第20号決議 — 2025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する年次株主総会は、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）を検討した上で、フランス商法第L.22-10-8条Ⅱに従い、当社の2024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2025会計年度の最高経営責任者の報酬方針を承認する。

最高経営責任者の報酬は、この役職に固有の責任と職務のほか、この地位を有する者のスキルの水準、経験及びキャリアパスを考慮したものである。これは、選定された参照パネル（2024年から変更はない）内で支払われた報酬についてガバナンス及び報酬委員会が行った分析に基づいている。

このパネルは、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）のヨーロッパ企業で構成されており、新しいバリューチェーンにおけるルノー・グループの戦略的展開を反映している。

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
BMW
アウディ
ボルボ
フェラーリ

ピレリ
シーメンス
SAP
ABB

2024年における最高経営責任者の任期の最近の更新にあたり、その報酬が魅力的なものとなるよう、パネルの中央値に適合させることが決定された。

安定性を確保するため、機関投資家株主との協議（株主エンゲージメントの詳細については、本書「最高経営責任者としてのルカ・デメオ氏の報酬（2024年）」を参照のこと）を経て、取締役会は、ガバナンス及び報酬委員会の勧告に基づき、2025年度の報酬方針については、当初発表したとおり例外的な長期報酬メカニズム（「ルノーリ्यूション・プラン」）を更新しない点を除き、2024年度の報酬方針の要素及び水準を維持することを決定した。

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。

2025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。

2025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%

支払率	・営業総利益率が基準境界値以下の場合は0% ・営業総利益率が上の境界値と同等の場合は18% ・営業総利益率が最大境界値以上の場合は33.75% 上下の境界値の間で線形補間	・フリー・キャッシュ・フローが基準境界値以下の場合は0% ・フリー・キャッシュ・フローが上の境界値と同等の場合は18% ・フリー・キャッシュ・フローが最大境界値以上の場合は33.75% 上下の境界値の間で線形補間	・ROCEが基準境界値以下の場合は0% ・ROCEが上の境界値と同等の場合は18% ・ROCEが最大境界値以上の場合は33.75% 上下の境界値の間で線形補間	・固定費が基準境界値以上の場合は0% ・固定費が上の境界値と同等の場合は18% ・固定費が最大境界値以下の場合は33.75% 上下の境界値の間で線形補間

商業上の機密保持のため、当社はこれらの財務基準の目標値を事前に開示していない。しかしながら、当社は、これらの基準の上下の境界値及び達成率を事後に開示する予定である。

2025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、従業員の健康、生物多様性）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、2025会計年度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
目標	戦略プラン「ルノーリユーション」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。	この基準は強化されており、ステークホルダーの利益への配慮を強め、当社の持続的業績に貢献することを目的としている。	製品の品質及び顧客満足はルノー・グループの業績に直接貢献する。
加重率(固定報酬に対する比率)	目標及び最大の場合15%	目標及び最大の場合60%	目標及び最大の場合15%
量的指標		・健康と安全性：労働災害発生度数率(損失時間を伴う災害件数/百万労働時間)の目標値は1.3% (20%) ・医療専門家の「ワン・ヘルス」ネットワークの進展：従業員カバー率の目標値は80% (20%)	・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%)
質的指標	・ルノー4 E-TECH、ダチア・ビッグスター、アルピーヌA390の発売の成功(5%) ・市場投入までの時間：車両開発期間の改善、トウイングによるコンセプト実証(5%) ・「フューチャラマ」：ルノー・グループの新戦略ロードマップを具現化する主要プロジェクトの選定(5%)	・生物多様性：ルノー・グループのフットプリントに関する生物多様性戦略の公表(20%)	

フランス商法第L.22-10-34条Ⅱに従い、最高経営責任者への2025会計年度に関する年間変動報酬の支払いは、2025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2026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

2025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かなりの部分は、最高経営責任者の報酬を株主の利益と確実に合致させるため、業績基準に応じて権利が確定する長期報酬で構成されている。

長期報酬は、毎年分配される業績連動株式の形式をとっている。最高経営責任者に分配される業績連動株式の数は給与に対する比率ではなく絶対数で示され、その結果株価の上昇と下落の両方が、かかる長期報酬の価値総額に影響を与える。

最高経営責任者は、ルノー・グループの他の幹部社員と同じ基準で、また業務執行役員として適用されるもう1つの業績基準（株主総利回り－TSR）に従って、業績連動株式を受領する。

ガバナンス及び報酬委員会の勧告に基づき、2025年2月19日の取締役会は、2025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年間（2025年、2026年、2027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。

2025年度業績連動株式制度の業績基準

取締役会は、ガバナンス及び報酬委員会の勧告に基づき、以下の3つの業績基準を維持することを決定した。

- ・株主総利回り（TSR）
- ・自動車部門のネット・キャッシュ・ポジション
- ・温室効果ガスの削減

「1台当たり純収益の増加率」基準の「1台当たり変動費（COGS）」基準への置換え

取締役会はまた、ガバナンス及び報酬委員会の勧告に基づき、「1台当たり純収益の増加率」基準を「1台当たり変動費（COGS）」基準に置き換えることを決定した。これは、台数よりも価値を優先するルノー・グループの戦略の効果を評価する指標として、1台当たり純収益が適切ではなくなったためである。価格上昇の時期を経て、ルノー・グループは現在、車両価格の安定を見込んでいる。ルノー・グループは、コスト削減を通じて、顧客のために製品の競争力を高めている。1台当たり変動費の抑制は、営業総利益を生み出しながら価格を引き下げるための第一条件であるため、この新たな業績基準は2025年の業績連動株式制度でも維持された。

	株主総利回り (TSR)	自動車部門のネット・ キャッシュ・ポジション	1台当たり変動費 (COGS)	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、変動費の抑制によって業績を改善するルノー・グループの能力の主要な指標である。	この指標は、スコープⅠ及びスコープⅡ(産業活動)とスコープⅢ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%
支払率	・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% 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	・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% 上下の境界値の間で線形補間	・COGSが基準境界値以下の場合は0% ・COGSが上の境界値と同等の場合は17.5% ・COGSが最大境界値以上の場合は25% 上下の境界値の間で線形補間	・排出量の値が基準境界値以上の場合は0% ・排出量の値が上の境界値と同等の場合は17.5% ・排出量の値が最大境界値以下の場合は25% 上下の境界値の間で線形補間
	これは相対的基準であるため、当社は、業績期間末に平均値及び関連する達成率を公表する予定である。	商業上・財務上の機密保持のため、当社はこれらの基準の目標値を事前に開示していない。しかしながら、当社は、業績サイクル末に、これらの基準の目標値及び達成率を公表する予定である。		

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、取締役職に関して、いかなる報酬も認識しない。

現物給付

最高経営責任者は、2台の社用車及び1台の運転手付き社用車を支給される。また、国際的な医療保障並びにフランス国内で勤務する従業員と同じ生命保険及び補完的医療制度からも恩恵を受けることができる。

サービス提供契約

当社と最高経営責任者との間でサービス提供契約は締結されない。

契約時賞与

最高経営責任者は契約時賞与を受領しない。

退職給付

最高経営責任者は、取締役会の主導で解雇された場合、取締役会が設定した業績条件の達成を条件として、過去2年間の年間固定・変動報酬支払総額の平均に相当する退職金を、退職後6ヶ月以内に一括払いで受領する権利を有する。

この退職給付は、重大又は甚だしい不正行為による解雇の場合には支払われない。

退職給付及び競業禁止補償の総額は、競業禁止契約（下記参照）を実施する場合、2年間の年間固定・変動報酬を超えることはできない。

取締役会は、2020年2月13日に開催された会議において、退職給付金の支払いに関する業績条件を設定した。この給付を受けるためには、退職前の最終2会計年度において、以下の累積的条件を満たす必要がある。

- ・ 最高経営責任者の年間変動報酬に関する業績基準の最低で80%の合計達成率
- ・ ルノー・グループのフリー・キャッシュ・フロー目標の達成

競業禁止補償

取締役会は、2020年2月13日に開催された会議において、ルカ・デメオ氏との競業禁止契約の締結を承認した。

取締役会は、自動車市場の特に競争の激しい性質、同市場におけるルカ・デメオ氏の職務の重要性及び認められた能力、同氏が利用可能な手段、並びに同氏が保持し、またアクセス可能な機密情報を考慮して、ルノー・グループの正当な利益を保護するこの競業禁止契約の締結が、ルノーの利益に資するものとみなした。

同契約に基づき、ルカ・デメオ氏は、最高経営責任者としての任期の終了時において、自らのため、自動車の設計・組立・マーケティング部門（主に乗用車及び小型商用車）の会社のため、又は自動車サプライヤーのために、ルノー・グループと競合する活動に直接的又は間接的に従事しないことを約束する。

当該条項の適用は、以下の通り限定されている。

- ・ ルカ・デメオ氏の任期の行使が実質的に終了した日から12ヶ月間
- ・ 欧州大陸の国々及び日本並びに欧州及び日本の自動車・装備品メーカー

競業禁止義務の見返りに、ルカ・デメオ氏は、当社から、契約の適用期間中（12ヶ月間）、契約違反がないことを条件として、総額で1年間の年間報酬総額（固定報酬及び現金で支払われる年間変動報酬）に相当する金銭的な補償を受ける。これは12ヶ月の分割払いで支払われる。この計算に用いる年間報酬総額は、会社役員の任期終了日前の12ヶ月間に支払われた報酬となる。

AFEP-MEDEF規範の勧告に基づき、当社の取締役会は、ルカ・デメオ氏の退職時に、この競業禁止契約を適用するかを決定し、また、同契約を一方的に放棄することができる。なお、ルカ・デメオ氏が退任した場合又は65歳に達した場合は、報酬の支払義務は生じない。

補完的年金制度

取締役会は、2020年2月13日の会議において、ルカ・デメオ氏を対象とする補完的年金制度を承認した。

取締役会は、ルカ・デメオ氏のためにこの制度を実施することにより、当社が最高経営責任者の忠誠を維持、促進することができるとみなした。

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。）
- ・ 次いで、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）及び下方修正する権限を有するものとする。

取締役会は、ルノー社外の特種かつ例外的な状況が、当グループの業績に対して、取締役会が年次株主総会に提示するために本方針を採択した時点では予見することができなかった重大な影響をもたらす場合に限り、この選択肢を利用することができる。

これらの調整又は修正の目的は、報酬方針の適用に際して、この選択肢の使用につながった状況を考慮に入れた上で、最高経営責任者による効果的な業務の遂行を適切に反映することにある。これに関連して、取締役会は、いかなる変更も、かかる状況から見た当グループの業績及びすべてのステークホルダーの状況と相互に関連するものとなるよう、特に慎重に対処する。取締役会は、ガバナンス及び報酬委員会の勧告に基づいて決定を行い、またこの選択肢の利用に至った状況に関する自らの決定及び株主の利益との整合性について説明し、正当性を示すものとする。この選択肢を利用する場合は、株主に通知される。

取締役の報酬方針（2025会計年度）

フランス商法第L.22-10-8条Ⅱに従って2025年4月30日の年次株主総会に提出される決議

第21号決議 — 2025会計年度に関する取締役の報酬方針の承認

通常株主総会に対して要求される定足数及び過半数の条件に基づいて決議し、フランス商法第L.225-37条で言及されるコーポレート・ガバナンスに関する報告（取締役会が設定する取締役及び会社役員
の報酬方針の要素について記載したもの）を検討した年次株主総会は、フランス商法第L.22-10-8条Ⅱ
の規定に従い、当社の2024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2025会計年度の取締役の報酬方針を承認する。

取締役報酬の予算全体

2018年6月15日の年次株主総会は、取締役の間で分配される報酬額を最高で1,500,000ユーロと設定した
（第17号決議）。

分配方針

取締役会が採択した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。

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2025会計年度の報酬額は、2025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。

2025会計年度の取締役の報酬は、2026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、これらの者は、取締役職に関して社用車1台も支給されている。

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

2024年5月16日に開催された年次株主総会は、第27号決議において、フランス商法第L.225-197-1条以下、第L.22610-59条及び第L.22-10-60条の条件（又はその一定の区分）に基づいて、当社及び／又は直接的若しくは間接的に当社と関連するフランス内外の会社若しくはグループの従業員及び／又は会社役員の利益のために、当社の既存株式及び／又は当社の新規発行株式（いわゆる業績連動株式）を、一回以上、対価なしに分配する権限を、取締役会に与えた。

業績連動株式制度は、ガバナンス及び報酬委員会の勧告に基づき、取締役会によって毎年決定される。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、（i）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、（ii）最短3年間の権利確定期間、及び（iii）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く業績連動株式の分配は、以下の上限に従わなくてはならない。

- ・ 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、取締役会が当該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。

2024年5月16日に開催された年次株主総会の第27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。

この第27号決議の条件に基づき、対価なしの分配を進める権限は36ヶ月間付与され、2024年、2025年、2026年の会計年度に関連する制度に使用することができる。

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

2025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16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。

- ・ 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
- ・ 2024年プランでは1,715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。

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方針はまた、集团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、集团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、株式価格の割引及び雇用主による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、集团的な株式の無償割当を実施することもできる。
- ・ 「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。

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2024

ルノー・グループは、価値の共有に全力で取り組む中で、2024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3年連続で実施した。2024年9月に開始されたルノーリユーション・シェアプラン2024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。

前回までと同様、2024年に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、会計、業務上の制約により、この法的枠組みの外でオファーが設定された。

この2024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7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（24ヶ国でのオファー）。

この株式募集のオファーの一環として、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29.26ユーロであった。この30%の割引に加え、ルノー・グループから、無償株式7株を上限とする追加拠出（最初の2株については300%、すなわち2株購入ごとに6株の無償株式のマッチング拠出、3株目の購入については100%、すなわち1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2024年9月18日から10月2日（同日を含む。）までであった。この取引の一環として引き受けられた株式は、2024年12月4日に交付された。取引の一環として取得された株式は、FCPEミューチュアル・ファンドにおいて、又は一部の国では登録口座において直接的に、2029年6月30日まで（例外的な早期売却の場合を除く。）止め置かれる。

ルノーリユーション・シェアプラン2024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。約95,000名の従業員が7株の無償割当の恩恵を受け、約46,000名の従業員が追加株式の購入に応募し、応募率はルノー・グループ全体で43%となった。

本募集の一環としてルノー・グループが提供した株式（7株の一方的無償分配及び7株を上限とするマッチング拠出）は、合計で約817,600株、すなわちルノーS.A.の株式資本の0.28%に上った。

株式募集オファーへの従業員の投資額は31,100,000ユーロを上回り、従業員1人当たり平均引受額は679ユーロであった。引き受けられた株式は1,063,000株を上回り、ルノーS.A.の株式資本の0.36%に相当する。

2024年の取引により、ルノーS.A.の株式資本の0.64%に相当する約1,881,000株の追加株式がルノー・グループの従業員に移転された。

参加率の力強い上昇を伴うルノーリユーション・シェアプラン2024の成功は、戦略的方向性に対するルノー・グループの従業員のコミットメントと信頼を再び証明した。

総括表

プラン28から31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。

2024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1.92%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	2024年12月31日現在の行使済オプション数	2024年12月31日現在の取消又は失効オプション総数	2024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	2024年12月31日現在の取消株式数	2024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28	2021年4月23日	1,529,996	2024年4月23日	2024年4月23日	199,882	1,330,114
プラン28 CEO a.i.	2021年4月23日	75,000	2024年4月23日	2024年4月23日	21,803	53,197
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	72,650	1,530,100
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	1,390	4,000
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	2,875	198,819

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	40,140	1,507,086
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	900	174,615
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
2024年5月16日の年次株主総会による承認						
プラン31	2024年5月16日	1,738,970	2027年5月16日	2027年5月16日	20,200	1,718,770
プラン31 CEO	2024年5月16日	120,000	2027年5月16日	2027年5月16日	0	120,000
プラン・ルノー リューション - CEO	2024年5月16日	153,430	2028年5月16日	2029年5月16日	0	153,430

会社役員ではない10名の従業員に関する情報
(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会社役員ではない 10名の従業員に付与され、行使された オプションの概要	付与された オプション/ 取得株式の総数	行使価格	プラン[X]
発行会社及びオプション分配の対象範囲の会社の従業員のうち、発行会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10名に対して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
発行会社及び上記の会社において保有され、発行会社及びこれらの会社の従業員のうち、購入又は引き受けたオプション数が最も多い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)

会社役員ではない上位10名の 従業員に付与された業績連動 株式及び当該従業員が最終的 に取得した株式の概要	分配され た株式の 総数	プラン 28 ⁽¹⁾	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	プラン 31
発行会社及び分配対象範囲の 会社の従業員のうち、発行会 社及び分配対象範囲の会社か ら最も多数の株式を分配され た10名に分配された株式(集計 情報)	879,463	160,000	183,000	33,422	188,000	23,541	55,500	236,000
発行会社及び上記の会社にお いて保有され、発行会社及び これらの会社の従業員のう ち、取得した株式数が最も多 い10名が取得した株式 (集計情報)	143,014	143,014	0	0	0	0	0	0

(1) 2024年2月14日、取締役会は、2021年の業績連動株式制度の業績基準の97.29%が満たされたと指摘した。

(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) 及びジェラルディン・ルブラン (Géraldine Lebrun) 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後に満了する予定である。

監査業務に係る補助者の構成：当社の2024年度監査業務には2名の公認会計士及びその他の専門家数名が関与した。

Forvis Mazars SA

ロイック・ワラート (Loïc Wallaert) 及びジュリアン・ユヴェ (Julien Huvé) 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)

Forvis Mazars SAは、2020年6月19日の合同株主総会により、6年間の任期で任命された。この委任は、2025年の財務諸表を承認するために招集される年次株主総会後に満了する予定である。

監査業務に係る補助者の構成：当社の2024年度監査業務には2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（2023年）

	Forvis Mazars SA			Forvis Mazars SA 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	437.984	32%			0%	2.76	437.984
・ 完全連結子会社	3.79	601.435	45%	2.96	469.722	97%	6.75	1,071.158
小計 A	6.55	1,039.420	77%	2.96	469.722	97%	9.51	1,509.142
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.	1.85	293.577	22%			0%	1.85	293.577
・ 完全連結子会社	0.10	15.869	1%	0.09	14.282	3%	0.19	30.151
小計 C	1.96	311.032	23%	0.09	14.282	3%	2.04	323.728
財務諸表の証明以外の業務								
小計 D = B + C	1.96	311.032	23%	0.09	14.282	3%	2.04	323.728
合計 E = A + D	8.51	1,350.452	100%	3.05	484.005	100%	11.56	1,834.456
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	437.984	27%				2.76	437.984
・ 完全連結子会社	4.25	674.433	42%	3.12	495.113	95%	7.37	1,169.545
小計 A	7.01	1,112.417	70%	3.12	495.113	95%	10.13	1,607.530
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	422.115	26%			0%	2.66	422.115
・ 完全連結子会社	0.37	58.715	4%	0.15	23.804	5%	0.52	82.519
小計 C	3.03	480.831	30%	0.15	23.804	5%	3.18	504.634
財務諸表の証明以外の業務								
小計 D = B + C	3.03	480.831	30%	0.15	23.804	5%	3.18	504.634
合計 E = A + D	10.04	1,593.248	100%	3.27	518.916	100%	13.31	2,112.164
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。								

法定監査人及びそのネットワークの報酬表（2024年）

	Forvis Mazars SA			Forvis Mazars SA ネットワーク			合計（2024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.	2.48	393.551	55%	0.00	0.00	0%	2.48	393.551
・ 完全連結子会社	1.11	176.146	25%	3.60	571.284	97%	4.71	747.430
小計 A	3.59	569.697	79%	3.60	571.284	97%	7.19	1,140.981
CSRD（企業サステナビリティ報告指令）報 告の証明								
・ ルノーS.A.	0.53	84.106	12%	0.00	0.00	0%	0.53	84.106
・ モビライズF.S.及びディアック	0.34	53.955	8%	0.00	0.00		0.34	53.955
小計 B	0.87	138.060	19%	0.00	0.00	0%	0.87	138.060
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.	0.00	0.00	0%	0.00	0.00	0%	0.00	0.00
・ 完全連結子会社	0.04	6.348	1%	0.04	6.348	1%	0.08	12.695
小計 C	0.04	6.348	1%	0.04	6.348	1%	0.08	12.695
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.	0.01	1.587	0%	0.00	0.00	0%	0.01	1.587
・ 完全連結子会社	0.01	1.587	0%	0.06	9.521	2%	0.07	11.108
小計 D	0.02	3.174	1%	0.06	9.521	2%	0.08	12.695
財務諸表の証明以外の業務								
小計 E = C + D	0.06	9.521	1%	0.10	15.869	3%	0.16	25.390
合計 E = A + B + E	4.53	718.866	100%	3.70	587.153	100%	8.23	1,306.019

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（2024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.	2.49	395.138	42%	0.00	0.00	0%	2.49	395.138
・ 完全連結子会社	1.37	217.405	23%	2.79	442.745	91%	4.17	661.737
小計 A	3.86	612.543	66%	2.79	442.745	91%	6.65	1,055.289
CSRD（企業サステナビリティ報告指令）報 告の証明								
・ ルノーS.A.	0.53	84.106	9%	0.00	0.00	0%	0.53	84.106
・ モビライズF.S.及びディアック	0.34	53.955	6%	0.00	0.00	0%	0.34	53.955
小計 B	0.87	138.060	15%	0.00	0.00	0%	0.87	138.060
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.	0.41	65.063	7%	0.00	0.00	0%	0.41	65.063
・ 完全連結子会社	0.33	52.368	6%	0.28	44.433	9%	0.61	96.801
小計 C	0.74	117.431	13%	0.28	44.433	9%	1.01	160.277
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.	0.34	53.955	6%	0.00	0.00	0%	0.34	53.955
・ 完全連結子会社	0.07	11.108	1%	0.01	1.587	0%	0.08	12.695
小計 D	0.41	65.063	7%	0.01	1.587	0%	0.42	66.650
財務諸表の証明以外の業務								
小計 E = C + D	1.15	182.494	20%	0.29	46.020	9%	1.44	228.514
合計 E = A + B + E	5.87	931.510	100%	3.08	488.765	100%	8.96	1,421.862
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

2024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は、又は別の契約の存在を確認することを求められていない。フランス商法（Code de commerce）第R. 225-31条に従い、これらの契約の承認に先立ち、その妥当性を評価するのは貴殿の責任である。

私どもは、また、該当する場合、フランス商法（Code de commerce）第R. 225-31条に従い、年次株主総会によって従前に承認された契約が2024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

年度中に承認及び締結された契約

私どもはここに、2024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.225-40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・フルーリオ氏（貴社及び日産の共通の取締役）

2024年3月27日における「日産株式の譲渡」

2024年3月26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「日産株式の譲渡」と題する契約への署名を承認した。当該契約の目的は、2024年3月27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2024年3月27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から、2024年3月28日に実行される場合には、2024年3月27日付で日産株式を保有する日産株主に対して支払われる日産株式1株当たりの配当金の額を控除した価格で、信託により保有する日産株式100,242,900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、この売却により、ルノーS.A.は、信託により保有する日産株式最大100,242,900株について、即時の流動性を得ることができる。

2024年3月28日、貴社は、信託により保有していた日産株式99,132,100株を、593.4円（3.61ユーロ）の単価で、総額358.4百万ユーロで売却した。日産はこれらの株式を2024年4月3日に買い戻し、消却した。

2024年9月26日における「日産株式の譲渡」

2024年9月20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「日産株式の譲渡」と題する契約への署名を承認した。当該契約の目的は、2024年9月26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2024年9月26日に署名された。

この契約で規定される譲渡は、東京証券取引所の自己株式取得ルールに基づき、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に、2023年の日産による中間配当と同額の中間配当に相当する5円を調整した価格で、信託により保有する日産株式195,473,600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、この売却により、ルノーS.A.は、信託により保有する日産株式最大195,473,600株について、即時の流動性を得ることができる。

2024年9月26日、貴社は、信託により保有していた日産株式194,473,600株を、408.5円（2.53ユーロ）の単価で、総額358.4百万ユーロで売却した。日産はこれらの株式を2024年10月3日に買い戻し、消却した。

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2024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

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）

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）

「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。

●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）

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）

「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。

「包括契約」及びその修正は、2024年5月16日の年次株主総会にて承認された。

「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。

「新提携契約」及びその修正は、2024年5月16日の年次株主総会にて承認された。

●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.（「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。

アンペアとの「投資契約」及びその修正は、2024年5月16日の年次株主総会にて承認された。

パリ・ラ・デファンス 2025年2月21日

法定監査人

KPMG S.A.

Forvis Mazars SA

バートランド・プリュボ、ジェラルディン・ルブラン
(Bertrand Pruvost, Géraldine Lebrun)

ロイック・ワラート、ジュリアン・ユヴェ
(Loic Wallaert, Julien Huvé)

(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2024年度及び2023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2024年及び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。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」第328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Forvis Mazars SA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」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2025年2月25日現在の対顧客電信直物売相場、1ユーロ=158.69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】
2024年度財務諸表
(1) 連結財務諸表

連結損益計算書

	注	2024年度		2023年度	
		百万ユーロ	億円	百万ユーロ	億円
売上高	4	56,232	89,235	52,376	83,115
製品及びサービス売上原価		(44,500)	(70,617)	(41,414)	(65,720)
研究開発費	10-A	(2,274)	(3,609)	(2,144)	(3,402)
販売費及び一般管理費		(5,195)	(8,244)	(4,701)	(7,460)
その他の営業利益及び営業費用	6	(1,687)	(2,677)	(1,632)	(2,590)
その他の営業利益		798	1,266	430	682
その他の営業費用		(2,485)	(3,943)	(2,062)	(3,272)
営業利益(損失)		2,576	4,088	2,485	3,943
正味流動性ポジションの金融商品		104	165	88	140
総有利子負債コスト		(336)	(533)	(326)	(517)
現金及び金融資産に係る収益		440	698	414	657
その他の財務収益及び財務費用		(621)	(985)	(615)	(976)
財務収益(費用)	7	(517)	(820)	(527)	(836)
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		(521)	(827)	880	1,396
日産	12	(483)	(766)	797	1,265
その他の関連会社及び共同支配企業	13	(38)	(60)	83	132
税引前利益		1,538	2,441	2,838	4,504
当期税金及び繰延税金	8	(647)	(1,027)	(523)	(830)
当期純利益		891	1,414	2,315	3,674
当期純利益－親会社株主持分		752	1,193	2,198	3,488
当期純利益－非支配株主持分		139	221	117	186
基本的1株当たり利益(単位:ユーロ/円) ⁽¹⁾		2.76	437.98	8.11	1,286.98
希薄化後1株当たり利益(単位:ユーロ/円) ⁽¹⁾		2.72	431.64	7.99	1,267.93
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	272,374	272,374	271,009	271,009
希薄化後1株当たり利益計算用	9	276,883	276,883	275,141	275,141

(1) 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

	2024年度						2023年度					
	百万ユーロ			億円			百万ユーロ			億円		
	税引前	税効果	税引後	税引前	税効果	税引後	税引前	税効果	税引後	税引前	税効果	税引後
当期純利益	1,538	(647)	891	2,441	(1,027)	1,414	2,838	(523)	2,315	4,504	(830)	3,674
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	(75)	9	(66)	(119)	14	(105)	(141)	(93)	(234)	(224)	(148)	(371)
確定給付型年金制度に係る数理計算上の差異	(79)	9	(70)	(125)	14	(111)	(138)	(93)	(231)	(219)	(148)	(367)
資本等を通じて公正価値で測定される資本性金融商品	4	-	4	6	-	6	(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	745	(21)	724	1,182	(33)	1,149	(388)	124	(264)	(616)	197	(419)
在外事業に係る為替換算調整勘定 ⁽¹⁾⁽²⁾	240	-	240	381	-	381	57	-	57	90	-	90
超インフレ経済下の在外事業に係る為替換算調整勘定	277	-	277	440	-	440	(226)	-	(226)	(359)	-	(359)
日産に対する投資の部分的ヘッジ ⁽²⁾	202	-	202	321	-	321	247	-	247	392	-	392
キャッシュ・フロー・ヘッジ商品の公正価値の調整	23	(20)	3	36	(32)	5	(472)	126	(346)	(749)	200	(549)
資本を通じて公正価値で測定される負債性金融商品	3	(1)	2	5	(2)	3	6	(2)	4	10	(3)	6
親会社及び子会社からのその他の包括利益項目合計 (A)	670	(12)	658	1,063	(19)	1,044	(529)	31	(498)	(839)	49	(790)
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	121	-	121	192	-	192	94	-	94	149	-	149

確定給付型年金制度に係る数理計算上の差異	119	-	119	189	-	189	98	-	98	156	-	156
その他	2	-	2	3	-	3	(4)	-	(4)	(6)	-	(6)
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	(426)	-	(426)	(676)	-	(676)	(1,074)	-	(1,074)	(1,704)	-	(1,704)
在外事業に係る為替換算調整勘定	(448)	-	(448)	(711)	-	(711)	(1,096)	-	(1,096)	(1,739)	-	(1,739)
その他	22	-	22	35	-	35	22	-	22	35	-	35
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)	(305)	-	(305)	(484)	-	(484)	(980)	-	(980)	(1,555)	-	(1,555)
その他の包括利益項目 (A) + (B)	365	(12)	353	579	(19)	560	(1,509)	31	(1,478)	(2,395)	49	(2,345)
包括利益	1,903	(659)	1,244	3,020	(1,046)	1,974	1,329	(492)	837	2,109	(781)	1,328
親会社株主持分			1,130			1,793			746			1,184
非支配株主持分			114			181			91			144

(1) 2024年においては、在外事業に係る為替換算調整勘定には、ルノーs.a.s.による保有株式の売却後のホース・パワートレイン・ソリューションズ S.L.U.及びその子会社の為替換算調整勘定の損益への再分類が含まれる（注3-A）。

(2) 2023年及び2024年においては、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は、ルノーS.A.による保有株式の一部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3-A）。

[次へ](#)

連結財政状態計算書

	注	2024年12月31日現在		2023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	5,164	8,195	4,626	7,341
有形固定資産	10-B	13,861	21,996	12,251	19,441
関連会社及び共同支配企業に対する投資		17,063	27,077	16,554	26,270
日産	12	12,599	19,993	15,667	24,862
その他の関連会社及び共同支配企業	13	4,464	7,084	887	1,408
長期金融資産	22	1,141	1,811	695	1,103
繰延税金資産	8	631	1,001	670	1,063
その他の非流動資産	17	1,053	1,671	784	1,244
非流動資産合計		38,913	61,751	35,580	56,462
流動資産					
棚卸資産	14	5,468	8,677	4,924	7,814
販売金融債権	15	54,355	86,256	49,615	78,734
自動車顧客債権	16	990	1,571	825	1,309
短期金融資産	22	1,673	2,655	1,224	1,942
未収還付税金	17	278	441	224	355
その他の流動資産	17	5,147	8,168	4,822	7,652
現金及び現金同等物	22	22,542	35,772	20,677	32,812
売却目的で保有する資産	3	-	-	4,022	6,383
流動資産合計		90,453	143,540	86,333	137,002
資産合計		129,366	205,291	121,913	193,464

	注	2024年12月31日現在		2023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	1,788	1,127	1,788
資本剰余金		3,785	6,006	3,785	6,006
自己株式		(281)	(446)	(212)	(336)
金融商品再評価額		(93)	(148)	(111)	(176)
為替換算調整勘定		(2,833)	(4,496)	(3,140)	(4,983)
その他の剰余金		27,852	44,198	26,105	41,426
当期純利益－親会社株主持分		752	1,193	2,198	3,488
資本－親会社株主持分		30,309	48,097	29,752	47,213
資本－非支配株主持分		793	1,258	882	1,400
資本合計	18	31,102	49,356	30,634	48,613
非流動負債					
繰延税金負債	8	924	1,466	917	1,455
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	1,113	1,766	1,071	1,700
その他の引当金－長期	20	1,272	2,019	1,224	1,942
長期金融負債	23	7,266	11,530	8,956	14,212
不確実な税金負債に対する引当金－長期	21	275	436	236	375
その他の非流動負債	21	865	1,373	942	1,495
非流動負債合計		11,715	18,591	13,346	21,179
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	17	27	137	217
その他の引当金－短期	20	1,083	1,719	1,130	1,793
短期金融負債	23	3,986	6,325	3,448	5,472
販売金融負債	23	60,438	95,909	54,095	85,843
営業債務		9,809	15,566	7,965	12,640
未払税金	21	370	587	359	570
不確実な税金負債に対する引当金－短期	21	-	-	20	32
その他の流動負債	21	10,846	17,212	9,704	15,399
売却目的で保有する資産に関連する負債	3	-	-	1,075	1,706
流動負債合計		86,549	137,345	77,933	123,672
資本及び負債合計		129,366	205,291	121,913	193,464

[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 ⁽²⁾⁽³⁾		その他の 剰余金 ⁽¹⁾		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
2022年12 月31日 現在残高	295,722	1,127	1,788	3,785	6,006	(208)	(330)	208	330	(2,146)	(3,405)	26,537	42,112	(354)	(562)	28,949	45,939	741	1,176	29,690	47,115
2023年度 純利益														2,198	3,488	2,198	3,488	117	186	2,315	3,674
その他の 包括利益 項目								(319)	(506)	(994)	(1,577)	(139)	(221)			(1,452)	(2,304)	(26)	(41)	(1,478)	(2,345)
2023年度 包括利益		-	-	-	-	-	-	(319)	(506)	(994)	(1,577)	(139)	(221)	2,198	3,488	746	1,184	91	144	837	1,328
2022年度 利益処分												(354)	(562)	354	562	-	-			-	-
配当金												(68)	(108)			(68)	(108)	(93)	(148)	(161)	(255)
自己株式 の（取 得）／処 分及び増 資 による影 響額						(4)	(6)									(4)	(6)			(4)	(6)
所有持分 の増減								-	-	-	-	179	284			179	284	143	227	322	511
株式報酬 及びその 他の費用								-	-			(50)	(79)			(50)	(79)	-	-	(50)	(79)
2023年12 月31日 現在残高	295,722	1,127	1,788	3,785	6,006	(212)	(336)	(111)	(176)	(3,140)	(4,983)	26,105	41,426	2,198	3,488	29,752	47,213	882	1,400	30,634	48,613

2024年度 純利益														752	1,193	752	1,193	139	221	891	1,414
その他の 包括利益 項目								18	29	307	487	53	84			378	600	(25)	(40)	353	560
2024年度 包括利益		-	-	-	-	-	-	18	29	307	487	53	84	752	1,193	1,130	1,793	114	181	1,244	1,974
2023年度 利益処分												2,198	3,488	(2,198)	(3,488)	-	-			-	-
配当金												(507)	(805)			(507)	(805)	(111)	(176)	(618)	(981)
自己株式 の（取 得）／処 分及び増 資 による影 響額							(69)	(109)								(69)	(109)			(69)	(109)
所有持分 の増減								-	-	-	-	3	5			3	5	(92)	(146)	(89)	(141)
株式報酬 及びその 他の費用								-	-			-	-			-	-	-	-	-	-
2024年12 月31日 現在残高	295,722	1,127	1,788	3,785	6,006	(281)	(446)	(93)	(148)	(2,833)	(4,496)	27,852	44,198	752	1,193	30,309	48,097	793	1,258	31,102	49,356

- (1) 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。
- (2) 2024年においては、在外事業に係る為替換算調整勘定には、ルノーs.a.s.による保有株式の売却後のホース・パワートレイン・ソリューションズ S.L.U.及びその子会社の為替換算調整勘定の損益への再分類が含まれる（注3-A）。
- (3) 2023年及び2024年においては、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は、ルノーS.A.による保有株式の一部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3-A）。

2024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	2024年度		2023年度	
		百万ユーロ	億円	百万ユーロ	億円
当期純利益		891	1,414	2,315	3,674
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		3,183	5,051	3,188	5,059
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		521	827	(880)	(1,396)
その他の非資金的収益及び費用（利息・税金調整前）	26-A	1,807	2,868	1,657	2,629
非上場関連会社及び共同支配企業からの受取配当金		80	127	47	75
キャッシュ・フロー（利息・税金調整前） ⁽¹⁾		6,482	10,286	6,327	10,040
上場企業からの受取配当金 ⁽²⁾		142	225	172	273
消費者向け融資の純増減		(2,514)	(3,989)	(3,759)	(5,965)
ディーラー向け更新可能融資の純増減		(2,105)	(3,340)	(1,411)	(2,239)
販売金融債権の（増加）減少		(4,619)	(7,330)	(5,170)	(8,204)
販売金融部門による社債の発行	23-C	5,133	8,146	4,470	7,093
販売金融部門による社債の償還	23-C	(2,833)	(4,496)	(4,225)	(6,705)
販売金融部門のその他の負債の純増減		3,420	5,427	4,347	6,898
販売金融部門に係るその他有価証券及び貸付の純増減		(198)	(314)	(33)	(52)
販売金融部門に係る金融資産・負債の純増減		5,522	8,763	4,559	7,235
資産計上したリース用資産の増減		(826)	(1,311)	(504)	(800)
運転資本の増減（税金調整前）	26-B	1,096	1,739	(71)	(113)
営業活動によるキャッシュ・フロー（利息・税金調整前）		7,797	12,373	5,313	8,431
利息の受取額		429	681	332	527
利息の支払額		(321)	(509)	(314)	(498)
当期税金（支払）/受取額		(744)	(1,181)	(869)	(1,379)
営業活動によるキャッシュ・フロー		7,161	11,364	4,462	7,081
有形固定資産及び無形資産への投資	26-C	(3,050)	(4,840)	(2,950)	(4,681)
有形固定資産及び無形資産の処分		94	149	282	448
支配の獲得を伴う持分の取得、取得現金控除後		(211)	(335)	-	-
その他の持分の取得		(445)	(706)	(128)	(203)
支配の喪失を伴う持分の売却、譲渡現金控除後		(71)	(113)	22	35
その他の持分の売却 ⁽³⁾		1,273	2,020	815	1,293
自動車部門に係るその他有価証券及び貸付の純（増）減		375	595	(276)	(438)
投資活動によるキャッシュ・フロー		(2,035)	(3,229)	(2,235)	(3,547)
親会社株主に対する支払配当金	18-D	(536)	(851)	(73)	(116)
非支配株主との取引		17	27	104	165
非支配株主に対する支払配当金	18-H	(111)	(176)	(93)	(148)

自己株式の（取得）売却		(159)	(252)	(175)	(278)
株主に係るキャッシュ・フロー		(789)	(1,252)	(237)	(376)
自動車部門に係る社債発行	23-C	-	-	-	-
自動車部門に係る社債償還	23-C	(1,578)	(2,504)	(1,170)	(1,857)
自動車部門に係るその他の金融負債の純増（減）		(867)	(1,376)	(1,571)	(2,493)
自動車部門に係る金融負債の純増減	23-B	(2,445)	(3,880)	(2,741)	(4,350)
財務活動によるキャッシュ・フロー		(3,234)	(5,132)	(2,978)	(4,726)
現金及び現金同等物の増加（減少）		1,892	3,002	(751)	(1,192)

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

(2) 日産からの受取配当金である。

(3) 主として日産株式の売却代金（2024年上半期の358百万ユーロ、2024年下半期の494百万ユーロ及び2023年下半期の764百万ユーロ）からなる。

	2024年度		2023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	20,677	32,812	21,774	34,553
現金及び現金同等物の増加（減少）	1,892	3,002	(751)	(1,192)
為替相場変動等の影響額	(27)	(43)	(255)	(405)
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)	(144)
現金及び現金同等物の期末残高⁽¹⁾	22,542	35,772	20,677	32,812

(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のサービス及び電気自動車の充電に関する事業を含む。

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
2024年度										
外部売上高	50,519	80,169	5,644	8,956	69	109	-	-	56,232	89,235
部門間売上高	51	81	18	29	2	3	(71)	(113)	-	-
部門別売上高	50,570	80,250	5,662	8,985	71	113	(71)	(113)	56,232	89,235
営業総利益 ⁽¹⁾	2,998	4,758	1,295	2,055	(28)	(44)	(2)	(3)	4,263	6,765
営業利益	1,361	2,160	1,232	1,955	(15)	(24)	(2)	(3)	2,576	4,088
財務収益（費用） ⁽²⁾	132	209	(50)	(79)	1	2	(600)	(952)	(517)	(820)
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	(524)	(832)	3	5	-	-	-	-	(521)	(827)
税引前利益	969	1,538	1,185	1,880	(14)	(22)	(602)	(955)	1,538	2,441
当期税金及び繰延税金	(437)	(693)	(210)	(333)	-	-	-	-	(647)	(1,027)
当期純利益	532	844	975	1,547	(14)	(22)	(602)	(955)	891	1,414

(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。2024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
2023年度										
外部売上高	48,150	76,409	4,181	6,635	45	71	-	-	52,376	83,115
部門間売上高	128	203	19	30	2	3	(149)	(236)	-	-
部門別売上高	48,278	76,612	4,200	6,665	47	75	(149)	(236)	52,376	83,115

営業総利益 ⁽¹⁾	3,050	4,840	1,101	1,747	(35)	(56)	1	2	4,117	6,533
営業利益	1,435	2,277	1,085	1,722	(36)	(57)	1	2	2,485	3,943
財務収益（費用） ⁽²⁾	126	200	(53)	(84)	-	-	(600)	(952)	(527)	(836)
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	1,431	(12)	(19)	(10)	(16)	-	-	880	1,396
税引前利益	2,463	3,909	1,020	1,619	(46)	(73)	(599)	(951)	2,838	4,504
当期税金及び繰延税金	(292)	(463)	(231)	(367)	-	-	-	-	(523)	(830)
継続事業からの当期純利益	2,171	3,445	789	1,252	(46)	(73)	(599)	(951)	2,315	3,674
非継続事業からの当期純利益	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
当期純利益	2,171	3,445	789	1,252	(46)	(73)	(599)	(951)	2,315	3,674

(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。

A2. 連結財政状態計算書－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
2024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	16,015	25,414	2,890	4,586	120	190	-	-	19,025	30,191
関連会社及び共同支配企業に 対する投資	16,949	26,896	113	179	1	2	-	-	17,063	27,077
長期金融資産－持分投資	6,648	10,550	10	16	-	-	(6,600)	(10,474)	58	92
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	1,233	1,957	(1)	(2)	1	2	(150)	(238)	1,083	1,719
繰延税金資産	402	638	229	363	-	-	-	-	631	1,001
その他の非流動資産	997	1,582	55	87	2	3	(1)	(2)	1,053	1,671
非流動資産合計	42,244	67,037	3,296	5,230	124	197	(6,751)	(10,713)	38,913	61,751
流動資産										
棚卸資産	5,425	8,609	39	62	4	6	-	-	5,468	8,677
顧客債権	999	1,585	54,804	86,968	15	24	(473)	(751)	55,345	87,827
短期金融資産	1,213	1,925	1,266	2,009	-	-	(806)	(1,279)	1,673	2,655
未収還付税金及びその他の流動資産	3,415	5,419	6,180	9,807	25	40	(4,195)	(6,657)	5,425	8,609
現金及び現金同等物	15,349	24,357	7,166	11,372	39	62	(12)	(19)	22,542	35,772
流動資産合計	26,401	41,896	69,455	110,218	83	132	(5,486)	(8,706)	90,453	143,540
資産合計	68,645	108,933	72,751	115,449	207	328	(12,237)	(19,419)	129,366	205,291
資本及び負債										
資本	31,135	49,408	6,655	10,561	(84)	(133)	(6,604)	(10,480)	31,102	49,356

非流動負債										
長期引当金	2,313	3,670	348	552	(1)	(2)	-	-	2,660	4,221
長期金融負債	5,574	8,845	1,678	2,663	165	262	(151)	(240)	7,266	11,530
繰延税金負債	204	324	720	1,143	1	2	(1)	(2)	924	1,466
その他の非流動負債	549	871	307	487	9	14	-	-	865	1,373
非流動負債合計	8,640	13,711	3,053	4,845	174	276	(152)	(241)	11,715	18,591
流動負債										
短期引当金	1,066	1,692	34	54	2	3	(2)	(3)	1,100	1,746
短期金融負債	4,580	7,268	-	-	62	98	(656)	(1,041)	3,986	6,325
営業債務及び販売金融負債	10,026	15,910	61,047	96,875	28	44	(854)	(1,355)	70,247	111,475
未払税金及びその他の流動負債	13,199	20,945	1,962	3,113	24	38	(3,969)	(6,298)	11,216	17,799
流動負債合計	28,871	45,815	63,043	100,043	116	184	(5,481)	(8,698)	86,549	137,345
資本及び負債合計	68,645	108,933	72,751	115,449	207	328	(12,237)	(19,419)	129,366	205,291

	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	24,922	1,120	1,777	52	83	-	-	16,877	26,782
関連会社及び共同支配企業に 対する投資	16,457	26,116	97	154	-	-	-	-	16,554	26,270
長期金融資産一持分投資	6,501	10,316	10	16	-	-	(6,434)	(10,210)	77	122

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	978	-	-	2	3	-	-	618	981
繰延税金資産	442	701	228	362	-	-	-	-	670	1,063
その他の非流動資産	747	1,185	38	60	(1)	(2)	-	-	784	1,244
非流動資産合計	40,468	64,219	1,493	2,369	53	84	(6,434)	(10,210)	35,580	56,462
流動資産										
棚卸資産	4,887	7,755	35	56	2	3	-	-	4,924	7,814
顧客債権	834	1,323	49,901	79,188	8	13	(303)	(481)	50,440	80,043
短期金融資産	974	1,546	1,071	1,700	1	2	(822)	(1,304)	1,224	1,942
未取還付税金及びその他の流動資産 ⁽¹⁾	6,971	11,062	6,299	9,996	13	21	(4,215)	(6,689)	9,068	14,390
現金及び現金同等物	14,465	22,955	6,225	9,878	14	22	(27)	(43)	20,677	32,812
流動資産合計	28,131	44,641	63,531	100,817	38	60	(5,367)	(8,517)	86,333	137,002
資産合計	68,599	108,860	65,024	103,187	91	144	(11,801)	(18,727)	121,913	193,464
資本及び負債										
資本	30,661	48,656	6,399	10,155	10	16	(6,436)	(10,213)	30,634	48,613
非流動負債										
長期引当金	2,238	3,551	293	465	-	-	-	-	2,531	4,016
長期金融負債	8,044	12,765	893	1,417	19	30	-	-	8,956	14,212
繰延税金負債	210	333	706	1,120	1	2	-	-	917	1,455
その他の非流動負債	665	1,055	275	436	2	3	-	-	942	1,495
非流動負債合計	11,157	17,705	2,167	3,439	22	35	-	-	13,346	21,179
流動負債										
短期引当金	1,246	1,977	41	65	-	-	-	-	1,287	2,042
短期金融負債	3,920	6,221	1	2	36	57	(509)	(808)	3,448	5,472
営業債務及び販売金融負債	8,135	12,909	54,722	86,838	15	24	(812)	(1,289)	62,060	98,483
未払税金及びその他の流動負債 ⁽¹⁾	13,480	21,391	1,694	2,688	8	13	(4,044)	(6,417)	11,138	17,675

流動負債合計	26,781	42,499	56,458	89,593	59	94	(5,365)	(8,514)	77,933	123,672
資本及び負債合計	68,599	108,860	65,024	103,187	91	144	(11,801)	(18,727)	121,913	193,464

(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

	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	
2024年度	百万 ユーロ	億円	百万 ユーロ	億円	百万 ユーロ	億円	百万 ユーロ	億円	百万 ユーロ	億円
当期純利益 ⁽¹⁾	532	844	975	1,547	(14)	(22)	(602)	(955)	891	1,414
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	2,526	4,009	659	1,046	(2)	(3)	-	-	3,183	5,051
－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	524	832	(3)	(5)	-	-	-	-	521	827
－その他の非資金的収益及び費用 （利息・税金調整前）	1,554	2,466	263	417	1	2	(11)	(17)	1,807	2,868
非上場関連会社及び共同支配企業からの 受取配当金	80	127	-	-	-	-	-	-	80	127
キャッシュ・フロー （利息・税金調整前） ⁽²⁾	5,216	8,277	1,894	3,006	(15)	(24)	(613)	(973)	6,482	10,286
上場企業からの受取配当金 ⁽³⁾	142	225	-	-	-	-	-	-	142	225
販売金融債権の（増加）減少	-	-	(4,732)	(7,509)	-	-	113	179	(4,619)	(7,330)
販売金融部門に係る金融資産・負債の純増減	-	-	5,502	8,731	-	-	20	32	5,522	8,763
資産計上したリース用資産の増減	94	149	(919)	(1,458)	(1)	(2)	-	-	(826)	(1,311)
運転資本の増減（税金調整前）	844	1,339	249	395	1	2	2	3	1,096	1,739
営業活動によるキャッシュ・フロー （利息・税金調整前）	6,296	9,991	1,994	3,164	(15)	(24)	(478)	(759)	7,797	12,373
利息の受取額	459	728	(2)	(3)	-	-	(28)	(44)	429	681
利息の支払額	(354)	(562)	-	-	7	11	26	41	(321)	(509)
当期税金（支払）/受取額	(461)	(732)	(283)	(449)	-	-	-	-	(744)	(1,181)
営業活動によるキャッシュ・フロー	5,940	9,426	1,709	2,712	(8)	(13)	(480)	(762)	7,161	11,364
無形資産の購入	(1,273)	(2,020)	(19)	(30)	(10)	(16)	14	22	(1,288)	(2,044)
有形固定資産の購入	(1,736)	(2,755)	(5)	(8)	(21)	(33)	-	-	(1,762)	(2,796)

有形固定資産及び無形資産の処分	94	149	-	-	14	22	(14)	(22)	94	149
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	(77)	(122)	(205)	(325)	-	-	-	-	(282)	(448)
その他の持分等の取得及び売却 ⁽⁴⁾	761	1,208	41	65	(17)	(27)	43	68	828	1,314
自動車部門に係るその他有価証券及び貸付の(増)減	393	624	-	-	5	8	(23)	(36)	375	595
投資活動によるキャッシュ・フロー	(1,838)	(2,917)	(188)	(298)	(29)	(46)	20	32	(2,035)	(3,229)
株主に係るキャッシュ・フロー	(776)	(1,231)	(617)	(979)	46	73	558	885	(789)	(1,252)
自動車部門に係る金融負債の純増減	(2,377)	(3,772)	-	-	16	25	(84)	(133)	(2,445)	(3,880)
財務活動によるキャッシュ・フロー	(3,153)	(5,003)	(617)	(979)	62	98	474	752	(3,234)	(5,132)
現金及び現金同等物の増加(減少)	949	1,506	904	1,435	25	40	14	22	1,892	3,002
現金及び現金同等物の期首残高	14,465	22,955	6,225	9,878	14	22	(27)	(43)	20,677	32,812
現金及び現金同等物の増加(減少)	949	1,506	904	1,435	25	40	14	22	1,892	3,002
為替相場変動等の影響額	(65)	(103)	37	59	-	-	1	2	(27)	(43)
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	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
現金及び現金同等物の期末残高	15,349	24,357	7,166	11,372	39	62	(12)	(19)	22,542	35,772

(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。2024年度の金額は600百万ユーロであった。

(2) 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。

(3) 日産からの受取配当金である（142百万ユーロ）。

(4) 主として日産株式の売却代金（2024年上半期の358百万ユーロ及び2024年下半期の494百万ユーロ）からなる。

2023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
当期純利益 ⁽¹⁾	2,171	3,445	789	1,252	(46)	(73)	(599)	(951)	2,315	3,674
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	4,589	289	459	7	11	-	-	3,188	5,059

－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)	(1,428)	10	16	10	16	-	-	(880)	(1,396)
－その他の非資金的収益及び費用 （利息・税金調整前）	1,267	2,011	390	619	5	8	(5)	(8)	1,657	2,629
非上場関連会社及び共同支配企業からの 受取配当金	47	75	-	-	-	-	-	-	47	75
キャッシュ・フロー （利息・税金調整前）⁽²⁾	5,477	8,691	1,478	2,345	(24)	(38)	(604)	(958)	6,327	10,040
上場企業からの受取配当金⁽³⁾	172	273	-	-	-	-	-	-	172	273
販売金融債権の（増加）減少	-	-	(4,945)	(7,847)	-	-	(225)	(357)	(5,170)	(8,204)
販売金融部門に係る金融資産・負債の純増減	-	-	4,382	6,954	-	-	177	281	4,559	7,235
資産計上したリース用資産の増減	30	48	(534)	(847)	-	-	-	-	(504)	(800)
運転資本の増減（税金調整前）	637	1,011	(706)	(1,120)	-	-	(2)	(3)	(71)	(113)
営業活動によるキャッシュ・フロー （利息・税金調整前）	6,316	10,023	(325)	(516)	(24)	(38)	(654)	(1,038)	5,313	8,431
利息の受取額	359	570	(1)	(2)	-	-	(26)	(41)	332	527
利息の支払額	(342)	(543)	-	-	(3)	(5)	31	49	(314)	(498)
当期税金（支払）/受取額	(505)	(801)	(364)	(578)	-	-	-	-	(869)	(1,379)
営業活動によるキャッシュ・フロー	5,828	9,248	(690)	(1,095)	(27)	(43)	(649)	(1,030)	4,462	7,081
無形資産の購入	(1,341)	(2,128)	(13)	(21)	(11)	(17)	-	-	(1,365)	(2,166)
有形固定資産の購入	(1,573)	(2,496)	(7)	(11)	(5)	(8)	-	-	(1,585)	(2,515)
有形固定資産及び無形資産の処分 ⁽⁴⁾	282	448	-	-	-	-	-	-	282	448
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	35	-	-	-	-	-	-	22	35
その他の持分等の取得及び売却 ⁽⁵⁾	650	1,031	6	10	(7)	(11)	38	60	687	1,090
自動車部門に係るその他有価証券及び 貸付の（増）減	(175)	(278)	(1)	(2)	(1)	(2)	(99)	(157)	(276)	(438)
投資活動によるキャッシュ・フロー	(2,135)	(3,388)	(15)	(24)	(24)	(38)	(61)	(97)	(2,235)	(3,547)

株主に係るキャッシュ・フロー	(185)	(294)	(651)	(1,033)	37	59	562	892	(237)	(376)
自動車部門に係る金融負債の純増減	(2,893)	(4,591)	-	-	11	17	141	224	(2,741)	(4,350)
財務活動によるキャッシュ・フロー	(3,078)	(4,884)	(651)	(1,033)	48	76	703	1,116	(2,978)	(4,726)
現金及び現金同等物の増加(減少)	615	976	(1,356)	(2,152)	(3)	(5)	(7)	(11)	(751)	(1,192)
現金及び現金同等物の期首残高	14,227	22,577	7,549	11,980	17	27	(19)	(30)	21,774	34,553
現金及び現金同等物の増加(減少)	615	976	(1,356)	(2,152)	(3)	(5)	(7)	(11)	(751)	(1,192)
為替相場変動等の影響額	(286)	(454)	32	51	-	-	(1)	(2)	(255)	(405)
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)	(144)	-	-	-	-	-	-	(91)	(144)
現金及び現金同等物の期末残高	14,465	22,955	6,225	9,878	14	22	(27)	(43)	20,677	32,812

(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) 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。

(3) 日産からの受取配当金である(172百万ユーロ)。

(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。

(5) 主として日産株式の売却代金(2023年下半期の764百万ユーロ)からなる。

[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、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、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

	2024年12月31日現在		2023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	(5,574)	(8,845)	(8,044)	(12,765)
短期金融負債	(4,580)	(7,268)	(3,920)	(6,221)
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	718	1,139	300	476
短期金融資産	1,183	1,877	923	1,465
現金及び現金同等物	15,349	24,357	14,465	22,955
自動車部門のネット・キャッシュ・ポジション⁽¹⁾	7,096	11,261	3,724	5,910

(1) ホース・パワートレイン・ソリューションズ S.L.U.に対する支配の喪失及びアラムコへのホース・パワートレイン・リミテッドの持分売却（注3-A）は、自動車部門の正味流動性ポジションを1,058百万ユーロ改善させる。この改善は、1,008百万ユーロの融資供与、48百万ユーロの現金及び現金同等物の増加、並びに2百万ユーロの金融負債の減少によるものである。

営業フリー・キャッシュ・フロー

	2024年度		2023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。）	4,616	7,325	4,877	7,739
販売金融部門からの受取配当金	600	952	600	952
税引前運転資本の増減	844	1,339	637	1,011
自動車部門の利息の受取額	459	728	359	570
自動車部門の利息の支払額	(354)	(562)	(342)	(543)
当期税金（支払）/受取額	(461)	(732)	(505)	(801)
有形固定資産及び無形資産の取得（処分との純額）	(2,915)	(4,626)	(2,632)	(4,177)
資産計上したリース用車両及びバッテリー	94	149	30	48
自動車部門の営業フリー・キャッシュ・フロー	2,883	4,575	3,024	4,799
リーストラクチャリング費用に係る支払	(379)	(601)	(496)	(787)
自動車部門の営業フリー・キャッシュ・フロー （リーストラクチャリング費用を除く。）⁽¹⁾	3,262	5,176	3,520	5,586

(1) リー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。

	2024年12月31日現在		2023年12月31日現在 ⁽¹⁾		2023年12月31日現在 (開示済)	
	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	2,996	4,754	3,051	4,842	3,051	4,842
標準的税率	28%	28%	28%	28%	28%	28%
税引後営業総利益	2,157	3,423	2,197	3,486	2,197	3,486
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 (日産を除く)	(41)	(65)	105	167	-	-
調整後営業総利益 (A)	2,116	3,358	2,302	3,653	2,197	3,486
有形固定資産及び無形資産並びにのれん	16,015	25,414	15,705	24,922	15,705	24,922
関連会社及び共同支配企業に対する投資 (日産を除く)	4,350	6,903	790	1,254	790	1,254
長期金融資産－持分投資 (RCIバンクSAを 除く)	48	76	67	106	67	106
運転資本	(12,938)	(20,531)	(8,841)	(14,030)	(8,841)	(14,030)
使用資本 (B)	7,475	11,862	7,721	12,252	7,721	12,252
使用総資本利益率 (ROCE = A/B)	28.3%	28.3%	29.8%	29.8%	28.5%	28.5%

(1) 2024年以降、調整後営業総利益には、自動車部門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(日産を除く)が含まれる。

運転資本は以下のセグメント項目により決定される。

	2024年12月31日現在		2023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	997	1,582	747	1,185
棚卸資産	5,425	8,609	4,887	7,755
顧客債権	999	1,585	834	1,323
未収還付税金及びその他の流動資産 ⁽¹⁾	3,415	5,419	6,971	11,062
その他の非流動負債	(549)	(871)	(665)	(1,055)
営業債務	(10,026)	(15,910)	(8,135)	(12,909)
未払税金及びその他の流動負債 ⁽¹⁾	(13,199)	(20,945)	(13,480)	(21,391)
運転資本	(12,938)	(20,531)	(8,841)	(14,030)

(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。

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
2024年度												
売上高	44,832	71,144	4,684	7,433	2,180	3,459	1,677	2,661	2,859	4,537	56,232	89,235
- フランス	16,841	26,725										
有形固定資産及び無形資産	16,799	26,658	646	1,025	601	954	634	1,006	345	547	19,025	30,191
- フランス	11,108	17,627										
2023年度												
売上高	41,129	65,268	4,560	7,236	1,814	2,879	1,667	2,645	3,206	5,088	52,376	83,115
- フランス	15,305	24,288										
有形固定資産及び無形資産	14,764	23,429	583	925	578	917	623	989	329	522	16,877	26,782
- フランス	10,431	16,553										

[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2024年度連結財務諸表は2025年2月19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2024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2024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

2024年度に適用義務が生じた新たな基準及び改訂

ルノー・グループは、EU官報で公表され、2024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1号の改訂	「負債の流動又は非流動への分類」
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」
IAS第7号及びIFRS第7号の改訂	「サプライヤー・ファイナンス契約」

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・グループが早期適用していない新たな基準及び改訂

ルノー・グループが早期適用していない新たなIFRS基準及び改訂		IASBが設定した強制適用日
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、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思している。

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
IFRS第9号及び第7号の改訂	「金融商品の分類及び測定に関する基準の改訂」	2026年1月1日
IFRS第9号及び第7号の改訂	「自然依存電力を参照する契約」	2026年1月1日
年次改善－第11集	年次改善手続	2026年1月1日
IFRS第18号	「財務諸表における表示及び開示」	2027年1月1日
IFRS第19号	「公的説明責任のない子会社：開示」	2027年1月1日

ルノー・グループは、IFRS第18号の影響については現在調査中であり、またこれら他の基準及び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思している。

[次へ](#)

2-B. 見積り及び判断

2024年特有の背景

グループの組織変更

ルノー・グループは2021年にルノーリューション・プランを発表して以降、事業と組織の変革に取り組んできました。これには、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）の設立が含まれている。電気自動車に特化したアンペアの範囲は2023年の終わり頃に構成され、ザ・フューチャー・イズ・ニュートラルの範囲は2024年に構成された（注3）。ルノー・グループの一定のパワートレイン技術（ホース）のカーブアウトは2024年5月に完了し、関連業務は共同支配事業であるホース・パワートレイン・リミテッドに移管された（下記及び注3参照）。

これらの変更による2024年の事業セグメント別情報への影響はない。

ルノー・グループは、ルノーリューション・プランにおいて、価値に基づく経営方針を追求することを選択し、2020年以降、大きな変革期を迎えている。販売台数は、市場が全般的に縮小し、電動化を中心としたルノー・グループのラインナップの再編成が行われる中、2019年の3,753,723台から2024年には2,264,815台へと減少した。

ホース・パワートレイン事業の売却及びジーリーとの新たな共同支配企業であるホース・パワートレイン・リミテッドの設立

2024年5月31日、ルノー・グループとジーリーからの資産の譲渡により、ガソリン、ハイブリッド、低排出ガスのパワートレインに特化した新たな共同支配企業ホース・パワートレイン・リミテッドが設立された。ホース・パワートレイン・リミテッドは、エンジン、パワートレイン、ハイブリッドシステム、バッテリー向けのソリューション及びシステムの設計、開発、製造、販売を行っている。

ホース・パワートレイン・リミテッドの資本金は70億ユーロで、ルノー・グループ（ルノーs.a.s.を經由）が45%、ジーリー（ジーリー・ホールディング・グループ・カンパニー・リミテッドとジーリー・オートモービル・ホールディングス・リミテッドを經由）が45%、アラムコが2024年12月2日に同社へ投資してから10%所有している。ホース・パワートレイン・リミテッドはルノー・グループが出資する事業体（ホース・パワートレイン・ソリューションズS.L.U.及びその子会社）と、ジーリーが出資する事業体（オーロベイ・ホールディング（SG）Ptd. Ltd.、オーロベイ・インターナショナルPte.Ltd.及びそれらの子会社）の持株会社である。ホース・パワートレイン・リミテッドは、2024年5月31日よりルノー・グループの連結財務諸表において持分法により計上されている。

売却目的で保有され、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、そのように再分類された資産及び負債グループは、2024年5月31日に連結除外となった（注3）。

日産とのパートナーシップの新たな基盤

ルノー・グループと日産との間の2023年11月8日付の新提携契約に基づき、2023年、ルノー・グループは、日産株式の28.4%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。

ルノーS.A.はさらに、3回にわたって日産株式の売却を行った。1回目は2023年12月に行った211百万株の売却であり、その後2024年にはさらに2回にわたって合計295百万株の日産株式を売却した。ルノーの日産に対する持分比率（日産の自己株式控除後の株式総数に基づいて計算）は、2024年12月31日時点で35.9%となる（2024年6月30日時点では39.1%、2023年12月31日時点では40.6%）。2024年12月31日時点のその他の営業利益及び営業費用には、マイナス1,527百万ユーロの損失が計上されている（2023年12月31日時点ではマイナス880百万ユーロ）（注6）。

2024年12月23日、日産グループは、ホンダ・グループと交渉中であることを発表した。2025年2月13日、日産グループは、ホンダ・グループとの協議の終了と経営統合計画の終了を発表した。2024年12月31日現在、ルノー・グループは依然として日産に対して重要な影響力を行使しているため、これらの発表は、ルノー・グループの貸借対照表において日産への投資に適用されている持分法には影響を与えない（注12）。ルノー・グループは、日産グループとホンダ・グループの間の協議が日産への投資に与える影響を注視している。

従業員の株式保有

2022年にルノーリ्यूション・シェアプランを開始して以来、ルノー・グループは毎年、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の措置を講じている。2024年の従業員株式保有オペレーションでは、フランス内外の適格従業員に最大14株の無償株式を付与した（7株は標準として帰属し、条件付きでさらに7株を受領する可能性がある）。また、このプランにより、従業員に基準価格から30%の割引率で株式を購入する機会も提供した。この新たなプランについて2024年12月31日時点で認識されたIFRS第2号に関する費用は、45百万ユーロである。

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2024年に社債を発行しなかった。販売金融部門は2024年に600百万ユーロのグリーンボンドを含む総額5.1十億ユーロの数件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、排出量を削減し、カーボン・ニュートラルを達成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リ्यूション戦略プランは、変革への意欲的なロードマップと、台数の追求から価値の創造への移行を策定するものであった。2022年11月には、レボリ्यू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、電気自動車に特化した会社であるアンペアは、ヨーロッパにおいて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（排出量がこれと同等の回収により相殺されたときに達成される）の達成に大きく貢献することとなる。韓国では、ルノー・コリア（RK）が2024年下半期に独自のハイブリッド車ラインナップを発売しており、続いて2025年には100%電気自動車「ポールスター4」を発売する予定である。循環型経済に特化したルノーの事業体であるザ・フューチャー・イズ・ニュートラルは、ルノーs.a.s.の再製造事業資産の新子会社ザ・リメイカーズへの移管、使用済み車両のリサイクルに特化した会社であるインドラの買収、スエズによるザ・フューチャー・イズ・ニュートラルの18%資本の取得により、ルノー・グループ内に実体を現しつつある。

2024年3月と4月に、ルノー・グループ、ボルボ・グループ、CMA CGMは、新世代フル電気自動車バンにより、カーボンフリー物流へのニーズの高まりに応じて、共同支配企業フレクシスs.a.s.を設立した。各社の株式所有比率は45%、45%、10%であり（注3）、さらに2026年までにルノー・グループとボルボ・グループはフレクシスs.a.s.に300百万ユーロずつ投資し、CMA CGMは最大120百万ユーロを投資することを約束している。

このような変化を背景として、ルノー・グループは、資産の減損テスト（注10）の基礎となる予測を含む2024年～2030年の中期計画を、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。製品及び工場のコンプライアンスに必要な投資は慎重に決定され、当該計画に組み込まれている。2024年～2030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。気候変動に伴う物理的リスク（主に洪水、猛暑、水ストレス）が測定され、影響のリスクを軽減するための予防行動計画及び必要な投資を通じて対処されている。

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の見積りを使用して、予測を行っている。この見積りは、現行の規制を参照して社内で算定されたCAFEの罰金の額に基づいている。

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、販売車両のCO₂排出量に応じた罰則及び／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（英国、韓国、インドのように）複数年にわたる手法を用いて算定されるか、（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。関連するCO₂排出量の特定と、それに対応する収益及び費用の計算は、委員会が行い、その結果をリーダーシップ・チームに年数回提示している。

2024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、2024年において特に注意を払ってきた。

- ・ 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）
- ・ 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）
- ・ 関連会社、特に日産及びホース・パワートレイン・リミテッドに対する投資（注12及び13）

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。2024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。

- ・ 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
- ・ 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）
- ・ サプライヤーとの数量約定に伴うリスクの算定
- ・ 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。

ルノー・グループが以下のとおり実質的支配を有する場合、当該会社は完全連結会社である。

- ・ ルノー・グループが当該会社の支配力を有している。
- ・ ルノー・グループが当該会社との関係から生じる変動リターンにさらされているか、又は変動リターンに対する権利を有している。
- ・ ルノー・グループが、投資家としてリターンへの影響力を行使する能力を有している。

IFRS第10号に従い、支配に関するルノー・グループの状況を評価するには、不断の判断と定期的な精査が必要である。

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。）を計上する前のものである。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費用、従業員数調整費用、及び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のれんを除く。）
- ・ 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、超インフレの影響、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繰延税金負債を認識している（注2-I）。本税金は、ルノー・グループの損益計算書の当期税金及び繰延税金に含まれる。

関連会社及び共同支配企業に係るのれんは、連結財政状態計算書の資産の部に記載される関連する事業体の価値に表示される。減損が生じた場合は、減損損失額は関連会社及び共同支配企業の純利益（損失）に対する持分に含める形で連結損益計算書に計上される（注2-J）。

関連会社及び共同支配企業に対する投資に係る取得費用は、これらの投資の当初取得費用に含まれる。

連結事業体と関連会社の相互投資は、財政状態計算書の資産の部に記載される関連会社に対する投資を測定する上で相殺消去される。これに従い、ルノーS.A.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、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、損益計算書項目及び包括利益項目は、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2024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。

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減損（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。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融資残高に含まれ、融資契約期間を通じて金利が均一となるように分散されている。

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（バケット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債権又は非投資適格の金融カウンターパーティと契約した債権（バケット2）については、満期時の予想損失と同額の減損が計上され、貸倒債権（バケット3）については、発生信用損失と同額の減損が計上される。

販売金融部門は、信用リスクの著しい悪化を特定するために、内部のスコアリングシステム又は外部の格付を利用して。また、同部門では、基準に定められた前提条件を使用することを決定し、したがって、30日後に残存する債権はバケット2に、90日後に残存する債権はバケット3に格下げしている。販売金融部門は、顧客が金融債務を履行する能力と意思を評価するために用いられる量的・質的基準に基づいて、金融商品をデフォルトに分類する。これは、顧客の延滞支払額を貸借対照表上の債務残高と比較して計算される。

販売金融部門は、事業を行う主要な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については、回収について合理的な予測がなされない場合、評価損が計上される。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、償却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（又は正味流動性ポジションの金融商品）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明らかに減損が生じた際に、また少なくとも年に1回行う。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開発が決定されてから、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、ルノー・グループがその商品化の将来の経済的優位性を証明した場合には、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（当初は乗用車については最長で7年、商用車については最長で10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。

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、減損の兆候がある時に、また少なくとも年1回、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。

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、使用権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。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、買い手一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	2～10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。

自動車専用資産及び部品レベル

専用資産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・フローの現在価値を参照して算定される。将来キャッシュ・フローは、販売金融部門の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・フローの現在価値を参照して算定される。将来キャッシュ・フローは、販売金融部門の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。

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。

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並びに予測操業度における製造関連部門費の配賦額が含まれる。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

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。

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

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・グループ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・グループ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・グループ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、財務諸表の特定の注記において開示される。

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る。公正価値は、以後、期末日の最新の市場条件を用いて商品の将来キャッシュ・フローを割り引くことにより、期末日ごとに見直される。

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ない。ヘッジ手段についてのみ公正価値への調整が行われ、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、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
2023年12月31日現在の連結会社数	113	54	27	194
新規に連結した会社数（買収、設立等による）	28	5	5	38
連結から除外した会社数（売却、合併、清算等による）	9	1	1	11
2024年12月31日現在の連結会社数	132	58	31	221

3―A. 連結範囲の変更**自動車部門**

2024年3月、ルノーと日産は、インド企業ルノー・日産・テクノロジー・アンド・ビジネス・センター・インディア・プライベート・リミテッド（RNTBCI）とルノー・日産・オートモーティブ・インディア・プライベート・リミテッド（RNAIPL）への投資をリバランスした。ルノー・グループは現在、RNTBCIの51%、RNAIPLの49%（日産はそれぞれ49%、51%）保有している（以前の株式保有比率は67%、30%であった）。連結方法に変更はなく、RNTBCIは依然として共同支配事業として分類され、個別項目ごとに連結されており、RNAIPLは共同支配企業として持分法により会計処理されている。このリバランスにより、RNTBCI株式を70百万ユーロで売却し（54百万ユーロの収益が発生）（注6-B）、RNAIPL株式を150百万ユーロで取得した。同時に、ルノー・グループはRNAIPLに技術的車両ライセンスを80百万ユーロで売却した。

2024年、ルノーS.A.は日産株式約295百万株を852百万ユーロで売却し、日産に対する持分比率を40.6%から35.9%に引き下げた（日産の自己株式控除後の株式総数で算出）（注12）。この取引に関する損失マイナス1,527百万ユーロについては注6-Bに記載されている。

2024年3月、ルノーs.a.s.は共同支配企業フレクシスs.a.s.の設立者のうちの1社となり（持分比率は45%）、増資に215百万ユーロを拠出した。持分比率45%のボルボ・グループは215百万ユーロ、10%のCMA CGMグループは48百万ユーロをそれぞれ拠出した。フランスを拠点とするフレクシスs.a.s.は、新世代の電気自動車バンを開発することで、カーボンフリーの都市物流に対するニーズの高まりに応じていく。新会社は持分法で会計処理されている。

2024年4月30日、ルノーs.a.s.は独立した事業部門であるその再製造事業を、新たに設立されたザ・リメイカーズs.a.s.に拠出した。その後、ザ・リメイカーズs.a.s.の株式はルノーs.a.s.からザ・フューチャー・イズ・ニュートラルs.a.s.に譲渡された。ルノーs.a.s.は最終的にザ・フューチャー・イズ・ニュートラルs.a.s.の株式を新会社サーキュラー・エコノミー・ビジネスs.a.s.に拠出した。これらの事業体はすべてルノー・グループの支配下にあるため、これらの取引はルノー・グループの連結純利益に影響を与えない。

2024年、持分法適用会社であるベルコールs.a.s.は追加の資金調達を確保した。2024年12月31日、ルノー・グループの同社に対する投資比率は19.1%から11.6%に低下した。34百万ユーロの持分変動によるみなし売却益が認識された。

2024年5月、ルノー・グループは、アルピーヌ・エンデュランス・チームの長年のパートナーであるグループ・シグネチャーの株主となり、子会社のアルピーヌ・レーシングs.a.s.を通じて49%の持分を取得した。ルノー・グループは、グループ・シグネチャーを共同支配しており、持分法で会計処理している。

ルノー・グループとジリーは、2023年7月11日の契約締結と関係当局の承認を受け、2024年5月31日に、ロンドンを拠点とし、ルノーs.a.s.、ジリー・ホールディング・グループ、ジリー・オートモービル・ホールディングス・リミテッド間の共同支配企業であるホース・パワートレイン・リミテッドの設立を発表した。ホース・パワートレイン・リミテッドは、エンジン、パワートレイン、ハイブリッドシステム、バッテリー向けのソリューションとシステムの設計、開発、製造、販売を行う。ルノー・グループはこの新たな企業を共同支配しており、持分法で会計処理している。ルノーが取得したホース・パワートレイン・リミテッドの株式の最終的な価値は3,500百万ユーロであり、ホース・パワートレイン・ソリューションズS.L.U及びその子会社の資産及び負債の売却益は521百万ユーロである（注6-B）。2024年12月、ルノー・グループはホース・パワートレイン・リミテッドの株式10%をアラムコ・アジア・シンガポールPte. Ltd.に売却した。このオペレーションは適用される連結方法に影響を与えない。2024年12月31日現在、ルノーによるホース・パワートレイン・リミテッドの持分比率は45%であり、同社の株式の価値には暫定的なのれん1,113百万ユーロが含まれている。

2024年6月、ルノー・グループは、子会社ルノーs.a.s.を通じて、ルノー芸術文化基金（Fonds Renault pour l'Art et la Culture）を設立した。この基金は、ルノー・グループのアート・コレクションの作品を保存し、コレクションを充実させ、一般の人々と共有することを目的とする寄付基金である。この事業体は完全に連結されている。

2024年10月、ルノー・グループとスエズ・グループは提携を強化し、ザ・フューチャー・イズ・ニュートラルs.a.s.を自動車セクターの循環型経済の基準策定者と位置づけた。両グループの合意に基づき、Suez RV Recyclage sasは、インドラs.a.s.とその子会社Cars Pieces Express s.a.s.の株式50%を現物拠出する見返りとして、ザ・フューチャー・イズ・ニュートラルs.a.s.の18%持分を取得した。インドラ（以前は共同所有の持分法適用会社であった。）及びその子会社は、現在では完全に連結されている。このオペレーションにより、以前の投資の売却益50百万ユーロが発生し（注6-B）、その後、インドラs.a.s.の株式をすべて取得した時点で、暫定的なのれん104百万ユーロが認識された。支配の獲得日における純資産の詳細は次のとおりである。

（単位：百万ユーロ）

有形固定資産及び無形資産	5
顧客債権	21
その他の資産	11
現金及び現金同等物	1
金融負債	(5)
その他の負債	(24)
取得した純資産	9
取得した純資産 - ルノー・グループ持分	7

2024年12月31日現在、取得に係る暫定的なのれんの内訳は以下のとおりである。

（単位：百万ユーロ）

譲受資産の公正価値 (A)	111
100%取得した純資産 (B)	7
暫定的なのれん (A-B)	104

2024年10月、ルノー・グループは、組込み電子技術の専門会社であるE2-CADに投資し、子会社のアンペア s.a.s.を通じて、E2-CADの40%持分を5百万ユーロで取得した。ルノー・グループはE2-CADを共同支配しており、持分法で会計処理している。

2024年11月、ルノー・グループは、ソフトウェア事業の発展を加速させるため、子会社のアンペア・ソフトウェア・テクノロジーを通じて、アンペア・ソフトウェア・テクノロジー・チュニジア（ASTT）の株式を0.1百万ユーロで取得した。ASTTは現在、ルノー・グループが支配しており、完全に連結されている。

2024年12月、ルノー・グループは、SACEO sasの株式を、子会社のインドラs.a.s.を通じて合計10百万ユーロで追加取得し、出資比率を47%に引き上げた。SACEOは、中古予備部品販売のための様々なITソリューション及びオンライン・マーケットプレイスを運営している。ルノー・グループはSACEOを共同支配しており、持分法で会計処理している。

2024年12月にはさらに、ルノー・グループは、子会社のインドラs.a.s.を通じて、ACCIAUTO s.a.s.の所有者であるGroupe LGAの株式100%を9百万ユーロで取得した。これらの会社は、解体センター、予備部品や事故車の販売など、様々な自動車事業を所有している。これらの会社は現在ルノー・グループが支配しており、完全に連結されている。

販売金融部門

2024年1月2日、RCIバンクSAは、子会社モビライズ・リース・アンドCo sasを通じて、MSモビリティ・ソリューションズGmbH、DFD Deutscher Fahrzeugdienst GmbH、モビリティ・コンセプトGmbH及びその子会社マイノートGmbHの全株式を248百万ユーロで購入した。これら4社は完全に連結されている。この買収はモビライズ・リース・アンドCo SASにとって2022年11月の同社設立以来初めてであり、ドイツにおける長期リース商品の成長と発展を加速させた。取得資産の公正価値164百万ユーロに対し、のれんは84百万ユーロと見積もられる。

モビリティサービス部門

2024年1月、モビライズ・パワー・ソリューションのブランドで活動するエルト・ホールディングは、完全所有の新会社であるモビライズ・ファスト・チャージ・フランスs.a.s.を設立した。同社は急速EV充電ネットワークであるモビライズ・ファスト・チャージを運営する。この事業体は完全に連結されている。

2024年2月、クールナグール・リミテッドは、イスラエルのテクノロジー企業ムーベックスの全資本を6百万ユーロで購入した。ムーベックスは完全に連結されている。

2024年10月、ルノー・グループ子会社のエルト・ホールディングs.a.s.が追加投資を行った後、ルノー・グループのエルト・フランスs.a.s.に対する持分比率は40%から60%に上昇した。以前は持分法で会計処理されていた同社は、現在はルノー・グループが支配している。このため、以前所有していた株式は再評価され、暫定的なれん27百万ユーロが認識された。

2024年12月、ルノー・モビリティ・アズ・アン・インダストリーは解散し、その資産はすべてルノーs.a.s.に譲渡された。

3-B. 売却目的で保有する非流動資産（負債）

2023年12月31日現在、2023年7月からホース・パワートレイン・ソリューションズS.L.U.が売却目的で保有する一連の資産及び負債は、IFRS第5号に従い、売却目的保有として分類されている。2024年5月31日、ルノー・グループは、ホース・パワートレイン・ソリューションズS.L.U.の株式を新たな共同支配企業ホース・パワートレイン・リミテッドに対して拠出することにより、これらの資産及び負債を処分した（注3-A）。

	2024年 12月31日	2023年 12月31日	ホースを含む
(単位：百万ユーロ)			

無形資産及びのれん	-	962	962
有形固定資産	-	2,295	2,290
棚卸資産	-	366	366
現金及び現金同等物	-	91	91
その他	-	308	198
売却目的で保有する資産合計	-	4,022	3,907
売却目的で保有する資産に関連する負債合計	-	(1,075)	(1,075)
金融負債を含む	-	(37)	(37)

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)	2024年度	2023年度
製品売上高 － 自動車部門	44,807	42,154
自動車部門のパートナーに対する売上高	3,608	4,028
リース用資産に係るレンタル収益 ⁽¹⁾	670	674
その他サービスの売上高	1,434	1,294
サービスの売上高 － 自動車部門	2,104	1,968
製品の売上高 － 販売金融部門	400	17
リース用資産に係るレンタル収益 ⁽¹⁾	448	194
販売金融債権による受取利息	3,572	2,880
その他のサービス売上高 ⁽²⁾	1,224	1,090
サービス売上高 － 販売金融部門	5,244	4,164
サービス売上高 － モビリティサービス部門	69	45
売上高合計	56,232	52,376

(1) 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。

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

4－B. 2024年度の範囲及び方法を適用した2023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
2023年度売上高	48,150	4,181	45	52,376
連結範囲の変更	(79)	523	5	449
2024年度の範囲及び方法を適用した2023年度の売上高	48,071	4,704	50	52,825
2024年度売上高	50,519	5,644	69	56,232

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

2024年度の人件費は6,095百万ユーロ（2023年度は5,896百万ユーロ）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、2024年度は98百万ユーロ（2023年度は76百万ユーロ）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

2024年度の営業利益には52百万ユーロの為替差損（純額）が含まれており、主にブラジル・レアル及びトルコ・リラの変動に係るものである（2023年度は111百万ユーロの為替差損（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

2024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)	2024年12月31日	2023年12月31日
短期リースに係るリース料	(7)	(11)
少額資産のリースに係るリース料	(14)	(20)
変動リース料を含むその他のリース料	(91)	(67)

注6－その他の営業利益及び営業費用

(単位：百万ユーロ)	2024年度	2023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	(304)	(389)
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	(898)	(790)
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）	11	228
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	(307)	(501)
その他の非経常的な営業利益及び営業費用	(189)	(180)

合計	(1,687)	(1,632)

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

2024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214百万ユーロ）に関係するものである。これらの費用には、ルノー・グループのデジタル・トランスフォーメーション、ルノーリ्यूション・プランの実施、従業員退職計画に関連する費用が含まれる。

2023年度のこれらの費用は、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り、2020年に発表された同じ固定費削減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

2024年のこれらの損益には、主として日産株式の売却損（マイナス1,527百万ユーロ）、ホース・パワートレイン・ソリューションズS.L.U.株式の共同支配企業ホース・パワートレイン・リミテッドへの拠出に係る利益521百万ユーロ、ルノー・日産・テクノロジー・アンド・ビジネス・センター・インディア・プライベート・リミテッド（RNTBCI）株式の日産グループへの一部売却益54百万ユーロ、インドラ買収後の以前の投資の売却益50百万ユーロが含まれる。

日産株式の売却損マイナス1,527百万ユーロには、主に売却した資産に対して受領した852百万ユーロの売却価格（評価額マイナス2,108百万ユーロ）、マイナス249百万ユーロの為替換算調整勘定準備金、当該オペレーションに係る費用マイナス22百万ユーロが含まれている。

ホース・パワートレイン・ソリューションズS.L.U.の株式の拠出に係る利益521百万ユーロは、純資産の対価としての拠出額3,758百万ユーロ（評価額マイナス2,900百万ユーロ）、マイナス314百万ユーロの為替換算調整勘定準備金、当該オペレーションに係る費用マイナス23百万ユーロからなる。

2023年における事業又は事業会社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と、JMEVとその子会社の連結除外に伴う利益60百万ユーロが含まれる。

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2024年に重要な不動産取引を実施しなかった。

ルノー・グループは2023年に不動産取引を行い、228百万ユーロの利益が発生した。これは主としてフランスにおける土地及び生産拠点の売却によるものであった。

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）

2024年には、車両開発と特定の生産資産に関するマイナス287百万ユーロを含むマイナス307百万ユーロの減損が計上された。2024年に減損の戻入はなかった。

2023年には、マイナス501百万ユーロの減損が計上された。これには車両の開発及び特定の生産資産に関するマイナス474百万ユーロが含まれる。2023年中、減損の戻入はなかった。

6-E. その他の例外的項目

2024年におけるその他の例外的項目により、純額でマイナス189百万ユーロの費用が発生した。これらの項目には主に、購入台数の低下に伴う不利な契約に関連するマイナス71百万ユーロが含まれる。

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。

注7－財務収益(費用)

(単位：百万ユーロ)	2024年度	2023年度
総有利子負債コスト	(336)	(326)
現金及び金融資産に係る収益	440	414
正味流動性ポジションの金融商品	104	88
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	3	1
財務活動における為替差損益	110	86
超インフレに対するエクスポージャーに係る損益 ⁽¹⁾	(463)	(470)
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	(43)	(42)
その他 ⁽²⁾	(228)	(190)
その他の財務収益及び財務費用	(621)	(615)
財務収益(費用)	(517)	(527)

(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、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S.A.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S.A.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)	2024年度	2023年度
当期法人所得税	(692)	(844)
繰延税金収益(費用)	45	321
当期税金及び繰延税金	(647)	(523)

2024年度の当期法人所得税費用のうちマイナス170百万ユーロはフランス企業から、マイナス522百万ユーロは在外企業から発生している（2023年度末はそれぞれマイナス266百万ユーロ及びマイナス578百万ユーロ）。

繰延税金の変動は45百万ユーロであり、様々な税金の戻入の影響により2024年度に急増した。この変動はフランス企業に関する52百万ユーロ及び在外企業に関するマイナス7百万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)	2024年度	2023年度
税引前利益並びに関連会社及び共同支配企業の純利益に対する持分 ⁽¹⁾	3,586	2,838
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）	(926)	(733)
各国とフランスの税率の差異による影響 ⁽²⁾	88	35
税額控除	61	53
第2の柱に基づくトップアップ税	(20)	
配付税	(33)	(56)
未認識繰延税金資産の変動	127	31
その他の影響	93	205
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）	(610)	(465)
中間課税所得に基づく税金	(37)	(58)
当期税金及び繰延税金収益（費用）	(647)	(523)
実効税率	18%	18%

(1) 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1,527百万ユーロ（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。

(2) 税率の差異に主に影響を与えたのは、マルタ、モロッコ及びルーマニアである。

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、2024年度の実効税率は7%（2023年度は14%）であった。実効税率の低下は主に連結当期純利益の非課税項目に起因する。繰延税金収益は52百万ユーロであった。

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、課税所得の減少と、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、2024年度には28%（2023年度は19%）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)	2023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	2024年 12月31日
不確実な税務ポジションを除く当期税金		(652)	652		
不確実な税金負債に対する引当金－短期	(20)	5	14	1	-
不確実な税金負債に対する引当金－長期	(236)	(45)	4	2	(275)
未収税金－短期	224	-	71	(17)	278
未収税金－長期	26	-	-	-	26
未払税金－短期	(359)	-	9	(20)	(370)
未払税金－長期	-	-	-	-	-
合計	(365)	(692)	750	(34)	(341)

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)	2023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	2024年 12月31日
繰延税金資産	670	(44)	(10)	(22)	37	631
繰延税金負債	(917)	89	(2)	7	(101)	(924)
繰延税金純額	(247)	45	(12)	(15)	(64)	(293)
フランス連結納税グループ	(676)	51	24	(0)	(26)	(627)
その他の企業	429	(6)	(36)	(15)	(38)	334

8-D2. 繰延税金資産（負債）純額の種別内訳

(単位：百万ユーロ)	2024年度	2023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⁾	(120)	(148)
固定資産	(1,890)	(1,774)
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	741	512
繰越欠損金 ⁽²⁾	4,830	5,148
その他の項目	468	553
繰延税金資産（負債）純額	4,029	4,291
税務上の欠損金に関する未認識繰延税金資産（注8-D3）	(4,138)	(4,414)
その他の未認識繰延税金資産	(184)	(124)
繰延税金資産（負債）純額（報告値）	(293)	(247)

(1) 将来の配当分配にかかる税金を含む。

(2) 2024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4,349百万ユーロ、その他企業の繰越欠損金481百万ユーロ（2023年12月31日現在は、それぞれ4,634百万ユーロ及び514百万ユーロ）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3,722百万ユーロ（2023年12月31日現在3,958百万ユーロ）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237百万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3,485百万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（2023年12月31日現在は、それぞれ279百万ユーロ及び3,679百万ユーロであった）。

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、2024年12月31日現在、合計で600百万ユーロ（2023年12月31日現在は580百万ユーロ）に達し、主に、アルゼンチン、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）

2024年12月31日現在、未認識繰越欠損金は4,138百万ユーロの潜在的な節税を示す。

(単位：百万ユーロ)	2024年12月31日			2023年12月31日		
以下に係る繰延税金：	認識済	未認識	合計	認識済	未認識	合計

繰越期限の定めのない税務上の欠損金 ⁽¹⁾	645	3,748	4,393	709	4,253	4,962
繰越期間が5年超の税務上の欠損金	24	211	235		18	18
繰越期間が1～5年間の税務上の欠損金	18	156	174	21	83	104
繰越期間が1年以内の税務上の欠損金	5	23	28	4	60	64
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	692	4,138	4,830	734	4,414	5,148

(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（2024年12月31日現在、認識済繰延税金は627百万ユーロ、未認識繰延税金は3,722百万ユーロであり、2023年12月31日現在はそれぞれ、676百万ユーロ及び3,958百万ユーロ）（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S.A.に適用される。

その目的は、追加の「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。

2024年12月31日現在、ルノー・グループはこの措置による追加税金費用を20百万ユーロ計上している。

注9－基本的1株当たり利益及び希薄化後1株当たり利益

(単位：千株)	2024年度	2023年度
発行済株式	295,722	295,722
自己株式	(6,182)	(5,684)
日産の持分 × 日産に対するルノーの持分	(17,166)	(19,029)
基本的1株当たり利益計算用株式数	272,374	271,009

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)	2024年度	2023年度
基本的1株当たり利益計算用株式数	272,374	271,009
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	4,509	4,132
希薄化後1株当たり利益計算用株式数	276,883	275,141

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

2024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)	2023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	2024年12月31日 現在
資産計上した開発費	13,147	1,163	(1,965)	(10)	(52)	12,283
のれん	282	226	-	(1)	3	510
その他の無形資産	1,504	125	(15)	(13)	157	1,758
無形資産総額	14,933	1,514	(1,980)	(24)	108	14,551
資産計上した開発費	(9,173)	(956)	1,951	7	-	(8,171)
のれん	(20)	-	-	-	(3)	(23)
その他の無形資産	(1,114)	(92)	15	5	(7)	(1,193)
償却及び減損	(10,307)	(1,048)	1,966	12	(10)	(9,387)
資産計上した開発費	3,974	207	(14)	(3)	(52)	4,112
のれん	262	226	-	(1)	-	487
その他の無形資産	390	33	-	(8)	150	565
無形資産純額	4,626	466	(14)	(12)	98	5,164

のれんの大部分はヨーロッパに所在している。2024年度におけるのれんの取得は主にマイン・オート・グループの取得（84百万ユーロ）及びインドラs.a.s.の買収（104百万ユーロ）に関するものである（注3）。

2024年度における無形資産の取得は自己制作資産1,163百万ユーロ及び購入資産125百万ユーロを含む（2023年度はそれぞれ1,316百万ユーロ及び49百万ユーロ）。

2024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219百万ユーロを含む（2023年度は290百万ユーロ）（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。

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)	総額	償却及び減損	純額
2022年12月31日残高	13,723	(9,023)	4,700
取得(注26-C)／(償却及び減損) ⁽¹⁾	1,365	(1,237)	128
(処分)／戻入	215	(216)	(1)
為替換算調整勘定	(22)	11	(11)
連結範囲の変更及びその他	(348)	158	(190)
2023年12月31日残高	14,933	(10,307)	4,626

(1) 無形資産に関するマイナス290百万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)	2024年度	2023年度
研究開発費	(2,668)	(2,582)
資産計上した開発費	1,163	1,316
資産計上した開発費の償却	(769)	(878)
合計（損益計算書計上額）	(2,274)	(2,144)

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2024年度の研究開発費の増加は、主にヨーロッパにおける電気自動車のラインナップの拡大（ルノー4、ルノー5、トゥインゴ、アルピーヌを含む。）、小型商用車のラインナップのリニューアル、及びソフトウェア定義自動車技術への投資により説明される。

資産計上した開発費の償却は2023年度に比べて減少し、また2024年度に資産計上した開発費の金額より少なかった。これは近年資産計上した費用の額が減少していることと、一部のプログラムの耐用年数が長期化していることによる。

10-B. 有形固定資産

2024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)	2023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	2024年12月 31日現在
土地	480	5	(8)	-	2	479
建物	3,175	126	(82)	(53)	169	3,335
特殊工具	17,550	1,151	(467)	(218)	240	18,256
機械装置・工具器具	11,854	517	(578)	(126)	277	11,944
顧客向けリース固定資産	5,524	1,599	(1,294)	23	1,418	7,270
その他の有形固定資産	806	51	(39)	(7)	13	824
使用権資産	1,021	139	(120)	(11)	24	1,053
－土地	5	-	-	-	-	5
－建物	964	122	(90)	(12)	19	1,003
－その他の資産	52	17	(30)	1	5	45
建設仮勘定 ⁽¹⁾	1,610	(176)	(18)	(17)	(163)	1,236
総額	42,020	3,412	(2,606)	(409)	1,980	44,397
土地						
建物	(2,622)	(104)	82	38	(199)	(2,805)
特殊工具	(15,504)	(693)	455	184	(169)	(15,727)
機械装置・工具器具	(8,806)	(449)	547	95	(160)	(8,773)
顧客向けリース固定資産	(1,622)	(668)	521	(6)	(222)	(1,997)

その他の有形固定資産	(717)	(39)	39	10	9	(698)
使用権資産	(498)	(167)	123	3	(1)	(540)
－土地	(2)	-	-	-	-	(2)
－建物	(461)	(160)	97	3	(2)	(523)
－その他の資産	(35)	(7)	26	-	1	(15)
建設仮勘定	-	-	-	-	4	4
減価償却及び減損⁽²⁾	(29,769)	(2,120)	1,767	324	(738)	(30,536)
土地	480	5	(8)	-	2	479
建物	553	22	-	(15)	(30)	530
特殊工具	2,046	458	(12)	(34)	71	2,529
機械装置・工具器具	3,048	68	(31)	(31)	117	3,171
顧客向けリース固定資産	3,902	931	(773)	17	1,196	5,273
その他の有形固定資産	89	12	-	3	22	126
使用権資産	523	(28)	3	(8)	23	513
－土地	3	-	-	-	-	3
－建物	503	(38)	7	(9)	17	480
－その他の資産	17	10	(4)	1	6	30
建設仮勘定 ⁽¹⁾	1,610	(176)	(18)	(17)	(159)	1,240
純額	12,251	1,292	(839)	(85)	1,242	13,861

(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) 2024年度における減価償却及び減損は減損88百万ユーロを含み、主に特定の生産資産に関するものであった（注6-D）。

2023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
2022年12月31日残高	40,742	(29,037)	11,705
取得／（減価償却及び減損） ⁽¹⁾	3,293	(1,948)	1,345
（処分）／戻入	(3,150)	2,120	(1,030)
為替換算調整勘定	(568)	561	(7)
連結範囲の変更及びその他	1,703	(1,465)	238
2023年12月31日残高	42,020	(29,769)	12,251

(1) 有形固定資産の減損マイナス211百万ユーロを含む。

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. 自動車専用資産及び特定の企業の資産に対する減損テスト

自動車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、2024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219百万ユーロ及び有形固定資産88百万ユーロからなる307百万ユーロの減損が計上された。2023年度は、減損テストの結果、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。

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、以下の仮定を用いて、DCF法で求めた使用価値を回収可能価額として使用した。

	2024年12月31日	2023年12月31日
永久成長率	1.0%	1.0%
税引後割引率	11.6%	11.6%

2024年12月31日現在、減損テストに使用される仮定は、2024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2025年～2028年の中期計画に基づいている。

2024年及び2023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、2024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)	2024年度	2023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	(483)	797
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	12,599	15,667

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。

ルノー・グループは、日産グループとホンダ・グループとの間の協議が日産への投資に与える影響を注視している（注2）。

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		
2023年12月31日現在	16,022	(907)	15,115	552	15,667
2024年度当期純利益 ⁽²⁾	(49)	-	(49)	(434)	(483)
配当金分配	(142)	-	(142)	-	(142)
為替換算調整勘定	(495)	-	(495)	(26)	(521)
その他の変動 ⁽³⁾	(1,935)	105	(1,830)	(92)	(1,922)
2024年12月31日現在	13,401	(802)	12,599	-	12,599

(1) 日産は2002年以来、44,358,000株のルノーS.A.株式を保有している（およそ15%の所有持分）。従来、ルノーS.A.の日産に対する持分割合に基づいて相殺されている。

(2) 2024年度の当期純利益には、ルノー・グループの業績に対する日産の寄与211百万ユーロ及びルノーの日産への投資の減損694百万ユーロが含まれる。

(3) その他の変動には、年金債務に係る数理計算上の差異の変動、金融商品再評価準備金の変動及び日産の自己株式の変動、並びに日産株式295百万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2,108百万ユーロ）が含まれる。

2024年3月28日、ルノーS.A.は、上記注12-Aに記載した信託に対し、日産の株式99百万株を日産に1株当たり3.62ユーロ、合計358百万ユーロで売却するよう指示した。また、2024年9月27日、ルノーS.A.は、同信託に対し、日産の株式195百万株を日産に1株当たり2.53ユーロ、合計494百万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・グループの持分比率は現在35.9%となっている。ルノー・グループの財務諸表において、これらのリバランス活動はその他の営業利益及び営業費用に計上されたマイナス1,527百万ユーロの損失に反映されている（注6-B）。

2024年12月31日現在日産が保有する自己株式は0.5%である（2023年12月31日現在は0.5%）。その結果、ルノーの日産に対する持分比率は、直接保有する17.1%及びルノーS.A.が受益者となっている信託を通じて保有する18.8%からなる35.9%である（2023年12月31日現在は、直接保有する15.8%及び信託を通じて保有する24.8%からなる40.6%）。2024年12月31日現在ルノーS.A.が日産に対して保有する議決権は15%である（2023年12月31日現在は15%）。

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、2024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2023会計年度第4四半期から2024会計年度の第3四半期までの当期純利益の合計である。

(単位：十億円)	2023年 12月31日 現在	2024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⁾	2024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	5,634	106	(56)	99	(57)	5,726
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	66	(29)	-	(5)	7	39
開発費の資産計上	672	42	-	3	-	717
繰延税金及びその他の修正再表示	(259)	12	-	(10)	1	(256)
IFRSの準拠による修正再表示後純資産	6,113	131	(56)	87	(49)	6,226
ルノー・グループの基準による修正再表示 ⁽²⁾	50	(164)	(4)	(22)	3	(137)
ルノー・グループの基準による修正再表示後純資産	6,163	(33)	(60)	65	(46)	6,089
(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	39,421	(193)	(349)	(1,258)	(283)	37,338
ルノーS.A.の持分割合	40.6%					35.9%
ルノー・グループの持分（下記相殺効果前）	16,022	(49)	(142)	(495)	(1,935)	13,401
ルノー・グループに対する日産の投資の相殺 ⁽³⁾	(907)				105	(802)
日産の純資産に対するルノー・グループの持分	15,115	(49)	(142)	(495)	(1,830)	12,599

- (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）の消去及び日産の財務諸表におけるロシア連邦でのルノー・グループの事業の支配喪失の影響の消去を含み、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S.A.株式を44,358,000株保有しており、所有持分は約15%である。ルノーS.A.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、2024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2023会計年度第4四半期から2024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 2023会計年度 第4四半期 2024年1～3月		日産の 2024会計年度 第1四半期 2024年4～6月		日産の 2024会計年度 第2四半期 2024年7～9月		日産の 2024会計年度 第3四半期 2024年10～12月		ルノーの 連結財務諸表 基準期間 2024年1～12月	
	十億円	百万 ユーロ ⁽¹⁾	十億円	百万 ユーロ ⁽¹⁾	十億円	百万 ユーロ ⁽¹⁾	十億円	百万 ユーロ ⁽¹⁾	十億円	百万 ユーロ ⁽¹⁾
当期純利益－親会社株主持分	101	628	29	170	(9)	(57)	(14)	(87)	107	654

(1) 各四半期の平均為替レートで換算した。

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2024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（1,226百万ユーロ）である。

2024年度は為替差により202百万ユーロのプラスの効果（2023年度は247百万ユーロのプラスの効果）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

2024年12月31日現在の株式相場480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3,904百万ユーロと評価される（2023年12月31日現在では株式相場554円／株で5,744百万ユーロ）。

12-G. 日産への投資の減損テスト

2024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69%下回っていた（2023年12月31日現在は63.3%下回っていた）。

2024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8.89%（2023年12月31日現在は8.32%）
- 永久成長率（インフレの影響を含む）2.33%（2023年12月31日現在は1.61%）
- 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。

このテストの結果、2024年12月31日現在、日産への投資における減損694百万ユーロが認識された。

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：
 - 2024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1,560百万ユーロであった（2023年度は1,793百万ユーロ）。その内訳は、車両が約800百万ユーロ（2023年度は1,004百万ユーロ）、構成部品が約349百万ユーロ（2023年度は499百万ユーロ）、及びサービスが約411百万ユーロ（2023年度は290百万ユーロ）である。
 - 2024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1,047百万ユーロであった（2023年度は1,296百万ユーロ）。その内訳は、車両が約432百万ユーロ（2023年度は644百万ユーロ）、構成部品が約532百万ユーロ（2023年度は555百万ユーロ）、及びサービスが約83百万ユーロ（2023年度は97百万ユーロ）である。
 - 2024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、413百万ユーロであり（2023年12月31日現在は595百万ユーロ）、また2024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473百万ユーロである（2023年12月31日現在は396百万ユーロ）。
- ・ 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・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。2024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166百万ユーロであった（2023年度は102百万ユーロ）。2024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80百万ユーロであり（2023年12月31日現在は45百万ユーロ）、2024年12月31日現在の債務残高は290百万ユーロである（2023年12月31日現在は176百万ユーロ）。

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

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		2024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日現在のその他の関連会社及び共同支配企業に対する投資
			2024年12月31日現在	2023年12月31日現在		
関連会社						
自動車						
ルノー・日産オートモティブ・インディア・プライベート・リミテッド（RNAIPL）	インド	自動車製造	49%	30%	306	191
Motorlu Araclar Imal ve Satis A.S（MAIS（マイス））	トルコ	自動車販売	49%	49%	149	167
ベルコール	フランス	バッテリー	12%	19%	104	70
ブーヌ・コムヌール	フランス	廃棄物処理	27%	33%	67	82
Arverne	フランス	地熱	8%	8%	30	30
Exadis	フランス	自動車部品	44%	44%	14	7
販売金融						
日産ルノー・フィナンシャル・サービシーズ・インディア・プライベート・リミテッド	インド	金融	30%	30%	40	37
セレクト・ビークル・グループ・ホールディングス・リミテッド	英国	金融	37%	37%	19	18
共同支配企業						
自動車						
ホース・パワートレイン・リミテッド	英国	自動車製造	45%	N/A	3,213	N/A
アライアンス・ベンチャーズb.v.	オランダ	新技術スタートアップへの融資	80%	40%	204	164
フレクシス	フランス	電気自動車	45%	N/A	201	N/A
Minth ElectriCity	フランス	バッテリー	30%	30%	14	14
EGT	中国	自動車製造	25%	25%	13	10
Saceo	フランス	自動車部品	47%	N/A	12	N/A
ワイロット	フランス	電気自動車	21%	21%	10	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%	26	13
その他の重要ではない関連会社及 び共同支配企業					42	74
合計					4,464	887

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)	2024年度	2023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	(38)	83
ホース・パワートレイン・リミテッド	64	-
持分法が適用される関連会社	(45)	85
持分法が適用される共同支配企業	(57)	(2)
関連会社及び共同支配企業のその他の包括利益項目に対する持分	61	(24)
ホース・パワートレイン・リミテッド	(3)	-
持分法が適用される関連会社	55	(12)
持分法が適用される共同支配企業	9	(12)
関連会社及び共同支配企業における包括利益項目に対する持分	23	59
ホース・パワートレイン・リミテッド	61	-
持分法が適用される関連会社	10	73
持分法が適用される共同支配企業	(48)	(14)
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	4,464	887
ホース・パワートレイン・リミテッド	3,213	-
持分法が適用される関連会社	760	644
持分法が適用される共同支配企業	491	243

13-A. ホース・パワートレイン・リミテッドに対する投資

2024年12月31日現在、ルノー・グループはホース・パワートレイン・リミテッドの45%を保有している（注3）。ホース・パワートレイン・リミテッドはロンドンを本拠とする会社で、エンジン、パワートレイン、ハイブリッド・システム、バッテリーのソリューションとシステムの設計、開発、製造、販売を行っている。

ホース・パワートレイン・リミテッドの取締役会は、ルノー・グループから3名、ジューリーから3名、アラムコから1名の計7名で構成されている。各業務に関する決定は、メンバーの過半数の承認を得なければならない。これらの情報から、ルノー・グループはホース・パワートレイン・リミテッドを共同支配しており、したがって持分法で会計処理している。ホース・グループの連結財務諸表はユーロを機能通貨として作成されている。

13-A1. ホース・パワートレイン・リミテッドの財務情報概要

ルノー・グループの財務諸表に持分法で計上されているホース・パワートレイン・リミテッドの財務諸表は、2024年12月31日現在のIFRSに基づく連結財務諸表である。

(単位：百万ユーロ)	2024年12月31日現在
売上高	7,048
減価償却費及び償却費	(360)
受取利息	21
支払利息	(74)
当期及び繰延税金	(7)
当期純利益	148
親会社株主持分	143
非支配株主持分	5
その他の包括利益項目	(7)
親会社株主持分	(7)
非支配株主持分	-
包括利益	141
親会社株主持分	136
非支配株主持分	5

(単位：百万ユーロ)	2024年12月31日現在
非流動資産	9,118
流動資産	4,174
現金及び現金同等物を含む	1,010
資産合計	13,292
株主資本	7,227
親会社株主持分	7,140
非支配株主持分	87
非流動負債	2,649
長期金融負債を含む	2,068
流動負債	3,416
短期金融負債を含む	336
株主資本及び負債合計	13,292

(単位：百万ユーロ)	2024年 5月31日現在	2024年度 当期純利益	配当金	為替換算 調整勘定	その他の 変動	2024年 12月31日現在
株主資本	7,080	148	-	(8)	7	7,227
親会社株主持分	7,000	143	-	(8)	5	7,140
非支配株主持分	80	5	-	-	2	87

13-A2. ルノー・グループとホース・パワートレイン・リミテッド・グループとの間の業務

下記の表は、ルノー・グループとホース・パワートレイン・リミテッド及びその子会社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)	2024年度	
連結損益計算書	売上 ⁽¹⁾	購入
ホース・パワートレイン・リミテッド及びその子会社	-	(3,038)

(1) ルノー・グループは、ホース・パワートレイン・リミテッド及びその子会社への売上をカスタマイズ加工サービスの一部として分析しており、売上高には含めていない（2024年12月31日現在、741百万ユーロ）。

(単位：百万ユーロ)	2024年12月31日現在				
連結財政状態計算書	金融資産 ⁽¹⁾	自動車顧客 債権	その他の 資産	営業債務	その他の 負債
ホース・パワートレイン・リミテッド及びその 子会社	519	189	303	1,369	19

(1) ルノー・グループは、ホース・パワートレイン・リミテッドに対して2027年5月31日までに返済される258百万ユーロの貸付を行っており、また共同支配企業ホース・パワートレイン・リミテッドが完全に所有するホース・パワートレイン・ソリューションズS.L.U.に対して2026年5月31日までに返済される250百万ユーロの貸付を行っている。この融資は市場条件によるものであり、ルノー・グループの純負債から控除されている（「I－事業セグメント及び地域に関する情報」－A4）。

13－B. 持分法が適用されるその他の関連会社及び共同支配企業に関する情報

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)	2024年度		2023年度	
連結損益計算書	その他の関連会社及び共同 支配企業に対する売上	購入	その他の関連会社及び共同 支配企業に対する売上	購入
Motorlu Araclar Imal ve Satis A.S (MAIS (マイス))	2,513	(43)	2,862	(20)
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)	41	(227)	14	(334)
フレクシスs.a.s.	335	-	-	-
EGT	5	(350)	10	(610)

(単位：百万ユーロ)	2024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))	-	1	-	3	10
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)	19	48	144	34	3
フレクシスs.a.s.	45	25	-	-	-
EGT	-	6	72	66	-

(単位：百万ユーロ)	2023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))	-	-	-	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
フレクシスs.a.s.	-	-	-	-	-
EGT	-	6	31	27	-

注14－棚卸資産

(単位：百万ユーロ)	2024年12月31日現在			2023年12月31日現在		
	総額	評価減	純額	総額	評価減	純額
原材料及び貯蔵品	2,035	(245)	1,790	1,754	(228)	1,526
仕掛品	327	(2)	325	248	(2)	246
中古車両	908	(62)	846	913	(69)	844
製品及び予備部品	2,657	(150)	2,507	2,458	(150)	2,308
合計	5,927	(459)	5,468	5,373	(449)	4,924

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)	2024年12月31日現在	2023年12月31日現在
ディーラー向け債権	13,466	11,410
消費者向け融資	25,573	25,001
リース及び類似取引	16,467	14,330
総額	55,506	50,741
減損	(1,151)	(1,126)
純額	54,355	49,615

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)	2024年12月31日現在		2023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	15,796	15,567	14,822	18,945
関連債務	6,320	6,358	4,324	4,364

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、イタリア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。

2024年、販売金融部門は、2件の公募発行を行った。1件目はドイツの支店が行った自動車ローンを裏付けとする822百万ユーロの発行であり、2024年上半期に募集された。2件目はフランスの子会社による信用供与を裏付けとする765百万ユーロの発行である。また、イタリアの支店は、初めての自動車ローンの私募証券化取引を完了し、600百万ユーロの資金を調達した。

リスクはすべてルノー・グループが負っているため、かかる証券化取引を通じて譲渡した債権の消滅を認識していない。関連債務はこの証券化による有価証券に対応するもので、「その他の証書による債務」に計上されている。

譲渡債権とそれに対応する関連債務との差異は、証券化に必要な債権信用度の高さや、RCIバンクが流動性準備金のために留保する証券の割合によるものである。

証券化した資産の再譲渡や担保設定はできず、債券の引受人は譲受した資産に係る請求権を有するのみである。

流動性準備金管理の保証としての担保資産については、注28-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)	2024年12月31日現在	2023年12月31日現在
1年未満	27,079	23,775
1～5年	26,917	25,487
5年超	359	354
販売金融債権合計（純額）	54,355	49,615

15-D. 販売金融債権のリスクのレベル別内訳

販売金融債権は、当初認識時からの信用リスクの潜在的悪化に基づき、一定のリスク・カテゴリーに分類される。この分類により、各商品について認識すべき予想信用損失引当金のレベルが算定される。

- ・ バケット1、正常債権：オリジネーション時から信用リスクの重要な悪化がないか、又は軽微な悪化しかない。減損は12ヶ月間の予想損失に相当する。
- ・ バケット2、信用リスクが増大した債権：当初認識時から信用リスクが悪化している。減損は当該資産の全存続期間の予想損失に相当する。
- ・ バケット3、貸倒債権：デフォルトに陥った債権。

(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	2024年 12月31日現在
総額	42,040	13,466	55,506
健全な債権	37,371	13,091	50,462
当初認識から信用リスクの上昇が見られる債権	3,458	279	3,737
貸倒債権	1,211	96	1,307
貸倒債権合計の割合	2.9%	0.7%	2.4%
減損	(1,102)	(49)	(1,151)
健全な債権に係る減損	(257)	(26)	(283)
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	(172)	(2)	(174)
貸倒債権に係る減損	(673)	(21)	(694)
総純額	40,938	13,417	54,355

(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

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、2024年12月31日現在については、853百万ユーロの担保（2023年12月31日現在は916百万ユーロ）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）	2024年12月31日現在	2023年12月31日現在
総額	1,740	1,578
発生信用損失による減損 ⁽¹⁾	(745)	(748)
予想信用損失による減損	(5)	(5)
純額	990	825

(1) 2024年12月31日現在はイランに関連したマイナス687百万ユーロを含む。

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)	2024年12月31日現在			2023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	216	538	754	171	384	555
未収税金（当期税金を含まない）	160	1,952	2,112	168	1,773	1,941
未収税金（当期税金に係る）	26	278	304	26	224	250
その他の債権	589	2,384	2,973	354	2,392	2,746
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⁾	62	-	62	65	-	65
自動車部門の通常取引に係るデリバティブ	-	41	41	-	21	21
販売金融部門の金融取引に係るデリバティブ	-	232	232	-	252	252
売却目的で保有する資産	-	-	-	-	4,022	4,022
合計	1,053	5,425	6,478	784	9,068	9,852
総額	1,175	5,504	6,679	920	14,173	15,093
減損	(122)	(79)	(201)	(136)	(5,105)	(5,241)

(1) 10百万ユーロを超える非連結子会社に対する投資はルノー・日産BV及びKadensisに関係するものである。

注18－資本18－A. 資本金

2024年12月31日現在の発行済全額払込済普通株式の総数は295,722,000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2023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2024年12月31日現在、ルノーS.A.の資本金の2.00%を占めている（2023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(株)を通じてルノーS.A.の株式の約15%を保有している。

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2024年12月31日現在で13.96%である（2023年12月31日現在で13.88%）。

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S.A.は、BNPに25百万ユーロの預金を行っており、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S.A.は、当該契約に基づき、3,421,390株を平均価格43.22ユーロで購入し、3,469,415株を平均価格43.17ユーロで売却した。

	制度への割当	流動性契約	2024年 12月31日現在	2023年 12月31日現在
自己株式の総額(単位：百万ユーロ)	243	(2)	241	212
自己株式の総数	5,796,286	23,603	5,819,889	5,324,520

18-D. 配当

2024年5月16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1.85ユーロ（総額539.8百万ユーロ）の配当を行うことが決議され、2024年12月31日時点で全額が支払われた。2023年度は72.6百万ユーロの配当金が支払われた。

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)	2024年度	2023年度
日産に対する投資価額の為替換算調整勘定の変動	(521)	(1,078)
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	99	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）	202	142
日産に係る為替換算調整勘定の変動額合計	(220)	(801)
超インフレ経済に関する変動	337	(183)
その他の為替換算調整勘定の変動	154	(34)
為替換算調整勘定変動額合計	271	(1,018)

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
2023年12月31日現在	(147)	36	(5)	(116)	(111)
資本に計上された公正価値の変動	131	6	3	140	125

資本から損益への組替調整 ⁽¹⁾	(107)	-	-	(107)	(107)
2024年12月31日現在	(123)	42	(2)	(83)	(93)

(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)	2024年度	2023年度
営業総利益	(153)	(161)
その他の営業利益及び営業費用	7	(24)
当期及び繰延税金	39	39
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	(107)	(146)

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)	2024年12月31日現在	2023年12月31日現在
1年以内	(52)	(113)
1年超	(18)	32
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)	(70)	(81)
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)	(53)	(66)
キャッシュ・フロー・ヘッジ再評価準備金合計	(123)	(147)

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。

2024年上半期に、1,873,000株（当初価値総額59百万ユーロ）に係る業績連動株式制度プラン31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。

2024年上半期にはさらに、153,000株（当初価値総額4百万ユーロ）に係る「ルノーリ्यूションCEO」業績連動株式制度が導入された。これらの株式の権利確定期間は4年で、権利確定から1年間の最低保有期間がある。

2024年の従業員の株式保有事業では、フランス内外において適格従業員に最大14株の無償株式が付与された（標準で7株が付与され、条件付きでさらに7株を受け取る可能性がある）。また、従業員には基準価格の30%割引で株式を購入する機会も提供された。2024年12月31日現在、この新制度に関して認識されたIFRS第2号に関する費用は45百万ユーロである。

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)	2024年度費用 (百万ユーロ)	2023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28 ⁽¹⁾	1,759	33.07	-	(1)	33.73	(0.61)%	3 年	0.65
	43,987	33.07	(10)	(13)	33.73	(0.61)%	3 年	0.65
プラン29 - 従業員 ⁽¹⁾	27,755	21.64	(9)	(9)	24.39	(0.02)%	3 年	0.57-1.19
プラン29 - CEO ⁽¹⁾	1,062	22.65	(0)	-	24.39	(0.02)%	3 年	0.57-1.19
プラン29 - HYVIA ⁽¹⁾	93	21.64	-	-	24.39	(0.02)%	3 年	1.39-1.89
プラン29 - 共同投資 2022 - CEO	192	34.74	-	-	43.13	3.10%	3 年	1.40-1.88
プラン29 - 共同投資 2022 - 従業員	5,337	33.08	(2)	(2)	43.13	3.10%	3 年	1.40-1.88
プラン30 - CEO ⁽¹⁾	1,419	29.92	-	-	33.33	3.23%	3 年	1.39-1.89
プラン30 - 従業員 ⁽¹⁾	48,307	37.86	(16)	(14)	43.13	3.10%	3 年	1.40-1.88
プラン30 CEO - 追加2023	468	33.00	-	-	39.05	3.37%	3 年	1.42-2.94
プラン30 ter - 追加2023	4,430	31.55	(1)	-	39.05	3.37%	3 年	1.42-2.94
プラン30 - 共同投資 2023 - CEO	144	28.75	-	-	39.05	3.37%	3 年	1.42-2.94
プラン30 - 共同投資 2023 - 従業員	1,714	27.30	(1)	-	39.05	3.37%	3 年	1.42-2.94
プラン31 - 従業員 ⁽¹⁾	56,291	40.14	(12)	-	49.86	3.48%	3 年	2.75 - 4.20
プラン31 - CEO ⁽¹⁾	3,175	42.00	(1)	-	49.86	3.48%	3 年	2.75 - 4.20
ルノー リユーショ ンCEO	4,370	33.51	(1)	-	49.86	3.48%	4 年	2.75 - 4.20
合計			(53)	(39)				

(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。

	2024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	2024年12月31日現在 未確定の権利
株式に係る権利	5,207,892	5,776,172	(5,138,405)	(157,245)	5,688,414

(1) 業績連動株式に係る権利は、2021年度に付与されたプラン28及び2024年度に付与されたルノーリューション・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	2024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28	2021年4月23日	-	2024年4月23日	無し
プラン29 － 従業員	2022年5月25日	1,530,100	2025年5月25日	無し
プラン29 － CEO	2022年5月25日	75,000	2025年5月25日	無し
プラン29 － HYVIA	2022年5月25日	4,000	2025年5月25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	198,819	2026年2月15日	2026年2月15日 ～2028年2月15日
プラン30 － 従業員	2023年2月15日	1,507,086	2026年2月15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 ter - 追加2023	2023年12月14日	174,615	2026年12月14日	無し
プラン30 - 共同投資2023 － 従業員	2023年12月14日	78,495	2027年2月14日	2027年2月14日 ～2028年12月14日
プラン30 - 共同投資2023 － CEO	2023年12月14日	7,790	2027年2月14日	2027年2月14日 ～2028年12月14日
プラン30 － CEO - 追加2023	2023年12月14日	22,500	2026年12月14日	無し
プラン31 － CEO	2024年5月16日	120,000	2027年5月15日	無し
プラン31 － 従業員	2024年5月16日	1,718,770	2027年5月15日	無し
ルノーリューションCEO	2024年5月16日	153,430	2028年5月16日	2028年5月16日 ～2029年5月16日
合計		5,674,234		

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)	
		2024年 12月31日 現在	2023年 12月31日 現在	2024年度	2023年度	2024年 12月31日 現在	2023年 12月31日 現在	2024年度	2023年度
自動車									
ルノー・コリア	韓国	47%	47%	26	31	464	480	(7)	(10)
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%	76	68	279	282	(75)	(50)
JMEV	中国	-	-	-	(12)	-	0	-	-
その他				11	19	72	141	(13)	(3)
自動車合計				113	106	815	903	(95)	(63)

販売金融									
バンコ・RCI・ブラジル	ブラジル	40%	40%	22	18	-	-	(14)	(24)
ロンボ・コンパニア・フィナンシエラ	アルゼンチン	40%	40%	3	-	-	-	-	-
RCI・コロンビアSA	コロンビア	49%	49%	2	(7)	-	-	-	(4)
その他				1	2	-	-	(2)	(2)
販売金融合計				28	13	-	-	(16)	(30)
モビリティサービス合計				(2)	(2)	(22)	(21)	-	-
合計				139	117	793	882	(111)	(93)

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、RCI・フィナンシャル・サービシーズS.r.o.及びエルト・フランスs.a.s.（2024年）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、2024年12月31日現在、それぞれブラジルの子会社については123百万ユーロ、アルゼンチンの子会社については14百万ユーロ、コロンビアの子会社については37百万ユーロ、チェコの子会社については14百万ユーロ、フランスの子会社については23百万ユーロである（2023年12月31日現在はそれぞれ109百万ユーロ、10百万ユーロ、15百万ユーロ、25百万ユーロ及び0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

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、2024年度は460百万ユーロ（2023年度は460百万ユーロ）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

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ルノーの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。フランスにおける包括契約の変更により、社内協約の締結企業及び従業員の地位の間で権利の調和が図られ、体制が変更された。これらの変更により、退職補償金の計算方法も変更された。

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、2024年12月31日現在1,130百万ユーロであり(2023年12月31日現在は1,208百万ユーロ)、78百万ユーロ減少した。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、2024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(140百万ユーロ)。2024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3.4%(2023年12月31日現在は3.3%)であった。また、昇給率は2024年12月31日現在3%(2023年12月31日現在は2.4%)であった。

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・サービスズに係るものである。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。2024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、15百万ポンドと評価されており、RCI・ファイナンシャル・サービスズ・リミテッド専用の基金区分の積立不足額は1百万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	2024年12月31日現在		2023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	60-67歳	60-67歳	60-65歳	60-67歳

割引率 ⁽¹⁾	3.4%	2%-4%	3.3%	1%-4%
昇給率	3%	1%-3.2%	2.4%	1%-4.4%
制度期間	11年	10-15年	11年	6-20年
債務総額	528百万ユーロ	361百万ユーロ	580百万ユーロ	373百万ユーロ

(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	2024年12月31日現在		2023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⁾	6%	5.5%	5%	4.4%
昇給率	NA	NA	NA	NA
制度期間	15年	14.57年	14.5年	15年
積立資産の実際の運用収益	-4%	-6.4%	6%	7.5%
債務総額	271百万ユーロ	30百万ユーロ	282百万ユーロ	32百万ユーロ
年金基金により運用された資産の公正価値	237百万ユーロ	29百万ユーロ	227百万ユーロ	27百万ユーロ

(1) 割引率は、AA-の格付けを有する社債のiBoxxポンド指数（DTRBポンドAA格付け社債イールドカーブ）に基づきデロイトにより設定された利率カーブを参照して決定された。

19-C. 当期費用純額

(単位：百万ユーロ)	2024年度	2023年度
当期勤務費用	59	66
過去勤務費用及び清算における損益	(145)	(25)
純負債（又は純資産）に生じる純利息	43	42
従業員数調整制度の影響	(14)	(2)
損益計算書に計上された当期費用（利益）純額	(57)	81

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)	2024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	896	(1)	-	895
ヨーロッパ（フランスを除く）	100	(65)	-	35
アメリカ	2	-	-	2
アジア太平洋	1	-	-	1
ユーラシア ⁽¹⁾	49	-	-	49
アフリカ及び中東	3	-	-	3
退職及び雇用終了補償金合計	1,051	(66)	-	985
補完年金				

フランス	80	(69)	-	11
英国	301	(266)	-	35
ヨーロッパ（フランス及び英国を除く） ⁽²⁾	205	(138)	-	67
アフリカ及び中東	-	-	-	-
アメリカ	3	-	-	3
アジア太平洋	3	-	-	3
補完年金合計	592	(473)	-	119
その他の長期給付				
フランス ⁽³⁾	16	-	-	16
ヨーロッパ（フランスを除く）	2	-	-	2
アフリカ及び中東	8	-	-	8
その他の長期給付合計	26	-	-	26
合計⁽⁴⁾	1,669	(539)	-	1,130

(1) 主にトルコ及びブルマニア。

(2) 主に、ドイツ及びスイス。

(3) 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）：21百万ユーロ、1年超に満期が到来する負債総額（純額）：1,109百万ユーロ。

19-D2. 確定給付債務純額一覧

(単位：百万ユーロ)	2024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	37	239	409	984	1,669
年金資産の公正価値	(16)	(71)	(88)	(364)	(539)
資産上限額	-	-	-	-	-
確定給付債務（資産）純額	21	168	321	620	1,130

各制度の加重平均期間は2024年12月31日現在12年である（2023年12月31日現在は12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)
2023年12月31日現在残高	1,767	(559)	-	1,208
当期勤務費用	59	-	-	59
過去勤務費用及び制度縮小、改訂及び清算における損益 (1)	(145)	-	-	(145)
純負債（又は純資産）に生じる純利息	60	(17)	-	43
従業員調整措置の効果	(14)	-	-	(14)
損益計算書に計上された2024年度当期費用（利益） 純額(注19-C)	(40)	(17)	-	(57)
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	3	-	-	3
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	49	-	-	49

経験効果から生じる債務に係る数理計算上の差異	4	-	-	4
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）	-	23	-	23
資産上限額の変動（純利息の部分を除く）	-	-	-	-
その他の包括利益項目に計上された2024年度当期費用（利益）純額	56	23	-	79
雇用主による積立への拠出額	-	(18)	-	(18)
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	(136)	54	-	(82)
為替レートの変動による影響	13	(11)	-	2
連結範囲の変更及びその他による影響	9	(8)	-	1
2024年12月31日現在残高	1,669	(539)	-	1,130

(1) 基本的には、退職補償金の計算方法の変更を含め、契約締結企業及び従業員の地位の間で権利の調和を図るための体制変更につながった包括契約の変更後のルノーs.a.s.に関するものである。

2024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650百万ユーロの損失（2023年12月31日現在は649百万ユーロの損失）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、2024年12月31日現在の債務の額は結果的に312百万ユーロ増加する（2023年12月31日現在は296百万ユーロ）。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、2024年12月31日現在の債務の額は結果的に252百万ユーロ減少する（2023年12月31日現在は244百万ユーロ）。

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)	2024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	64	-	64
社債	169	-	169
投資信託に対する持分及びその他	18	-	18
合計 - 年金基金	255	-	255
保険会社			
現金及び現金同等物	6	9	15
株式	10	1	11
社債	128	29	157
不動産	23	1	24
投資信託に対する持分及びその他	39	38	77
合計 - 保険会社	206	78	284
合計	461	78	539

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（32%）。社債に投資された保険契約の関係国は、主としてスイス（49%）及びドイツ（19%）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。

2024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-0.2%（2023年度は2.6%）であった。

本書日現在、2024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14百万ユーロである。

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
2023年12月31日現在残高	249	887	178	241	799	2,354
繰入	32	586	70	42	654	1,384
目的使用による引当金取崩	(105)	(610)	(66)	(48)	(368)	(1,197)
引当金未使用部分の戻入	(12)	(2)	(31)	-	(96)	(141)
連結範囲の変更に伴う増減	-	(7)	1	-	(32)	(38)
為替換算調整勘定及びその他の増減	(9)	8	(2)	-	(4)	(7)
2024年12月31日現在残高 ⁽²⁾	155	862	150	235	953	2,355

(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1,083百万ユーロ、長期引当金は1,272百万ユーロ。

2024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。

2024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207百万ユーロが含まれる（2023年12月31日現在は143百万ユーロ）。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252百万ユーロの引当金を設定した（2023年12月31日現在は187百万ユーロ）。

注21－その他の流動及び非流動負債

(単位：百万ユーロ)	2024年12月31日現在			2023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	-	370	370	-	359	359
不確実な税金負債に対する引当金	275	-	275	236	20	256
未払税金（当期税金を除く）	8	1,367	1,375	11	1,054	1,065
社会保障費	24	1,406	1,430	26	1,325	1,351

その他負債	247	6,177	6,424	163	5,684	5,847
繰延収益	586	1,806	2,392	742	1,470	2,212
自動車部門の通常取引に係るデリバティブ	-	90	90	-	171	171
売却目的で保有する資産に関連する負債	-	-	-	-	1,075	1,075
その他の負債合計	865	10,846	11,711	942	10,779	11,721
合計	1,140	11,216	12,356	1,178	11,158	12,336

その他の流動負債は主として、458百万ユーロの未払資産（2023年12月31日現在は537百万ユーロ）、販売報奨金プログラムに基づく支払額（2024年12月31日現在は3,318百万ユーロ、2023年12月31日現在は3,046百万ユーロ）及び買戻約定付販売契約について計上される繰延利益（2024年12月31日現在は468百万ユーロ、2023年12月31日現在は521百万ユーロ）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	
	2024年度	2023年度	2024年度	2023年度
1月1日現在の繰延収益	947	880	830	1,037
当期受取繰延収益	522	488	251	133
当期売上高計上繰延収益	(439)	(422)	(484)	(328)
連結範囲の変更	-	-	-	-
為替換算調整勘定等の変更	(3)	1	7	(12)
12月31日現在の繰延収益	1,027	947	604	830
売上高における計上 1年以内	891	811	587	816
1～3年後	125	124	10	6
3～5年後	11	12	7	8

[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)	2024年12月31日現在			2023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	58		58	77		77
市場性ある有価証券及び譲渡可能負債証券	-	533	533	-	500	500
自動車部門の金融取引に係るデリバティブ	48	356	404	55	119	174
貸付金及びその他	1,035	784	1,819	563	605	1,168
金融資産合計	1,141	1,673	2,814	695	1,224	1,919
総額	1,219	1,682	2,901	733	1,241	1,974
減損	(78)	(9)	(87)	(38)	(17)	(55)
現金同等物 ⁽¹⁾	-	9,756	9,756	-	9,105	9,105
現金	-	12,786	12,786	-	11,572	11,572
現金及び現金同等物合計	-	22,542	22,542	-	20,677	20,677

(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6,099百万ユーロ（2023年12月31日現在は5,310百万ユーロ））、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3,399百万ユーロ（2023年12月31日現在は3,688百万ユーロ））である。

資産の抛出に関連して、ルノー・グループは、共同支配企業ホース・パワートレイン・リミテッドが完全に所有するホース・パワートレイン・ソリューションズS.L.U.に対して2026年5月31日までに返済される250百万ユーロの貸付を行っており、またホース・パワートレイン・リミテッドに対して2027年5月31日までに返済される258百万ユーロの貸付を行っている。この融資は市場条件によるものであり、ルノー・グループの純負債から控除されている（「I—事業セグメント及び地域に関する情報」—A4）。

22—B. 非支配会社への投資

2024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39百万ユーロ（2023年12月31日現在は34百万ユーロ）が含まれている。2024年12月31日現在のルノー・グループによる支払残高は73百万ユーロ（2023年12月31日現在は77百万ユーロ）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-B及び28-A4）。これらの当座預金口座の金額は2024年12月31日現在986百万ユーロである（2023年12月31日現在は888百万ユーロ）。

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)	2024年12月31日現在			2023年12月31日現在		
	非流動	流動	合計	非流動	流動	合計
ルノーS.A.の永久劣後証券	260	-	260	258	-	258
社債	4,631	2,283	6,914	6,945	1,495	8,440
その他の証書による債務	-	665	665	-	796	796
金融機関からの借入	52	296	348	161	494	655
- フランス	50	118	168	160	243	403
- ブラジル	-	49	49	-	32	32
- モロッコ	-	48	48	-	130	130
リース負債	441	103	544	461	94	555
その他の金融負債 ⁽¹⁾	141	263	404	148	233	381
自動車部門の金融負債（デリバティブを除く）	5,525	3,610	9,135	7,973	3,112	11,085
自動車部門の金融取引に係るデリバティブ	49	368	417	71	333	404
自動車部門の金融負債	5,574	3,978	9,552	8,044	3,445	11,489
モビリティサービス部門の金融負債 ⁽²⁾	14	8	22	19	3	22
劣後ローン及びディアックの永久劣後証券 ⁽³⁾	1,678	-	1,678	893	-	893
金融負債	7,266	3,986	11,252	8,956	3,448	12,404
社債	-	16,434	16,434	-	14,184	14,184
その他の証書による債務	-	7,811	7,811	-	6,131	6,131
金融機関からの借入	-	4,864	4,864	-	4,649	4,649
その他の有利子負債（リース負債を含む） ⁽⁴⁾	-	31,007	31,007	-	28,780	28,780
販売金融部門の債務（デリバティブを除く）	-	60,116	60,116	-	53,744	53,744
販売金融部門の金融取引に係るデリバティブ	-	322	322	-	351	351
販売金融部門の債務	-	60,438	60,438	-	54,095	54,095
金融負債及び販売金融部門の債務の総計	7,266	64,424	71,690	8,956	57,543	66,499

(1) 2024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117百万ユーロである（2023年12月31日現在は121百万ユーロ）。

(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227百万ユーロである（2023年12月31日現在は55百万ユーロ）。

(3) 2024年12月31日現在のRCIバンクの劣後ローン1,647百万ユーロを含む（2023年12月31日現在は865百万ユーロ）。

(4) 2024年12月31日現在の販売金融部門のリース負債84百万ユーロを含む（2023年12月31日現在は85百万ユーロ）。

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)	2023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	2024年 12月31日 現在
ルノーS.A.の永久劣後証券	258	-	-	-	2	260

社債	8,440	(1,631)	-	53	52	6,914
その他の証書による債務	796	(140)	-	-	9	665
金融機関からの借入	655	(267)	(12)	(10)	(18)	348
リース負債	555	(89)	(14)	(11)	103	544
その他の金融負債	381	(194)	71	121	25	404
自動車部門の金融負債(デリバティブを除く)	11,085	(2,321)	45	153	173	9,135
自動車部門の金融取引に係るデリバティブ	404	105	(1)	(125)	34	417
自動車部門の金融負債合計(a)	11,489	(2,216)	44	28	207	9,552
自動車部門の金融取引に係るデリバティブ資産 (b)	174	245	(1)	-	(14)	404
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)		(2,461)				
モビリティサービス部門の金融負債	22	16	(40)	9	15	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		(2,445)				

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S.A.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、2024年12月31日現在は323.00ユーロ（2023年12月31日現在は293.00ユーロ）で取引されている。2024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、258百万ユーロである（2023年12月31日現在は234百万ユーロ）。

自動車部門の社債及びその他の負債の変動

2024年度中、ルノーS.A.は新たな社債を発行しなかった。同年度中、1,578百万ユーロの社債を返済した。

販売金融部門の負債の増減

販売金融部門は、2024年度に5.1十億ユーロ相当の社債を発行した。その内訳は、2年と1日物（400百万ユーロ）、3.5年物（800百万ユーロ）、4年物（600百万ユーロ）、5年物（700百万ユーロ）、6年物（800百万ユーロ）、7年物（700百万ユーロ）の公募優先ユーロ債6本と、5年物スイス・フラン債1本（120百万スイス・フラン、127百万ユーロ）である。さらに、販売金融部門のポーランドの子会社も、合計650百万ポーランド・ズロチ（199百万ユーロ）の3年物社債2本を発行した。販売金融部門はまた、10.25年物・ノンコール期間5.25年（750百万ユーロ）の第2回Tier2劣後ローンを発行して資本構成を強化した。

販売金融部門は、欧州中央銀行（ECB）が設定したTLTRO IIIプログラムを利用して2021年中に行った2回の引き出し（総額1,500百万ユーロ）を2024年下半年に返済した。

2024年度中、預金事業は2,349百万ユーロ成長した。特に定期預金は1,857百万ユーロ増加したのに対し、預金者の金利引下げ予想を反映して要求払預金の増加は492百万ユーロにとどまった。2024年12月31日現在、これらの預金の88.4%が預金保険制度の対象となっている（2023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（集められた預金）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。銀行業務純利益は、損益を通じて公正価値で計上されるデリバティブ(マイナス6百万ユーロ)及び通貨スワップ(合計でマイナス45百万ユーロ)からのマイナスの影響により、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、2024年度に192百万ユーロに上った（2023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161百万ユーロ（2023年度は142百万ユーロ）と利息31百万ユーロ（2023年度は27百万ユーロ）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、2024年度に8百万ユーロ（2023年度は13百万ユーロ）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、2024年度に112百万ユーロに上った（2023年度は98百万ユーロ）（注5-C）。

現在のリースに係る延長オプションの行使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27百万ユーロと見積もられる。年度末時点で契約済みだが未発効のリースによる潜在的な将来のアウトフローに関する金額については、注28-Aで報告する。

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2024年12月31日の利率を基に計算されている。

ルノーS.A.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)	2024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S.A.社債（2017年）	750	750	-	750	750	-	-	-	-	-
ルノーS.A.社債（2018年）	750	750	-	-	-	750	-	-	-	-
ルノーS.A.社債（2019年）	1,500	1,500	-	1,000	1,000	-	500	-	-	-

ルノーS.A.社債（2020年）	1,000	1,000	-	-	-	1,000	-	-	-	-
ルノーS.A.社債（2021年）	1,100	1,100	-	-	-	-	500	600	-	-
ルノーS.A.社債（2022年）	1,783	1,783	-	495	495	1,288	-	-	-	-
未払利息、費用及びプレミアム	31	31	(3)	41	38	(6)	(1)	-	-	-
社債合計	6,914	6,914	(3)	2,286	2,283	3,032	999	600	-	-
その他の証書による債務	665	665	355	310	665	-	-	-	-	-
金融機関からの借入	348	348	162	135	297	1	50	-	-	-
- フランス	168	168	65	53	118	-	50	-	-	-
- ブラジル	49	49	49	-	49	-	-	-	-	-
- モロッコ	48	48	48	-	48	-	-	-	-	-
リース負債	544	558	51	55	106	163	51	54	54	130
その他の金融負債	404	310	182	23	205	18	34	15	18	20
その他の金融負債合計	1,961	1,881	750	523	1,273	182	135	69	72	150
債券及びその他の金融負債に対する将来の金利	-	19	3	9	12	6	1	-	-	-
永久劣後証券	260	257	-	-	-	-	-	-	-	257
金融取引に係るデリバティブ	417	417	219	149	368	43	2	3	1	-
自動車部門の金融負債合計	9,552	9,488	969	2,967	3,936	3,263	1,137	672	73	407

販売金融部門の金融負債

(単位：百万ユーロ)	2024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）	596	600	-	600	600	-	-	-	-	-
RCIバンク社債（2018年）	1,286	1,300	550	-	550	750	-	-	-	-
RCIバンク社債（2019年）	633	650	-	-	-	650	-	-	-	-
RCIバンク社債（2020年）	730	763	13	-	13	-	750	-	-	-
RCIバンク社債（2021年）	122	123	63	40	103	20	-	-	-	-
RCIバンク社債（2022年）	3,101	3,100	89	1,767	1,856	94	500	650	-	-
RCIバンク社債（2023年）	4,503	4,463	-	235	235	1,697	819	962	750	-
RCIバンク社債（2024年）	5,130	5,099	-	8	8	563	1,489	98	1,441	1,500
未払利息、費用及びプレミアム	332	332	79	205	284	43	11	(2)	(3)	(1)
社債合計	16,434	16,430	794	2,855	3,649	3,817	3,569	1,708	2,188	1,499
その他の証書による債務	7,811	7,818	1,033	1,510	2,543	2,490	2,312	396	77	-
金融機関からの借入	4,864	4,864	2,846	1,099	3,945	464	349	106	-	-
リース負債	84	84	7	20	27	24	21	3	3	6

その他の有利子負債	30,923	30,923	21,092	4,187	25,279	3,612	1,076	751	205	-
その他の金融負債合計	43,682	43,689	24,978	6,816	31,794	6,590	3,758	1,256	285	6
債券及びその他の金融負債に対する将来の金利		3,029	160	571	731	787	594	429	247	241
劣後ローン及びディアップの永久劣後証券	1,678									
金融取引に係るデリバティブ	322	(13)	17	(6)	11	(28)	(6)	9	1	-
販売金融部門の金融負債合計	62,116	63,135	25,949	10,236	36,185	11,166	7,915	3,402	2,721	1,746

モビリティサービス部門の金融負債

(単位：百万ユーロ)	2024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	4	4	8	14	-	-
その他の金融負債合計	22	22	4	4	8	14	-	-
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	4	4	8	14	-	-

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。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移転された場合に認識が中止される。

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)	2024年12月31日		2023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	2,010	258	1,698	335
自動車部門のネットワークの資金調達	-	10,119	-	8,380
譲渡合計	2,010	10,377	1,698	8,715

2024年度に譲渡され認識が中止された未収税金の総額はVAT債権からなる316百万ユーロである（2023年度はCIR債権128百万ユーロ及びVAT債権105百万ユーロ）。

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。

2024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)		2024年12月31日現在						
		帳簿価額					償却原価で計上される金融資産の公正価値	公正価値で測定する金融資産の公正価値レベル
		合計	損益を通じた公正価値	資本を通じた公正価値	償却原価	適用ある基準に基づき評価される資本性金融商品		
金融資産及びその他の資産	注							
販売金融債権	15	54,355	-	-	54,355		53,920 ⁽¹⁾	3
自動車部門顧客債権	16	990	-	-	990		(2)	
未収税金(当期税金を含む)	17	2,416	-	-	2,416		(2)	
その他の債権及び前払費用	17	3,727	-	-	3,727		(2)	
自動車部門の通常取引に係るデリバティブ	17	41	-	41	-			2
販売金融部門の金融取引に係るデリバティブ	17	232	85	147	-			2
非連結支配会社に対する投資	17	62			-	62		
非支配会社に対する投資	22	58	58	-	-			3

市場性ある有価証券及び譲渡可能負債性金融商品	22	533	140	393	-			1
自動車部門の金融取引に係るデリバティブ	22	404	404	-	-			2
貸付金及びその他	22	1,819	-	-	1,819		(2)	3
現金及び現金同等物	22	22,542	3,493	160	18,889		(2)	1 & 3
金融資産及びその他資産の合計		87,179	4,180	741	82,196	62	53,920	

- (1) 販売金融債権の公正価値は、期末時点で類似の貸付金（条件、満期及び債務者の性質）に適用される利率で将来キャッシュ・フローを割り引くことにより見積もられる。期間が1年未満の債権については、それらの公正価値が正味帳簿価額と大きく変わらないため、割引は行われない。これは、特定の重要なデータ（債権のポートフォリオに係るクレジットリスクのような）が観察可能な市場データに基づいていない認識されたモデルを使用するため、レベル3の公正価値である。
- (2) ルノー・グループは、自動車部門顧客債権、未収税金又は現金及び現金同等物などの金融資産については、減損処理後の正味帳簿価額が公正価値の合理的な近似値であるため、公正価値を報告していない。

(単位：百万ユーロ)		2024年12月31日現在					
金融負債及びその他の負債	注	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	1,745			1,745	(1)	
社会保障費	21	1,430			1,430	(1)	
その他の負債及び繰延収益	21	8,816			8,816	(1)	
営業債務	21	9,809			9,809	(1)	
自動車部門の金融取引に係るデリバティブ	21	90	-	90			2
ルノーの永久劣後証券	23	260			260	258 (2)	
ディアックの永久劣後証券	23	10	10				1
劣後債	23	1,668			1,668	1,605 (3)	
社債	23	23,348			23,348	23,348 (3)	
その他の証書による債務	23	8,476			8,476	8,679 (3)	
金融機関からの借入	23	5,212			5,212	5,232 (3)	
IFRS第16号の適用におけるリース負債	23	628			628	628 (3)	
その他の有利子及び無利子負債	23	31,349			31,349	31,349 (3)	
自動車部門の金融取引に係るデリバティブ	23	417	415	2			2

販売金融部門の金融取引に係るデリバティブ	23	322	88	234			2
金融負債及びその他負債の合計		93,580	513	326	92,741	71,099	

- (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、2024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（2024年12月31日現在で54,355百万ユーロ、2023年12月31日現在で49,615百万ユーロ）、貸付金及びその他（2024年12月31日現在で1,819百万ユーロ、2023年12月31日現在で1,168百万ユーロ）、非支配会社に対する投資（2024年12月31日現在で58百万ユーロ、2023年12月31日現在で77百万ユーロ）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	-	-	(103)	(4)	(107)
財務収益（費用）、純額	62	-	(74)	62	50
自動車部門の純利益への影響額	62	-	(177)	58	(57)
営業総利益	6	60	310	209	585
販売金融部門の純利益への影響額	6	60	310	209	585
純利益への影響を受けた利益(損失)合計	68	60	133	267	528

- (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)	2024年12月31日	2023年12月31日
ヘッジ手段の公正価値の増減	126	185
ヘッジ対象の公正価値の増減	(130)	(201)
純利益に対する公正価値ヘッジの影響、純額	(4)	(16)

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ーデリバティブ及び財務リスク管理

25ー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			金融債務		
	資産	負債		1年未満	1-5年	5年超
2024年12月31日			額面価額			
キャッシュ・フロー・ヘッジ	-	-	96	96	-	-
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	383	392	30,410	28,363	2,047	-
為替リスク合計	383	392	30,506	28,459	2,047	-
キャッシュ・フロー・ヘッジ	-	2	229	179	50	-
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	24	23	1,602	209	1,393	-
金利リスク合計	24	25	1,831	388	1,443	-
キャッシュ・フロー・ヘッジ	38	90	930	528	402	-
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	-	-	3	3	-	-
商品リスク合計	38	90	933	531	402	-
自動車部門合計	445	507	33,270	29,378	3,892	-

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			金融債務		
	資産	負債		1年未満	1-5年	5年超
2024年12月31日			額面価額			
キャッシュ・フロー・ヘッジ	-	-	-	-	-	-
公正価値ヘッジ	-	-	-	-	-	-
純投資ヘッジ	-	1	34	34	-	-
ヘッジ商品として指定されないデリバティブ	15	13	108	24	84	-
為替リスク合計	15	14	142	58	84	-
キャッシュ・フロー・ヘッジ	106	180	15,352	3,886	11,466	-
公正価値ヘッジ	101	89	7,434	672	5,312	1,450
ヘッジ商品として指定されないデリバティブ	10	39	4,480	3,606	874	-

金利リスク合計	217	308	27,266	8,164	17,652	1,450
販売金融部門合計	232	322	27,408	8,222	17,736	1,450

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	
2024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	404	(300)	-	-	104
販売金融部門の金融取引に係るデリバティブ	232	(153)	-	-	79
ディーラーに対する販売金融債権 ⁽¹⁾	637	-	(186)	-	451
資産合計	1,273	(453)	(186)	-	634
負債					
自動車部門の金融取引に係るデリバティブ	417	(300)	-	-	117
販売金融部門の金融取引に係るデリバティブ	322	(153)	-	-	169
負債合計	739	(453)	-	-	286

(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S.A.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S.A.は、2024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S.A.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。2024年12月、S&Pは以前付与した安定的見通しとBB+の格付を確認した。ムーディーズは2024年5月9日に見通しを安定的からポジティブに引き上げ、格付はBa1を維持した。日本の格付機関であるR&IとJCRは、それぞれ2024年5月23日と2024年3月27日に、安定的見通しのA-格付を確認した。

ルノーS.A.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。

ルノーS.A.はさらに、2024年12月31日現在、銀行との間で3.3十億ユーロの確定与信枠を有している（2023年12月31日現在は3.3十億ユーロ）。これらの与信枠の満期までの期間は1年超で、2024年（及び2023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。2024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S.A.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、ルノーの信用格付又は財務比率の順守の変動の結果として与信の利用又は継続にマイナスの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。

2024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、18.5十億ユーロの流動性準備金を有している。この準備金は、15.3十億ユーロの現金及び現金同等物（第三者のキャッシュ0.1十億ユーロにより減額される）と3.3十億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。

2024年、販売金融部門は、5.1十億ユーロ相当の社債を発行した（注23-C）。

2024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回目はドイツの支店による自動車ローンを裏付けとする822百万ユーロの募集であり、2回目はフランスの子会社が発行したローンを裏付けとする765百万ユーロの募集である。イタリアの支店も初めての自動車ローンの私募証券化取引を完了し、600百万ユーロの資金を調達した。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2年間延長され、その金額は、英国で700百万ポンド、ドイツで450百万ユーロまで増額された。

2024年度に新たに集められた預金は力強いものであった。顧客預金は年間で2.3十億ユーロ増加し、30.5十億ユーロとなった。

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4.6十億ユーロ、5.6十億ユーロの流動性の高い資産（HQLA）及び0.2十億ユーロの金融資産により、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。2024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14.8十億ユーロ（2023年12月31日現在は14.6十億ユーロ）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。2024年12月19日、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2024年6月5日にBaa1の格付を維持した。

25-B2. 為替リスク

2024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。2024年度の営業成績及びキャッシュ・フローの構成に基づき、2024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43百万ユーロの不利な影響を与えることになる。

2024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。

2024年度における主要なエクスポージャーは、英国ポンド及びポーランド・ズロチ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25百万ユーロ及びマイナス12百万ユーロの不利な影響となった。上位10件のエクスポージャーの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	2,485	(25)
ポーランド・ズロチ	PLN	1,170	(12)
モロッコ・ディルハム	MAD	675	(7)
スイス・フラン	CHF	655	(6)
アルゼンチン・ペソ	ARS	654	(6)
メキシコ・ペソ	MXN	370	(4)
ルーマニア・レイ	RON	-362	4
トルコ・リラ	TRY	-426	4
米ドル	USD	-482	5
中国元	CNY	-949	9

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。2024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5百万ユーロ増加することになる。この影響は、ルノー・グループの連結財務諸表に対する日産の寄与の換算に対するユーロによる影響にのみ対応している。日産はユーロ圏で様々なレベルの事業を行っており、ルノー・グループはこれをコントロールできないことから、ユーロの変動が日産の勘定自体に与える本質的な影響は反映していない。

株式投資

（ユーロ以外の通貨による）株式投資の為替リスク・エクスポージャーは一般的にヘッジされていない。但し、その重要性から、日産への投資は、2024年12月31日現在、199.9十億円（2023年12月31日現在は199.9十億円）の部分的な外国為替ヘッジを行っている（注12-E）。ルノー・グループは、日産の資本に対する持分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が、ヘッジの金額は、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ルノーによる評価額を上回ることとはできない。2024年12月31日現在、既存の外国為替ヘッジ部分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。2024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12百万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、2024年12月31日現在では、12百万ユーロ（2023年12月31日現在は13百万ユーロ）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。

2024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13百万ユーロのプラスの影響（2023年12月31日現在は9百万ユーロのマイナスの影響）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。

2024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12.7百万ユーロであった。

25-B3. 金利リスク

2024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S.A.により中央管理されており、ルノー・ファイナンス及びその子会社ルノー・ト

レジャリー・サービシーズ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131百万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、2024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（2024年12月31日現在は70百万ユーロ）。2024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。

- ・ ブラジル・レアル建ての項目に対するプラス1.2百万ユーロ
- ・ スイス・フラン建ての項目に対するプラス0.9百万ユーロ
- ・ コロンビア・ペソ建ての項目に対するマイナス1.4百万ユーロ
- ・ ユーロ建ての項目に対するマイナス3.3百万ユーロ
- ・ 英国ポンド建ての項目に対するマイナス3.9百万ユーロ
- ・ ポーランド・ズロチ建ての項目に対するマイナス4.6百万ユーロ

各通貨における感応度の絶対額合計は20.1百万ユーロに達した。

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)	2024年12月31日現在				2023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)	1,397	997	-	400	699	479	2	218
ヘッジ前金融資産：変動金利 (a')	23,497	15,626	30	7,841	21,646	14,745	13	6,888
ヘッジ前金融資産	24,894	16,623	30	8,241	22,345	15,224	15	7,106
ヘッジ：変動金利／固定 (b)	-	-	-	-	-	-	-	-
ヘッジ：固定金利／変動 (b')	-	-	-	-	-	-	-	-
ヘッジ	-	-	-	-	-	-	-	-
ヘッジ後金融資産：固定金利 (a+b-b')	1,397	997	-	400	699	479	2	218
ヘッジ後金融資産：変動金利 (a'+b'-b)	23,497	15,626	30	7,841	21,646	14,745	13	6,888
ヘッジ後金融資産	24,894	16,623	30	8,241	22,345	15,224	15	7,106

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)	2024年12月31日現在				2023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)	40,383	7,939	22	32,422	38,063	9,576	19	28,468

ヘッジ前金融負債：変動金利（a'）	28,616	922	-	27,694	26,518	1,239	3	25,276
ヘッジ前金融負債	68,999	8,861	22	60,116	64,581	10,815	22	53,744
ヘッジ：変動金利／固定（b）	50	50	-	-	50	50	-	-
ヘッジ：固定金利／変動（b'）	50	50	-	-	57	57	-	-
ヘッジ	100	100	-	-	107	107	-	-
ヘッジ後金融負債：固定金利（a+b-b'）	40,383	7,939	22	32,422	38,056	9,569	19	28,468
ヘッジ後金融負債：変動金利（a'+b'-b）	28,616	922	-	27,694	26,525	1,246	3	25,276
ヘッジ後金融負債	68,999	8,861	22	60,116	64,581	10,815	22	53,744

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及び期間的な制限を受ける。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。

2024年度において、ルノーS.A.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。

2024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、2024年12月31日現在でその他の包括利益項目に94百万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。

2024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	2023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	2024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	(1,126)	(451)	314	114	(2)	(1,151)
最終顧客向け融資の減損	15	(1,088)	(409)	296	101	(2)	(1,102)
ディーラーシップ向け融資の減損	15	(38)	(42)	18	13	-	(49)
自動車部門の顧客債権の減損 ⁽¹⁾	16	(753)	(5)	5	5	(2)	(750)
その他の債権の減損	17	(5,241)	(21)	-	1	5,060	(201)
その他の金融資産の減損	22	(55)	(51)	-	-	19	(87)

引当金（約定）	20	8	33	(1)	(32)	-	8
カウンターパーティリスクのカバレッジ合計		(7,167)	(495)	318	88	5,075	(2,181)

(1) 2024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（2023年12月31日現在は687百万ユーロ）。

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）	2024年度	2023年度
引当金の繰入、純額	(100)	398
販売金融債権の貸倒による影響、純額	23	(4)
資産処分による（益）損、純額	828	530
その他の金融商品の公正価値の変動	4	12
正味流動性ポジションの金融商品	(104)	(88)
繰延税金	(45)	(321)
当期税金	692	844
その他	509	286
その他の非資金的収益及び費用（利息・税金調整前）	1,807	1,657

26－B. 継続事業の税引前運転資本の増減

（単位：百万ユーロ）	2024年度	2023年度
棚卸資産純額の（増）減	(698)	266
債権の（増）減、純額	218	71
その他の資産の（増）減	(212)	(1,386)
営業債務の増（減）	865	62
その他の負債の増（減）	923	916
税引前運転資本の増（減）	1,096	(71)

26－C. 継続事業の資本的支出

（単位：百万ユーロ）	2024年度	2023年度
無形資産の購入	(1,288)	(1,365)
有形固定資産の購入 ⁽¹⁾	(1,674)	(1,699)
資産購入合計	(2,962)	(3,064)
支払繰延	(88)	114
資本的支出合計	(3,050)	(2,950)

(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

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（2024年12月31日現在、16名で構成されている）のメンバーに支払われた報酬を報告している。金額は就任期間の長さに応じて比例配分され、当年度の費用として認識される。

（単位：百万ユーロ）	2024年度	2023年度
基本給	11.1	10.7
変動報酬	17.7	20.1
雇用者負担の社会保障税	17.7	19.8
補足年金及び退職補償金	2.8	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）	49.3	58.8
業績連動株式	8.8	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	58.1	64.9

2024年度の実績連動報酬額の上限可能額は1.5百万ユーロ（2023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及び共同支配事業への投資

ルノー・グループの日産、ホース・パワートレイン・リミテッド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、2024年度の売上高は142百万ユーロ（2023年度は345百万ユーロ）であり、また2024年12月31日現在、54百万ユーロの自動車顧客債権、108百万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（2023年12月31日現在それぞれ、79百万ユーロ及び106百万ユーロ）。

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／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。

2024年度、この会社に係るルノー・グループの費用は約74百万ユーロである（2023年度は79百万ユーロ）。

2024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、24百万ユーロの営業債権（2023年12月31日現在は20百万ユーロ）及び26百万ユーロの営業債務（2023年12月31日現在は8百万ユーロ）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)	2024年度	2023年度
販売金融部門による差入担保資産 ⁽¹⁾	7,663	9,166
顧客に供与した与信枠 ⁽²⁾ - 販売金融部門	2,579	3,092
販売金融部門による金融保証 ⁽³⁾	263	279
その他の金融保証 ⁽⁴⁾	549	676
供給契約に関連する約定 ⁽⁵⁾	3,225	3,505
グリーン・エネルギー契約に関する約定 ⁽⁶⁾	476	682
投資の確定注文	1,332	1,278
リース取引に係る約定債務 ⁽⁷⁾	205	151
その他の与信枠	39	24
その他の約定 ⁽⁸⁾	1,181	1,017
その他の差入担保資産	58	60

(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) これらの約定は、主に期末後1年以内にキャッシュ・アウトフローを生じさせる。

(3) これらの約定は、期末後3年の間に263百万ユーロのキャッシュ・アウトフローを生じさせる。

(4) これらの保証は、主に行政に対して付与されるものである。

(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（期末後1年以内にキャッシュ・アウトフローを生じさせる約定413百万ユーロ、期末後1年から5年の間にキャッシュ・アウトフローを生じさせる約定1,372百万ユーロ、期末後5年経過後にキャッシュ・アウトフローを生じさせる約定1,440百万ユーロ）。

(6) これらの約定は、ルノー・グループの生産拠点の脱炭素化計画のために引き受けたグリーン電力購入契約を含む（期末後1年以内にキャッシュ・アウトフローを生じさせる約定78百万ユーロ、期末後1年から5年の間にキャッシュ・アウトフローを生じさせる約定104百万ユーロ、期末後5年経過後にキャッシュ・アウトフローを生じさせる約定294百万ユーロ）。

(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、2024年度末から15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、2024年12月31日現在413百万ユーロ（2023年12月31日現在は244百万ユーロ）である。2024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。

ルノーs.a.s.は、2012年から2020年までの期間を対象とする税務調査を受け、移転価格に関する税額再評価の通知を受領した。この税務調査に関する交渉により、支払額は110百万ユーロに減額された。本件は、解決に向けて行政裁判所に提訴される予定である。

RESA（ルノー・エスパニャSA）は、2020年の終わり頃、2013年から2016年までにに関する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、これらの通知に関連する引当金は計上されていない。2021年には、フランスとスペインとの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297百万ユーロの預け金が支払われ、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。2024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。

2024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、2024年12月31日現在（並びに2023年及び2022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。

2022年、2023年及び2024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、2024年12月31日現在（及び2023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、2024年のCAFEの罰金に対して9百万ユーロ（2023年は4百万ユーロ）の引当金が計上され、2019年から2024年までの引当金合計は52百万ユーロに増加した。

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た時点で、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、廃棄物の削減と循環型経済の推進を目的として2020年2月10日に可決された「AGEC」法により、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。ルノー・グループは、フランスの道路上の自社ブランド車のリサイクル義務をすべて満たすために、使用済み車両（ELV）管理のための個別システムの運営を認定されている。これらの車両をフランス本土で回収する費用を賄うための引当金は計上されていない。現地の特殊事情（例えば、インフラがなかったり、使用済み車両が不完全な可能性があったりする）に対応してこのようなリサイクル資金を提供しなければならない海外のフランスの領土については、ルノー・グループは、規制上の義務の有無についてケースバイケースで判断する。

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の共謀の可能性に関するものであり、特に（i）ELVの回収・処理・再生業者の報酬、及び（ii）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日に調査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おり、2024年12月31日現在の財務諸表において、この調査の欧州関連事項の終結に関連する潜在的な費用を認識している。

英国では、金融行為規制機構（FCA）が2021年に自動車金融の一定の手数料モデルを禁止した。この禁止の前に成立した手数料契約に関連して、いくつかの苦情が申し立てられた。2024年1月11日、FCAは、自動車金融業界の手数料・自動車金融販売契約を精査し、広範な不正行為の証拠を発見した場合には、消費者が適切な補償を受けることを確保すると発表した。FCAによる調査と並行して、英国控訴院は、2024年10月25日、いかなる金融手数料も顧客に開示され、その明示的な同意を得なければならないとする決定を下した。最高裁判所は控訴院の決定への上訴を認めており、審理は2025年4月に行われる。潜在的な正費用を見積もるさまざまなシナリオが発生確率とともに作成されており、2024年12月31日現在の財務諸表において引当金が認識された。

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、パンコ・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S.A.、RCI・フィナンシャル・サービシーズs.r.l.及びエルト・フランスs.a.s.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、2024年12月31日及び2023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、2024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6,695百万ユーロの資産の形で担保を差し入れている（2023年12月31日現在には8,252百万ユーロ）。かかる資産の内訳は、証券化商品発行ビークルの株式6,256百万ユーロ及び販売金融債権439百万ユーロ（2023年12月31日現在には証券化商品発行ビークルの株式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。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2024年12月31日現在1,500百万ユーロ（2023年12月31日現在には1,850百万ユーロ）に達した。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834百万ポンド（1,006百万ユーロ）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2024年12月31日現在494百万ユーロに達した。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）	2024年度	2023年度
販売金融部門が取得している買戻し約定 ⁽¹⁾	12,002	9,723
取得している金融保証	3,888	3,871
販売金融部門による ⁽²⁾	3,593	3,593
担保受入資産	2,703	2,822
販売金融部門による ⁽²⁾	2,644	2,757
取得しているその他の約定	367	98

(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、2024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2,644百万ユーロの顧客による差入担保資産を取得している（2023年12月31日現在にはそれぞれ3,593百万ユーロ及び2,757百万ユーロ）。

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。

2024年12月31日現在（2023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。

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ことができるオプションを保有している。

ルノー・グループにかかるオプションを行使する意図はなく、かかる約定に関連して負債は認識されていない。

注29－後発事象

2024年12月31日以降、重要な事象は発生していない。

[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	2024年 12月31日 現在	2023年 12月31日 現在
Renault S.A.	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 s.a.s.	フランス	100	100
Alpine Cars	フランス	100	100
Ampere Cléon	フランス	100	100
Ampere Electricity	フランス	100	100
Ampere Holding	フランス	100	100
Ampere s.a.s.	フランス	100	100
Ampere Software Technology	フランス	100	100
Auto Châssis International (ACI) Le Mans	フランス	100	100
Auto Châssis International (ACI) Villeurbanne	フランス	100	100
Cars Pièces Express ⁽¹⁾	フランス	82	-
Circular Economy Business ⁽¹⁾	フランス	100	-
Indra Investissements sas	フランス	82	50
Ingénierie de la Division des Véhicules Utilitaires (IDVU)	フランス	100	100
Gestion d'Approvisionnements Industriels Automobiles	フランス	82	100
Groupe LGA ⁽¹⁾	フランス	82	-
Fonds Renault pour l'Art et la Culture ⁽¹⁾	フランス	100	-
Manufacture Alpine Dieppe Jean Rédélé	フランス	100	100
Mobilize Ventures	フランス	100	100
Qstomize	フランス	100	100
ReKnow University	フランス	100	100
Re-source Industries Holding	フランス	82	50
Renault Développement Industriel et Commercial (RDIC)	フランス	100	100
Renault Digital	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
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 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 Flins	フランス	100	100
SNC Renault Sandouville	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
The Future is NEUTRAL	フランス	82	100
The Remakers ⁽¹⁾	フランス	82	-
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
SODICAM Benellux SA ⁽¹⁾	ベルギー	100	100
HORSE Powertrain Solutions, S.L. ⁽²⁾	スペイン	-	100
HORSE Powertrain Spain, S.L. ⁽²⁾	スペイン	-	100
Qstomize Espana, S.L.	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
SODICAM España SA ⁽¹⁾	スペイン	100	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
SODICAM Polska ⁽¹⁾	ポーランド	100	100
Renault Portugal SA	ポルトガル	100	100
West HORSE Powertrain Portugal ⁽²⁾	ポルトガル	-	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	76
Renault UK及び子会社	英国	100	100
SODICAM UK Ltd. ⁽¹⁾	英国	100	100
Automobile Dacia	ルーマニア	99	99
HORSE Romania SA ⁽²⁾	ルーマニア	-	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.	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及び子会社	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 Automotive El Djazair Spa ⁽¹⁾	アルジェリア	49	-
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
Ampere Software Technology Tunisia ⁽¹⁾	チュニジア	100	-
アメリカ			
HORSE Argentina SA ⁽²⁾	アルゼンチン	-	100
Renault Argentina SA及び子会社	アルゼンチン	100	100
HORSE Brasil SA ⁽²⁾	ブラジル	-	100
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 ⁽²⁾	チリ	-	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			
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. ⁽²⁾	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	フランス	100	100
Mobilize Lease&Co sas	フランス	100	100
RCI Banque SA	フランス	100	100
ヨーロッパ			
Bipi Mobility Germany GmbH	ドイツ	100	100
DFD Deutscher Fahrzeugdienst GmbH ⁽¹⁾	ドイツ	100	-
MeinAuto GmbH ⁽¹⁾	ドイツ	100	-
Mobility Concept GmbH ⁽¹⁾	ドイツ	100	-
MS Mobility Solutions 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	英国	85	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
RCI Compañia de seguros de personas S.A.U. ⁽¹⁾	アルゼンチン	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
Mobilize Lease&Co SAS	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
モビリティサービス部門			
フランス			
CAR SHARING AND MOBILITY SERVICES FRANCE (ZITY FRANCE)	フランス	100	100
Elto Holding	フランス	100	100
Glide.io	フランス	100	100
Elto France	フランス	60	40
Mobilize Fast Charge France s.a.s. ⁽¹⁾	フランス	83	-
Renault Mobility As an Industry ⁽²⁾	フランス	-	100
Karhoo 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
Car Sharing Mobility Services SL (Zity Holding)	スペイン	100	100
Coolnagour Limited t/a iCabbi	アイルランド	100	100
Taxi Alliance Software Ltd.	アイルランド	96	96
Javelin Payments Limited IRL	アイルランド	100	100
Car Sharing Mobility Services Italy S.R.L. (Zity Italy) ⁽¹⁾	イタリア	100	-
Elto Italy S.r.l.	イタリア	100	100
Coolnagour UK Limited	英国	98	98
Elto UK	英国	100	100
Javelin Payments UK Limited	英国	100	100

Flit Technologies Ltd.	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.	ポーランド	93	93
Utopias Exigentes – Unipessoal LDA (Zity Portugal) ⁽¹⁾	ポルトガル	100	-
アフリカ及び中東			
Moovex Ltd ⁽¹⁾	イスラエル	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
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) 2024年度に初めて連結された会社（注3-A）。

(2) 2024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	2024年	2023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	51	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	2024年	2023年
		12月31日 現在	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	1
ToKai 2 GmbH	ドイツ	15	15
Betteries AMPS GmbH	ドイツ	20	20
EGT New Energy Automotive Co, Ltd.	中国	25	25
Renault Brilliance Jinbei Automotives Company Ltd. ⁽²⁾	中国	-	49
Boone Comenor Metalimpex	フランス	27	33

Flexis s.a.s.	フランス	45	100
HYVIA	フランス	50	50
SIEMOR	フランス	20	20
Alhena Services	フランス	25	25
Exadis	フランス	44	44
A.V. Simulation	フランス	30	30
GeoTwin	フランス	5	5
AKOUSTIC ARTS	フランス	12	12
Airnity	フランス	17	17
Arverne Group	フランス	8	8
Groupe Signature ⁽¹⁾	フランス	49	-
E2-CAD ⁽¹⁾	フランス	40	-
SACEO ⁽¹⁾	フランス	47	-
ToKai 1	フランス	20	15
Verkor	フランス	12	19
Whylot	フランス	21	21
Minh ElectriCity Technology	フランス	30	30
ALD Automotive	モロッコ	25	25
Renault Nissan Automotive India Private Limited	インド	49	30
Groupe Nissan	日本	36	41
Beyonca HK Limited	香港	14	14
Alliance Ventures B.V.	オランダ	40	40
HORSE Powertrain Limited ⁽¹⁾	英国	45	-
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	7
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. ⁽²⁾	オランダ	-	30
Select Vehicle Group Holdings Limited	英国	37	37
ORFIN Finansman Anonim Sirketi	トルコ	50	50

(1) 2024年度に初めて連結された会社（注3-A）。

(2) 2024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、2024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

5.2.2.1 Compte de résultat consolidé

05

(en millions d'euros)	Notes	2024	2023
Chiffre d'affaires	4	50 232	52 376
Coûts des biens et services vendus		(44 500)	(41 414)
Frais de recherche et développement	10-A	(2 274)	(2 144)
Frais généraux et commerciaux		(5 105)	(4 701)
Autres produits et charges d'exploitation	6	(1 087)	(1 032)
<i>Autres produits d'exploitation</i>		798	430
<i>Autres charges d'exploitation</i>		(2 485)	(2 062)
Résultat d'exploitation		2 576	2 485
Produits financiers de la position nette de liquidité		104	88
<i>Coût de l'endettement financier brut</i>		(336)	(326)
<i>Produits relatifs à la trésorerie et aux placements</i>		440	414
Autres produits et charges financiers		(021)	(015)
Résultat financier	7	(517)	(527)
Part dans le résultat des entreprises associées et des coentreprises		(521)	880
<i>Nissan</i>	12	(483)	797
<i>Autres entreprises associées et coentreprises</i>	13	(38)	83
Résultat avant impôts		1 538	2 838
Impôts courants et différés	8	(047)	(523)
RESULTAT NET		891	2 315
Résultat net – part des actionnaires de la société mère		752	2 198
Résultat net – part des participations ne donnant pas le contrôle		139	117
Résultat net de base par action (en euros) ⁽¹⁾		2,76	8,11
Résultat net dilué par action (en euros) ⁽¹⁾		2,72	7,99
Nombre d'actions retenu (en milliers)			
<i>Pour le résultat net de base par action</i>	9	272 374	271 009
<i>Pour le résultat net dilué par action</i>	9	276 883	275 141

(1) Résultat net – part des actionnaires de la société mère rapporté au nombre d'actions indiqué.



Renault Group

Information financière et comptable

5.2.2.2 Résultat global consolidé

	2024			2023		
	Brut	Effet impôts	Net	Brut	Effet impôts	Net
(en millions d'euros)						
Résultat net	1 538	(647)	891	2 838	(523)	2 315
Autres éléments du résultat global provenant de la société mère et ses filiales						
Éléments qui ne seront pas reclassés ultérieurement en résultat	(75)	9	(66)	(141)	(93)	(234)
Écarts actuariels sur régimes de retraite à prestations définies	(79)	9	(70)	(138)	(93)	(231)
Instruments de capitaux propres à la juste valeur par capitaux propres et autres	4	-	4	(3)	-	(3)
Éléments qui sont, ou qui seront ultérieurement, reclassés en résultat	745	(21)	724	(388)	124	(264)
Écarts de change résultant de la conversion des activités à l'étranger ^{(1) (2)}	240	-	240	57	-	57
Écarts de change résultant de la conversion des activités dans les économies hyperinflationnistes	277	-	277	(226)	-	(226)
Couverture partielle de l'investissement dans Nissan ⁽²⁾	202	-	202	247	-	247
Couvertures de flux de trésorerie	23	(20)	3	(472)	126	(346)
Instruments de dettes à la juste valeur par capitaux propres	3	(1)	2	6	(2)	4
TOTAL DES AUTRES ÉLÉMENTS DU RÉSULTAT GLOBAL PROVENANT DE LA SOCIÉTÉ MÈRE ET SES FILIALES (A)	670	(12)	658	(529)	31	(498)
Part des entreprises associées et des coentreprises dans les autres éléments du résultat global						
Éléments qui ne seront pas reclassés ultérieurement en résultat	121	-	121	94	-	94
Écarts actuariels sur régimes de retraite à prestations définies	119	-	119	98	-	98
Autres éléments	2	-	2	(4)	-	(4)
Éléments qui sont, ou qui seront ultérieurement, reclassés en résultat	(426)	-	(426)	(1 074)	-	(1 074)
Écarts de change résultant de la conversion des activités à l'étranger	(448)	-	(448)	(1 096)	-	(1 096)
Autres éléments	22	-	22	22	-	22
TOTAL DE LA PART DES ENTREPRISES ASSOCIÉES ET DES COENTREPRISES DANS LES AUTRES ÉLÉMENTS DU RÉSULTAT GLOBAL (B)	(305)	-	(305)	(980)	-	(980)
AUTRES ÉLÉMENTS DU RÉSULTAT GLOBAL (A) + (B)	365	(12)	353	(1 509)	31	(1 478)
RÉSULTAT GLOBAL	1 903	(659)	1 244	1 329	(492)	837
Dont part des actionnaires de la société mère			1 130			746
Dont part des participations ne donnant pas le contrôle			114			91

(1) Les écarts de change résultant de la conversion des activités à l'étranger incluent en 2024 le recyclage en résultat net des écarts de conversion de HORSE Powertrain Solutions S.L.U. et de ses filiales suite à la cession des titres détenus par Renault s.a.s. (Note 3-A).

(2) Les écarts de change résultant de la conversion des activités à l'étranger et de la couverture partielle de l'investissement dans Nissan incluent en 2023 et en 2024 le recyclage en résultat net des écarts de conversion de Nissan suite à la cession partielle des titres détenus par Renault S.A. (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

5.2.2.3 Situation financière consolidée

05

ACTIFS (en millions d'euros)	Notes	31 décembre 2024	31 décembre 2023
Actifs non courants			
Immobilisations incorporelles et goodwill	10-A	5 104	4 626
Immobilisations corporelles	10-B	13 801	12 201
Participations dans les entreprises associées et coentreprises		17 003	16 554
<i>Nissan</i>	12	12 599	15 667
<i>Autres entreprises associées et coentreprises</i>	13	4 464	887
Actifs financiers non courants	22	1141	695
Impôts différés actifs	8	631	670
Autres actifs non courants	17	1 053	784
TOTAL ACTIFS NON COURANTS		38 913	35 580
Actifs courants			
Stocks	14	5 408	4 924
Créances de Financement des ventes	15	54 355	49 615
Créances clients de l'Automobile	16	900	825
Actifs financiers courants	22	1 673	1 224
Créances d'impôts courants	17	278	224
Autres actifs courants	17	5 147	4 822
Trésorerie et équivalents de trésorerie	22	22 542	20 677
Actifs destinés à être cédés	3	-	4 022
TOTAL ACTIFS COURANTS		90 453	86 333
TOTAL ACTIFS		129 366	121 913

CAPITAUX PROPRES ET PASSIFS (en millions d'euros)	Notes	31 décembre 2024	31 décembre 2023
Capitaux propres			
Capital		1127	1127
Primes d'émission		3 785	3 785
Titres d'autocontrôle		(281)	(212)
Réévaluation des instruments financiers		(93)	(111)
Ecart de conversion		(2 833)	(3 140)
Réserves		27 852	26 105
Résultat net - part des actionnaires de la société mère		752	2 198
Capitaux propres - part des actionnaires de la société mère		30 309	29 752
Capitaux propres - part des participations ne donnant pas le contrôle		793	882
TOTAL CAPITAUX PROPRES	18	31 102	30 634
Passifs non courants			
Impôts différés passifs	8	924	917
Provisions pour engagements de retraite et assimilés - part à plus d'un an	19	1113	1 071
Provisions pour risques et charges - part à plus d'un an	20	1 272	1 224
Passifs financiers non courants	23	7 266	8 956
Provisions d'impôts sur les résultats relatives à des positions fiscales incertaines - part à plus d'un an	21	275	236
Autres passifs non courants	21	805	942
TOTAL PASSIFS NON COURANTS		11 715	13 346
Passifs courants			
Provisions pour engagements de retraite et assimilés - part à moins d'un an	19	17	137
Provisions pour risques et charges - part à moins d'un an	20	1 083	1 130
Passifs financiers courants	23	3 986	3 448
Dettes de Financement des ventes	23	60 438	54 095
Fournisseurs		9 809	7 905
Dettes d'impôts courants	21	370	359
Provisions d'impôts sur les résultats relatives à des positions fiscales incertaines - part à moins d'un an	21	-	20
Autres passifs courants	21	10 846	9 704
Passifs liés aux actifs destinés à être cédés	3	-	1 075
TOTAL PASSIFS COURANTS		86 549	77 933
TOTAL CAPITAUX PROPRES ET PASSIFS		129 366	121 913



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 2022	295 722	1 127	3 785	(208)	208	(2 140)	20 537	(354)	28 949	741	29 690
Résultat net 2023								2 198	2 198	117	2 315
Autres éléments du résultat global					(319)	(904)	(139)		(1 452)	(26)	(1 478)
RÉSULTAT GLOBAL 2023		-	-	-	(319)	(994)	(139)	2 198	746	91	837
Affectation du résultat net 2022							(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'intérêts					-	-	179		179	143	322
Coûts des paiements fondés sur des actions et autres					-		(50)		(50)	-	(50)
SOLDE AU 31 DÉCEMBRE 2023	295 722	1 127	3 785	(212)	(111)	(3 140)	20 105	2 198	29 752	882	30 634
Résultat net 2024								752	752	130	891
Autres éléments du résultat global					18	307	53		378	(25)	353
RÉSULTAT GLOBAL 2024		-	-	-	18	307	53	752	1 130	114	1 244
Affectation du résultat net 2023							2 198	(2 198)	-	-	-
Distribution							(507)		(507)	(111)	(618)
(Acquisitions) cessions de titres d'auto-contrôle et effets des augmentations de capital				(69)					(69)		(69)
Variations des parts d'intérêt					-	-	3		3	(92)	(89)
Coûts des paiements fondés sur des actions et autres					-		-		-	-	-
SOLDE AU 31 DÉCEMBRE 2024	295 722	1 127	3 785	(281)	(93)	(2 833)	27 852	752	30 309	793	31 102

(1) La variation des réserves correspond principalement aux écarts actuariels sur régimes de retraite à prestations définies constatés sur la période.

(2) Les écarts de change résultant de la conversion des activités à l'étranger incluent en 2024 le recyclage en résultat net des écarts de conversion de HORSE Powertrain Solutions S.L.U. et ses filiales suite à la cession des titres détenus par Renault S.A. (Note 3-A).

(3) Les écarts de change résultant de la conversion des activités à l'étranger et de la couverture partielle de l'investissement dans Nissan incluent en 2023 et en 2024 le recyclage en résultat net des écarts de conversion de Nissan suite à la cession partielle des titres détenus par Renault S.A. (Note 3-A).

Les éléments contribuant à la variation des capitaux propres consolidés de 2024 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

5.2.2.5 Flux de trésorerie consolidés

05

(en millions d'euros)	Notes	2024	2023
Résultat net		891	2 315
Annulation des produits et charges sans incidence sur la trésorerie :			
Dotations nettes aux amortissements et aux pertes de valeur		3 183	3 188
Part dans les résultats des entreprises associées et des coentreprises		521	(880)
Autres produits et charges sans incidence sur la trésorerie avant intérêts et impôts	26-A	1 807	1 057
Dividendes reçus des entreprises associées et des coentreprises non cotées		80	47
Capacité d'autofinancement avant intérêts et impôts ⁽¹⁾		6 482	6 327
Dividendes reçus des sociétés cotées ⁽²⁾		142	172
Variation nette des crédits consentis à la clientèle		(2 514)	(3 750)
Variation nette des crédits renouvelables au réseau de distribution		(2 105)	(1 411)
Diminution (augmentation) des créances de Financement des ventes		(4 619)	(5 170)
Émission d'emprunts obligataires du Financement des ventes	23-C	5 133	4 470
Remboursement d'emprunts obligataires du Financement des ventes	23-C	(2 833)	(4 225)
Variation nette des autres dettes du Financement des ventes		3 420	4 347
Variation nette des autres valeurs mobilières et des prêts du Financement des ventes		(198)	(33)
Variation nette des actifs financiers et des dettes du Financement des ventes		5 522	4 559
Variation des actifs immobilisés donnés en location		(826)	(504)
Variation du besoin en fonds de roulement avant impôts	26-B	1 096	(71)
Flux de trésorerie des opérations d'exploitation avant intérêts et impôts		7 797	5 313
Intérêts reçus		429	332
Intérêts payés		(321)	(314)
Impôts courants (payés) / reçus		(744)	(860)
FLUX DE TRÉSORERIE LIÉS AUX OPÉRATIONS D'EXPLOITATION		7 161	4 482
Investissements incorporels et corporels	26-C	(3 050)	(2 050)
Produits des cessions d'actifs corporels et incorporels		94	282
Acquisitions de participations avec prise de contrôle, nettes de la trésorerie acquise		(211)	-
Acquisitions d'autres participations		(445)	(128)
Cessions de participations avec perte de contrôle, nettes de la trésorerie cédée		(71)	22
Cessions d'autres participations ⁽³⁾		1 273	815
Diminution (augmentation) des autres valeurs mobilières et des prêts de l'Automobile		375	(276)
FLUX DE TRÉSORERIE LIÉS AUX INVESTISSEMENTS		(2 035)	(2 235)
Dividendes versés aux actionnaires de la société mère	18-D	(536)	(73)
Transaction avec les participations ne donnant pas le contrôle		17	104
Dividendes versés aux participations ne donnant pas le contrôle	18-H	(111)	(93)
(Achats) ventes de titres d'autocontrôle		(150)	(175)
Flux de trésorerie avec les actionnaires		(789)	(237)
Émission d'emprunts obligataires de l'Automobile	23-C	-	-
Remboursement d'emprunts obligataires de l'Automobile	23-C	(1 578)	(1 170)
Augmentation (diminution) nette des autres passifs financiers de l'Automobile		(867)	(1 571)
Variation nette des passifs financiers de l'Automobile	23-B	(2 445)	(2 741)
FLUX DE TRÉSORERIE LIÉS AU FINANCEMENT		(3 284)	(2 978)
AUGMENTATION (DIMINUTION) DE LA TRÉSORERIE ET DES ÉQUIVALENTS DE TRÉSORERIE		1 892	(751)

(1) La capacité d'autofinancement avant intérêts et impôts est présentée hors dividendes reçus des sociétés cotées.

(2) Correspond aux dividendes Nissan.

(3) Correspond principalement à l'incasement du produit de la vente des actions Nissan (358 millions d'euros au 1^{er} semestre 2024, 494 millions d'euros au 2nd semestre 2024 et 754 millions au 2nd semestre).



Renault Group

Information financière et comptable

(en millions d'euros)	2024	2023
Solde de la trésorerie et des équivalents de trésorerie à l'ouverture	20 677	21 774
Augmentation (diminution) de la trésorerie	1 802	(751)
Effets des variations de change et autres sur la trésorerie	(27)	(255)
Trésorerie générée par les activités abandonnées et destinées à être cédées	-	(91)
Solde de la trésorerie et des équivalents de trésorerie à la clôture ⁽¹⁾	22 542	20 677

(1) La trésorerie faisant l'objet de restrictions d'utilisation est détaillée 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 et de charge 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

A. Informations par secteur opérationnel

05

A1. Compte de résultat consolidé par secteur opérationnel

(en millions d'euros)	Automobile	Financement des ventes	Services de Mobilité	Opérations Intersecteurs	TOTAL CONSOLIDÉ
2024					
Chiffre d'affaires externe au Groupe	50 519	5 044	09	-	50 232
Chiffre d'affaires intersecteurs	51	18	2	(71)	-
Chiffre d'affaires du secteur	50 570	5 062	71	(71)	50 232
Marge opérationnelle ⁽¹⁾	2 998	1 295	(28)	(2)	4 263
Résultat d'exploitation	1 361	1 232	(15)	(2)	2 576
Résultat financier ⁽²⁾	132	(50)	1	(000)	(517)
Part dans le résultat des entreprises associées et des coentreprises	(524)	3	-	-	(521)
Résultat avant impôts	909	1 185	(14)	(002)	1 538
Impôts courants et différés	(437)	(210)	-	-	(647)
RÉSULTAT NET	532	975	(14)	(002)	891

(1) Les informations sur les dotations aux amortissements et aux pertes de valeur sont données dans le tableau des flux de trésorerie consolidés par secteur opérationnel.

(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 2024, 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
2023					
Chiffre d'affaires externe au Groupe	48 150	4 181	45	-	52 376
Chiffre d'affaires intersecteurs	128	10	2	(140)	-
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	(36)	1	2 485
Résultat financier ⁽²⁾	126	(53)	-	(000)	(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 des flux de trésorerie consolidés 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.



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 2024					
ACTIFS					
Actifs non courants					
Immobilisations incorporelles et corporelles, et goodwill	16 015	2 890	120	-	19 025
Participations dans les entreprises associées et les coentreprises	16 949	113	1	-	17 063
Actifs financiers non courants - titres de sociétés	6 648	10	-	(6 600)	58
Actifs financiers non courants - autres valeurs mobilières, prêts et dérivés sur opérations de financement de l'Automobile	1 233	(1)	1	(150)	1 083
Impôts différés actifs	402	229	-	-	631
Autres actifs non courants	997	55	2	(1)	1 053
TOTAL ACTIFS NON COURANTS	42 244	3 296	124	(6 751)	38 913
Actifs courants					
Stocks	5 425	39	4	-	5 468
Créances sur la clientèle	999	54 804	15	(473)	55 345
Actifs financiers courants	1 213	1 266	-	(806)	1 673
Créances d'impôts courants et autres actifs courants	3 415	6 180	25	(4 195)	5 425
Trésorerie et équivalents de trésorerie	15 349	7 166	39	(12)	22 542
TOTAL ACTIFS COURANTS	26 401	69 455	83	(5 486)	90 453
TOTAL ACTIFS	68 645	72 751	207	(12 237)	129 366
CAPITAUX PROPRES ET PASSIFS					
Capitaux propres	31 135	6 655	(84)	(6 604)	31 102
Passifs non courants					
Provisions - part à plus d'un an	2 313	348	(1)	-	2 660
Passifs financiers non courants	5 574	1 678	165	(151)	7 266
Impôts différés passifs	204	720	1	(1)	924
Autres passifs non courants	549	307	9	-	865
TOTAL PASSIFS NON COURANTS	8 640	3 053	174	(152)	11 715
Passifs courants					
Provisions - part à moins d'un an	1 066	34	2	(2)	1 100
Passifs financiers courants	4 580	-	62	(666)	3 986
Fournisseurs et dettes de Financement des ventes	10 026	61 047	28	(854)	70 247
Dettes d'impôts courants et autres passifs courants	13 199	1 962	24	(3 969)	11 216
TOTAL PASSIFS COURANTS	28 871	63 043	116	(5 481)	86 549
TOTAL CAPITAUX PROPRES ET PASSIFS	68 645	72 751	207	(12 237)	129 366

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
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	38	(1)	-	784
TOTAL ACTIFS NON COURANTS	40 468	1 493	53	(6 434)	35 580
Actifs courants					
Stocks	4 887	35	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	56 468	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 destinés à être cédés et les passifs liés aux actifs destinés à être cédés.



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
2024					
Résultat Net ⁽¹⁾	532	975	(14)	(602)	891
Annulation des produits et charges sans incidence sur la trésorerie :					
Dotations nettes aux amortissements et aux pertes de valeur	2 526	659	(2)	-	3 183
Part dans les résultats des entreprises associées et des coentreprises	524	(3)	-	-	521
Autres produits et charges sans incidence sur la trésorerie avant intérêts et impôts	1 554	263	1	(11)	1 807
Dividendes reçus des entreprises associées et des coentreprises non cotées	80	-	-	-	80
Capacité d'autofinancement avant Intérêts et Impôts ⁽²⁾	5 216	1 894	(15)	(613)	6 482
Dividendes reçus des sociétés cotées ⁽³⁾	142	-	-	-	142
Diminution (augmentation) des créances de Financement des ventes	-	(4 732)	-	113	(4 619)
Variation nette des actifs financiers et des dettes du Financement des ventes	-	5 502	-	20	5 522
Variation des actifs immobilisés donnés en location	94	(919)	(1)	-	(826)
Variation du besoin en fonds de roulements avant impôts	844	249	1	2	1 096
FLUX DE TRÉSORERIE DES OPÉRATIONS D'EXPLOITATION AVANT INTÉRÊTS ET IMPÔTS	6 296	1 994	(15)	(478)	7 797
Intérêts reçus	459	(2)	-	(28)	429
Intérêts payés	(354)	-	7	26	(321)
Impôts courants (payés) / reçus	(461)	(283)	-	-	(744)
FLUX DE TRÉSORERIE LIÉS AUX OPÉRATIONS D'EXPLOITATION	5 940	1 709	(8)	(480)	7 161
Investissements incorporels	(1 273)	(10)	(10)	14	(1 289)
Investissements corporels	(1 736)	(5)	(21)	-	(1 762)
Produits des cessions d'actifs corporels et incorporels	94	-	14	(14)	94
Acquisitions et cessions de participations avec prise de contrôle, nettes de la trésorerie acquise	(77)	(205)	-	-	(282)
Acquisitions et cessions d'autres participations, et autres ⁽⁴⁾	761	41	(17)	43	828
Diminution (augmentation) des autres valeurs mobilières et des prêts de l'Automobile	393	-	5	(23)	375
FLUX DE TRÉSORERIE LIÉS AUX INVESTISSEMENTS	(1 838)	(188)	(29)	20	(2 035)
Flux de trésorerie avec les actionnaires	(776)	(617)	46	558	(789)
Variation nette des passifs financiers de l'Automobile	(2 377)	-	16	(84)	(2 445)
FLUX DE TRÉSORERIE LIÉS AU FINANCEMENT	(3 153)	(617)	62	474	(3 234)
AUGMENTATION (DIMINUTION) DE LA TRÉSORERIE ET DES ÉQUIVALENTS DE TRÉSORERIE	949	904	25	14	1 892
Solde de la trésorerie et des équivalents de trésorerie à l'ouverture	14 465	6 225	14	(27)	20 677
Augmentation (diminution) de la trésorerie	949	904	25	14	1 892
Effets des variations de change et autres sur la trésorerie	(65)	37	-	1	(27)
Trésorerie générée par les activités abandonnées et destinées à être cédées	-	-	-	-	-
Solde de la trésorerie et des équivalents de trésorerie à la clôture	15 349	7 166	39	(12)	22 542

(1) Les dividendes reçus du Financement des ventes sont inclus dans le résultat net du secteur Automobile. En 2024, 600 millions d'euros de dividendes ont été versés.

(2) La capacité d'autofinancement avant Intérêts et Impôts est présentée hors dividendes reçus des sociétés cotées.

(3) Correspond aux dividendes Nissan (142 millions d'euros).

(4) Correspond principalement à l'incasement du produit de la vente des actions Nissan (358 millions d'euros au 1^{er} semestre 2024 et 494 millions d'euros au 2nd semestre 2024).

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
2023					
Résultat Net ⁽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 ⁽³⁾	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	(534)	-	-	(504)
Variation du besoin en fonds de roulements avant impôts	637	(706)	-	(2)	(71)
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	5 828	(690)	(27)	(649)	4 462
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 ⁽⁵⁾	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	(2 135)	(15)	(24)	(61)	(2 235)
Flux de trésorerie avec les actionnaires	(185)	(601)	37	562	(237)
Variation nette des passifs financiers de l'Automobile	(2 893)	-	11	141	(2 741)
FLUX DE TRÉSORERIE LIÉS AU FINANCEMENT	(3 078)	(651)	48	703	(2 978)
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	615	(1 356)	(3)	(7)	(751)
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	(91)	-	-	-	(91)
Solde de la trésorerie et des équivalents de trésorerie à la clôture	14 405	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) 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).

(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.

(5) Correspond principalement à l'incasement du produit de la vente des actions Nissan (764 millions au 2nd semestre 2023).



Renault Group

Information financière et comptable

A4. Autres informations relatives au secteur Automobile : position nette de liquidité, *free cash flow* opérationnel et ROCE

La position nette de liquidité, le *free cash flow* opérationnel et le ROCE ne sont présentés que pour l'Automobile.

Le Groupe inclut dans la position nette de liquidité, 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

(en millions d'euros)	31 décembre 2024	31 décembre 2023
Passifs financiers non courants	(5 574)	(8 044)
Passifs financiers courants	(4 580)	(3 920)
Actifs financiers non courants - autres valeurs mobilières, prêts et dérivés sur opérations de financement	718	300
Actifs financiers courants	1 183	923
Trésorerie et équivalents de trésorerie	15 349	14 465
Position nette de liquidité de l'Automobile ⁽¹⁾	7 096	3 724

(1) La perte de contrôle de la société HORSE Powertrain Solutions S.L.U. et la cession des titres HORSE Powertrain Ltd à Aramco (Noté 3-A) ont entraîné de 1 055 millions d'euros la position nette de liquidité de l'Automobile (passif de prêts pour 1 006 millions d'euros, augmentation de la trésorerie et équivalents de trésorerie à hauteur de 48 millions d'euros et diminution des passifs financiers à hauteur de 2 millions d'euros).

Free cash flow opérationnel

(en millions d'euros)	2024	2023
Capacité d'autofinancement (hors dividendes reçus de Nissan et du secteur Financement des ventes) avant intérêts et impôts	4 016	4 877
Dividendes reçus du secteur Financement des ventes	600	600
Variation du besoin en fonds de roulement avant impôts	844	637
Intérêts reçus par l'Automobile	459	359
Intérêts payés par l'Automobile	(354)	(342)
Impôts courants (payés)/reçus	(461)	(505)
Investissements corporels et incorporels nets des cessions	(2 915)	(2 632)
Véhicules et batteries donnés en location	94	30
Free cash flow opérationnel de l'Automobile	2 883	3 024
Dont paiements au titre des dépenses de restructuration	(379)	(496)
Free cash flow opérationnel de l'Automobile hors restructuration ⁽¹⁾	3 262	3 520

(1) Les montants comptabilisés en Coûts des Restructurations sont présentés en Noté 8-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

ROCE

05

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 2024	31 décembre 2023 ⁽¹⁾	31 décembre 2023 publié
Marge opérationnelle	2 995	3 051	3 051
Taux d'imposition normative	28%	28%	28%
Marge opérationnelle après impôts	2 157	2 197	2 197
Part dans le résultat des entreprises associées et des coentreprises hors Nissan	(41)	105	
Marge opérationnelle ajustée (A)	2 116	2 302	2 197
Immobilisations corporelles, incorporelles et goodwill	16 015	15 705	15 705
Participations dans les entreprises associées et les coentreprises hors Nissan	4 350	790	790
Actifs financiers non courants - titres de sociétés hors RCI Banque SA et Renault M.A.I.	48	67	67
Besoin en fonds de roulement	(12 938)	(8 841)	(8 841)
Capitaux employés (B)	7 475	7 721	7 721
RENTABILITÉ DES CAPITAUX EMPLOYÉS (ROCE = A/B)	28,3%	29,8%	28,5%

(1) À compter de 2024, la marge opérationnelle ajustée inclut la part dans le résultat des entreprises associées et des coentreprises du secteur Automobile hors Nissan.

Le Besoin en fonds de roulement est déterminé à partir des éléments suivants de l'information sectorielle.

(en millions d'euros)	31 décembre 2024	31 décembre 2023
Autres actifs non courants	997	747
Stocks	5 425	4 887
Créances sur la clientèle	999	834
Créances d'impôts courants et autres actifs courants ⁽¹⁾	3 415	5 971
Autres passifs non courants	(549)	(665)
Fournisseurs	(10 026)	(8 135)
Dettes d'impôts courants et autres passifs courants ⁽¹⁾	(13 199)	(13 480)
Besoin en fonds de roulement	(12 938)	(8 841)

(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 déductibles à être cédés et les passifs liés aux actifs déductibles 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
2024						
Chiffre d'affaires	44 832	4 684	2 180	1 677	2 859	56 232
dont France	16 841					
Immobilisations corporelles et incorporelles	16 799	646	601	634	345	19 025
dont France	11 108					
2023						
Chiffre d'affaires	41 129	4 560	1 814	1 667	3 206	52 376
dont France	15 305					
Immobilisations corporelles et incorporelles	14 764	583	578	623	329	16 877
dont France	10 431					

**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 2024 ont été arrêtés par le Conseil d'administration du 19 février 2025 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 2024 sont préparés en conformité avec le référentiel IFRS (*International Financial Reporting Standards*) publié par l'IASB (*International Accounting Standards Board*) au 31 décembre 2024 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 2024**

Renault Group applique les normes et amendements parus au Journal Officiel de l'Union Européenne d'application obligatoire à compter du 1^{er} janvier 2024.

Amendement d'IAS 1	Classement des passifs en tant que passifs courants ou non courants
Amendement d'IFRS 16	Passif de location dans le cadre d'une cession-bail
Amendement d'IAS 7 / IFRS 7	Entente de financement de fournisseurs

L'application de ces amendements n'a pas d'effet significatif sur les comptes consolidés 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
Amendement IAS 21	Absence de convertibilité 1 ^{er} janvier 2025

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'IFRS 9 / IFRS 7	Classement et évaluation des instruments financiers 1 ^{er} janvier 2026
Amendement IFRS 9 / IFRS 7	Contrats d'électricité dont la production dépend de la nature (« renouvelable ») 1 ^{er} janvier 2026
Améliorations annuelles Volume II	Processus annuel d'amélioration des normes 1 ^{er} janvier 2026
IFRS 18	Présentation et informations à fournir dans les états financiers 1 ^{er} janvier 2027
IFRS 19	Filiales n'ayant pas d'obligation d'information du public 1 ^{er} janvier 2027

Le Groupe étudie les impacts d'IFRS 18 et n'anticipe aucun impact significatif sur les comptes consolidés du fait de l'application des autres 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'actionnariat	Assemblée Générale	Informations complémentaires

Information financière et comptable

2-B. Estimations et jugements

Contexte spécifique 2024

Evolution de l'organisation du Groupe

Renault Group, depuis l'annonce de son plan Renaulution en 2021, s'est engagé dans une transformation de ses activités et de son organisation comprenant 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 du périmètre Ampere dédié au véhicule électrique est intervenue fin 2023 et celle du périmètre The Future is NEUTRAL au cours de l'année 2024 (Note 3). La séparation de certaines des activités mécaniques de Renault Group dénommées HORSE s'est concrétisée en mai 2024 par la contribution de ses activités et l'entrée au capital de la coentreprise HORSE Powertrain Ltd (ci-après et Note 3).

Ces évolutions sont sans conséquence sur l'information sectorielle présentée en 2024.

Le Groupe a fait le choix avec le plan stratégique Renaulution d'une politique commerciale centrée sur la valeur et connaît depuis 2020 une transformation profonde, les volumes vendus passant de 3 753 723 unités en 2019 à 2 264 815 unités en 2024, dans un contexte général de recul des marchés, et de refonte de sa gamme désormais tournée vers l'électrification.

Cession des activités mécaniques HORSE

et création de la co-entreprise HORSE Powertrain Ltd avec le partenaire Geely

La création de la co-entreprise HORSE Powertrain Ltd dédiée à l'activité de Groupes motopropulseurs thermiques, hybrides et à faibles émissions est intervenue le 31 mai 2024 par la contribution des actifs de Renault Group et de Geely. HORSE Powertrain Ltd conçoit, développe, produit et vend des solutions et systèmes pour les moteurs, les transmissions, les systèmes hybrides et les batteries.

HORSE Powertrain Ltd, dont le capital s'élève à 7 milliards d'euros, est détenue à hauteur de 45 % par Renault Group (via Renault s.a.s.), à hauteur de 45 % par Geely (via les entités Geely Holding Group Co., Ltd et Geely Automobile Holdings Ltd) et à hauteur de 10 % par Aramco depuis son entrée au capital le 02 décembre 2024. HORSE Powertrain Ltd est la Holding qui réunit les entités opérationnelles apportées par Renault Group, HORSE Powertrain Solutions S.L.U. et ses filiales, et apportées par Geely, Aurobay Holding (SG) Ptd. Ltd. et Aurobay International Pte. Ltd. et leurs filiales. HORSE Powertrain Ltd est mise en équivalence dans les comptes consolidés du Groupe à compter du 31 mai 2024.

Les groupes d'actifs et de passifs destinés à être cédés reclassés dans l'état de la situation financière consolidée au 31 décembre 2022 et au 31 décembre 2023 selon les modalités de la norme IFRS 5 ont été déconsolidés en date du 31 mai 2024 (Note 3).

Nouvelles bases du partenariat avec Nissan

Dans le cadre du Nouvel Accord de l'Alliance en date du 08 novembre 2023 entre Renault Group et Nissan, Renault Group avait transféré en 2023 28,4 % des actions Nissan 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.

Renault S.A. a ensuite mené trois opérations de cession de titres Nissan. En décembre 2023, Renault S.A. avait procédé à une première cession de 211 millions de titres. Deux cessions complémentaires sont intervenues en 2024 pour un total de 295 millions de titres Nissan. Le pourcentage d'intérêt (calculé sur un total d'actions après déduction des actions auto-détenues par Nissan) de Renault Group dans Nissan s'élève à 35,9 % au 31 décembre 2024 (39,1 % au 30 juin 2024 et 40,6 % au 31 décembre 2023). Une perte de (1 527) millions d'euros a été comptabilisée en Autres Produits et Charges d'Exploitation au 31 décembre 2024 ((880) millions d'euros au 31 décembre 2023) (Note 6).

Le Groupe Nissan a annoncé en date du 23 décembre 2024 être en discussion avec le Groupe Honda en vue d'une intégration de leurs activités. En date du 13 février 2025, le Groupe Nissan a annoncé la fin des discussions et l'arrêt du projet d'intégration. Ces annonces sont sans effet sur la méthode de présentation par mise en équivalence des titres Nissan au bilan de Renault Group, le Groupe disposant toujours d'une influence notable sur Nissan au 31 décembre 2024 (Note 12). Le Groupe suit attentivement les conséquences sur l'évolution de sa participation dans Nissan des projets menés par celui-ci.

Actionnariat salarié

Depuis le Renaulution Shareplan lancé en 2022, Renault Group associe chaque année ses collaborateurs à sa stratégie et aux performances futures du Groupe. L'opération d'actionnariat salarié 2024 a permis aux collaborateurs éligibles en France et à l'international de se voir attribuer jusqu'à 14 actions gratuites (dont 7 par abondement) et d'acquérir des actions avec une décote de 30 % sur le prix de référence. Au 31 décembre 2024, la charge au sens de la norme IFRS 2 comptabilisée sur ce nouveau plan s'établit à 45 millions d'euros.

Financements externes

Le Groupe disposant de liquidités suffisantes n'a pas émis d'emprunts obligataires dans le secteur Automobile au cours de l'année 2024. Le secteur Financement des ventes a émis plusieurs emprunts obligataires pour un total de 5,1 milliards d'euros (Note 23-C) au cours de l'année 2024 dont un emprunt obligataire vert pour 600 millions d'euros.

A la date d'arrêté des comptes consolidés, le Groupe dispose d'une trésorerie et de sources de financement suffisantes pour justifier la continuité d'exploitation pour les douze prochains mois et a démontré sa capacité à émettre de la dette.

05

**Renault Group**

Information financière et comptable

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 de réduction des émissions de gaz à effet de serre et de contribution à la neutralité carbone.

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 depuis novembre 2022 dans le troisième chapitre de ce plan, baptisé Révolution. Ampère, pure player des véhicules électriques constitué en novembre 2023, est une contribution majeure à l'ambition de Renault Group de neutralité carbone nette (atteinte lorsque le volume d'émissions de gaz à effet de serre est équilibré par une captation équivalente) en Europe, dès 2040, et dans le monde d'ici 2050. En Corée, Renault Korea (RK) a lancé sa propre gamme hybride sur le second semestre 2024 puis lancera Polestar 4, véhicule 100 % électrique en 2025. The Future is NEUTRAL, dédié à l'économie circulaire, se structure au sein du Groupe avec la réalisation des apports partiels d'actifs de l'activité de remanufacturing de Renault s.a.s vers la nouvelle filiale The Remakers, la prise de contrôle de la société Indra, spécialisée dans le recyclage des véhicules hors d'usage, et l'entrée de Suez au capital de The Future is NEUTRAL à hauteur de 18 %.

En mars et avril 2024, Renault Group, Volvo Group et OMA OGM ont constitué la co-entreprise Flexis sas pour répondre au besoin croissant d'une logistique décarbonée avec une nouvelle génération de fourgons 100 % électriques. Détenue respectivement à 45 %, 45 % et 10 % (Note 3), l'engagement d'investissement dans Flexis sas à horizon 2026 s'élève à 300 millions d'euros respectivement pour Renault Group et Volvo Group et jusqu'à 120 millions d'euros pour OMA-OGM.

Dans ce contexte de transformation, le plan moyen terme 2024-2030 du Groupe dont les prévisions sont la base des tests de perte de valeur des actifs immobilisés (Note 10), est régulièrement mis à jour en intégrant les évolutions réglementaires des pays dans lesquels le Groupe est présent. 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. Le plan moyen terme 2024-2030 est sensible principalement au risque de transition dans le scénario de référence des Accords de Paris. Les risques physiques liés au changement climatique, principalement les inondations, les extrêmes chaleurs ou le stress hydrique, sont mesurés et font l'objet de plans d'actions préventifs et des investissements nécessaires pour réduire les risques d'impacts.

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 de la pénalité « Corporate Average Fuel Economy » (dite CAPE) définis en interne par année sur la base de la réglementation en vigueur.

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 a procédé également à une 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 contractalise 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 étant parfois déterminées avec une approche pluri-annuelle (Royaume-Uni, Corée du Sud, Inde) 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 et présente plusieurs fois par an ses conclusions au Leadership Team.

Principaux jugements et estimations dans le contexte 2024

Les postes suivants des comptes consolidés du Groupe dépendant d'estimations et de jugements ont fait l'objet d'une attention plus particulière en 2024 :

- l'inscription à l'actif des dépenses de recherche et développement et leur durée d'amortissement (Note 10-A) ;
- Les durées d'amortissement des immobilisations autres que les frais de développement immobilisés (Note 10) ;
- les pertes de valeur éventuelles sur actifs immobilisés, en particulier sur les actifs spécifiques aux véhicules et sur le goodwill (Note 11) ;
- les participations dans les entreprises associées, notamment Nissan et HORSE Powertrain Ltd (Note 12 et 13) ;

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'actifs et de passifs, 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 pour prendre en compte l'expérience passée et les autres facteurs jugés pertinents au regard des conditions économiques.

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

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 2024 sont les suivants :

- la valeur recouvrable des véhicules donnés en location classés en immobilisations corporelles ou en stocks ;
- 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 8-A et 20).

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 entités sont consolidées selon la méthode de l'intégration globale lorsque le Groupe exerce un contrôle effectif, ce qui implique :

- Le Groupe détient le pouvoir sur l'entité concernée.
- Le Groupe est exposé, ou a droit, à des rendements variables en raison de ses relations avec cette entité.
- Le Groupe a la capacité d'exercer ce pouvoir de manière à influencer les rendements obtenus.

Conformément à IFRS 10, cette évaluation nécessite un exercice de jugement constant et une révision régulière de la situation de contrôle.

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.

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 détermination des risques associés aux engagements de volume auprès des fournisseurs ;
- 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 8-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).

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 Part dans le résultat des autres entreprises associées et des coentreprises, en fonction de la nature d'investissement).

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, 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

05

Renault Group

Information financière et comptable

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, des effets de l'hyperinflation 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 comptabilisées en produits et charges d'exploitation.

Consolidation par mise en équivalence des entreprises associées et des coentreprises

La part dans le résultat des entreprises associées et des coentreprises présentées dans le compte de résultat consolidé du Groupe comprend la part dans le résultat de ces entreprises ainsi que les pertes de valeur et les réductions de pertes de valeur afférentes à ces entreprises (Note 2-M).

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 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 Group est neutralisée pour l'évaluation de la participation dans Nissan figurant à l'actif de la situation financière consolidée (Note 12).

Les dividendes reçus des entreprises associées et des coentreprises non cotées sont inclus dans le free cash flow opérationnel de l'Automobile, alors que ceux reçus d'entreprises associées et coentreprises cotées, en l'occurrence Nissan, sont exclus du free cash flow opérationnel de l'Automobile.

Information par secteur opérationnel

Les informations par secteur opérationnel sont établies sur la base des reportings internes communiqués au 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 Financement des ventes, 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.

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

2-E. Conversion des comptes des sociétés étrangères en monnaie de présentation et effets de l'hyperinflation

05

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 dernière 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 font l'objet d'une réévaluation dans la devise locale. L'ensemble des comptes est ensuite converti au taux de clôture de la période. Le traitement de l'hyperinflation conduit à constater un résultat sur l'exposition à l'hyperinflation classé parmi les autres produits et charges financiers et donc en réserves l'année suivante.

Les 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.

Türkiye 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 Sirketi mises en équivalence sont en monnaie fonctionnelle locale et ont appliqué le retraitement de l'hyperinflation au 31 décembre 2024. 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-F. Conversion des transactions en monnaie étrangère

Les opérations libellées dans une monnaie différente de la monnaie fonctionnelle de l'entité qui les réalise sont initialement converties et comptabilisées dans la monnaie fonctionnelle au cours en vigueur à la date de ces transactions.

À la date de clôture, les actifs et passifs monétaires exprimés dans une monnaie différente de la monnaie fonctionnelle de l'entité sont convertis au cours de change à cette même date. Les différences de change qui résultent de ces opérations sont comptabilisées dans le compte de résultat, à l'exception des différences de conversion relatives aux instruments financiers désignés comme

couverture et relatifs à un investissement net dans une société étrangère (Note 2-X).

Les impacts constatés en résultat sont comptabilisés :

- en résultat financier pour les différences de conversion relatives aux opérations financières de l'Automobile ;
- en résultat d'exploitation (en marge opérationnelle présentée en information sectorielle) pour les autres différences de conversion.

Les instruments dérivés sont évalués et comptabilisés conformément aux modalités décrites dans la Note 2-X.

**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 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.

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

Produits de financement des ventes

Produits de financement des ventes

Les produits de financement des ventes sont la résultante des opérations de financement des ventes d'automobiles aux concessionnaires ou aux utilisateurs finaux. Ces financements, réalisés par les sociétés du Financement des ventes, constituent des crédits et, en conséquence, sont comptabilisés au bilan au coût amorti selon la méthode du taux d'intérêt effectif, déduction faite des dépréciations éventuellement comptabilisées. Les produits sur ces contrats sont calculés de manière à générer un taux d'intérêt constant sur la période. Ils figurent dans le chiffre d'affaires.

Coûts de financement des ventes

Les coûts de financement des ventes sont considérés comme des charges d'exploitation comprises dans le résultat d'exploitation (dans la marge opérationnelle présentée en information sectorielle). Ils incluent essentiellement les intérêts encourus par les sociétés du Financement des ventes pour refinancer leurs opérations de prêts à la clientèle, les autres coûts et produits directement liés à la gestion de ce refinancement (placements temporaires, couverture et gestion du risque de taux ou de change) et le coût du risque des créances. Les sources de refinancement sont diversifiées : émissions obligataires publiques et privées, titrisations publiques et privées adossées à des crédits automobiles, titres de créances négociables, dépôts de la clientèle particulière, financements auprès d'établissements de crédit et assimilés ou de la Banque Centrale Européenne.

Commissions versées aux apporteurs d'affaires

Elles constituent des coûts externes de distribution et sont par conséquent incluses dans les encours de financement, en tant que coûts d'acquisition des contrats, et étalées de manière à produire un taux d'intérêt constant sur la durée de ces financements.

Classification et dépréciation des créances

Le mode de provisionnement des encours financiers est déterminé par la catégorie à laquelle ils appartiennent. Les actifs sains (catégorie 1), pour lesquels la dépréciation est calculée sur la base des pertes attendues à un an, les actifs ayant subi une dégradation significative de leur risque de crédit depuis l'initiation ou contractés avec une contrepartie financière non investment-grade (catégorie 2), pour lesquels la dépréciation est calculée sur la base des pertes

attendues à maturité ou les actifs en défaut (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. Le passage en défaut d'un instrument financier par le secteur Financement des ventes repose sur des critères quantitatifs et qualitatifs. Ces éléments sont utilisés pour évaluer la capacité et la volonté du client à honorer ses engagements financiers. Il est calculé en comparant les impayés du client à son encours total au bilan.

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. 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 en totalité de créances négociées 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.

2-H. Résultat financier

Le coût de l'endettement financier net (ou produits financiers de la position nette de liquidité) 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.

05



Renault Group

Information financière et comptable

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 la comptabilisation d'un impôt différé passif de distribution

pour les différences entre la valeur comptable et la valeur fiscale des titres.

Les crédits d'impôt dont l'utilisation est conditionnée par la réalisation d'un bénéfice fiscal sont comptabilisés en réduction de la charge d'impôt sur les résultats. Les crédits d'impôt dont la récupération n'est pas subordonnée à la réalisation d'un bénéfice fiscal figurent en réduction de la nature de charge à laquelle ils se rapportent.

Pour évaluer les provisions pour positions fiscales incertaines, le Groupe utilise une méthode d'évaluation individuelle basée en général sur le montant le plus probable. Ces provisions sont classées sur des lignes dédiées dans la situation financière consolidée, afin de se conformer à leurs caractéristiques qualitatives.

2-J. Goodwill

Les participations ne donnant pas le contrôle (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 Group 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 dès qu'il existe un indice de perte de valeur et au minimum une fois par an. 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 de développer un nouveau véhicule, ou organe, et son accord de fabrication en série sont comptabilisés en immobilisations incorporelles si le Groupe a démontré les avantages économiques futurs liés à sa commercialisation. 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 pour les véhicules particuliers, dix ans pour les véhicules utilitaires. 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 affectés au projet, la part des coûts de structure dédiés de manière exclusive à l'activité de développement.

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 dès qu'il existe un indice de perte de valeur et au minimum une fois par an.

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

2-L. Immobilisations corporelles et droits d'utilisation

05

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 subventions d'investissement reçues sont, le cas échéant, présentées en déduction de la valeur brute des immobilisations auxquelles elles se rapportent.

Les dépenses ultérieures sur immobilisations sont comptabilisées en charges lorsqu'elles sont encourues, sauf celles engagées pour augmenter la productivité ou pour prolonger la durée de vie d'un bien.

Les actifs immobilisés donnés en location comprennent les véhicules faisant l'objet d'un contrat de location consenti par une société financière du Groupe d'une durée supérieure à un an avec un engagement de reprise du véhicule par le Groupe ou d'une vente assortie d'une clause de rachat du véhicule par le Groupe après une période d'utilisation d'un an minimum. Ils comprennent aussi les véhicules faisant l'objet d'un contrat de location opérationnelle de plus d'un an consenti par les sociétés financières du Groupe et enfin, les batteries louées par les sociétés financières du Groupe aux utilisateurs de véhicules électriques (Note 2-G).

Droits d'utilisation

Le Groupe est engagé 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.

A 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 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 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
Outils spécifiques	2 à 10 ans
Matériels et autres outillages (hors lignes de presses)	5 à 15 ans
Lignes de presses et installations d'emboutissage et de peinture	20 à 30 ans
Autres immobilisations corporelles ⁽²⁾	4 à 6 ans

(1) Les constructions dont la mise en service est antérieure à 1987 sont amorties sur une durée pouvant aller jusqu'à 40 ans.

(2) À l'exception des batteries louées amorties sur une durée de 8 à 10 ans selon les modèles.

05

Renault Group

Information financière et comptable

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 et organes

Les actifs spécifiques 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. 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 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 du Financement des Ventes, auquel s'ajoute une valeur terminale basée sur des flux de trésorerie normatifs actualisés, après application d'un taux de croissance à l'infini.

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.

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

2-N. Actifs non courants ou groupe d'actifs et de passifs destinés à être cédés et activités abandonnées

05

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.

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. 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

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.

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 Group. 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.

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.

**Renault Group**

Information financière et comptable

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.

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.

2-U. Actifs financiers 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.

**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

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.

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.

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.

gestion des excédents de trésorerie, mais ne respectent pas les critères de qualification en équivalents de trésorerie. Ce sont des instruments de dette évalués à la juste valeur par le biais des autres éléments du résultat global à l'exception des placements de type OPCVM et FOP qui sont évalués à la juste valeur par résultat.

Des pertes de valeur sont comptabilisées en résultat sur la base du modèle des pertes attendues dès la comptabilisation initiale de l'actif financier pour les instruments de dette évalués à la juste valeur par le biais des autres éléments du résultat global.

Prêts

Ce poste comprend essentiellement les prêts réalisés dans le cadre de placements de trésorerie et les prêts consentis aux entreprises associées.

Les prêts sont évalués selon la méthode du coût amorti. Des pertes de valeur sont comptabilisées en résultat sur la base du modèle des pertes attendues dès la comptabilisation initiale de l'actif financier et lorsqu'il existe une indication objective de dépréciation du fait d'un événement intervenu après la comptabilisation initiale de l'actif.

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 » et font l'objet d'une mention en annexe.

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

2-W. Passifs financiers de l'Automobile et dettes de Financement des ventes

05

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 en actualisant les flux financiers futurs des instruments à partir des conditions de marché à date de clôture.

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 des autres éléments du résultat global pour sa part efficace nette d'impôt et en résultat net pour sa part inefficace. 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 des autres éléments du résultat global pour sa part efficace nette d'impôt et en résultat net pour sa part inefficace. Les montants accumulés en capitaux propres sont repris au compte de résultat à la date de liquidation ou de cession de l'investissement. La composante taux des emprunts en yens utilisée pour la couverture de l'investissement dans Nissan est assimilée à de la part inefficace et est par conséquent enregistrée directement en résultat financier.

Comptabilisation des dérivés non qualifiés de couverture

Lorsque les dérivés ne sont pas qualifiés de couverture, les variations de juste valeur sont portées immédiatement en résultat financier, à l'exception des dérivés initiés uniquement pour des raisons étroitement liées à l'exploitation. Dans ce dernier cas, les variations de juste valeur sont comptabilisées en résultat d'exploitation (en marge opérationnelle présentée en information sectorielle).



Renault Group

Information financière et comptable

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 2023	113	54	27	194
Entrées de périmètre (acquisitions, créations, etc.)	28	5	5	38
Sorties de périmètre (cessions, fusions, liquidations, etc.)	9	1	1	11
Nombre de sociétés consolidées au 31 décembre 2024	132	58	31	221

3-A. Évolution du périmètre de consolidation

Automobile

En mars 2024, Renault Group et Nissan ont procédé au rééquilibrage de leurs participations dans les entités indiennes Renault Nissan Technology & Business Center India Private Ltd (RNTBOI) et Renault Nissan Automotive India Private Ltd (RNAIPL). Renault Group détient désormais 51 % de RNTBOI et 49 % de RNAIPL (respectivement 49 % et 51 % de détention par Nissan) contre précédemment 47 % et 30 %. Le mode de consolidation est inchangé, RNTBOI étant toujours qualifiée d'activité conjointe consolidée ligne à ligne et RNAIPL d'entreprise associée mise en équivalence. Ce rééquilibrage s'est traduit par une cession de titres de RNTBOI pour un prix de 70 millions d'euros, se traduisant par un résultat de cession de 54 millions d'euros (Note 6-B), et d'une acquisition de titres de RNAIPL pour un prix de 150 millions d'euros. Concomitamment, Renault Group a cédé une licence technologique de véhicule pour un prix de 80 millions d'euros à RNAIPL.

Au cours de l'exercice 2024, Renault S.A. a cédé environ 295 millions de titres Nissan pour un prix de cession de 852 millions d'euros. Son pourcentage d'intérêt dans Nissan (calculé sur un total d'actions après déduction des actions auto-détenues par Nissan) évolue de 40,0 % à 35,9 % (Note 12). Le résultat de cette opération de 1 527 millions d'euros est présenté en Note 6-B.

En mars 2024, Renault s.a.s a participé à la constitution de la société Flexis sas, coentreprise détenue à hauteur de 45 % en souscrivant à une augmentation de capital à hauteur de 215 millions d'euros. Volvo Group, actionnaire à 45 % et OMA OGM Group, actionnaire à 10 %, ont respectivement souscrit à hauteur de 215 millions d'euros et 48 millions d'euros. La société, basée en France, répondra aux besoins croissants d'une logistique urbaine décarbonée en développant une nouvelle génération de fourgons électriques. Cette société est mise en équivalence.

Le 30 avril 2024, The Remakers sas, société nouvellement créée, a reçu par apport de branche autonome d'activités les activités de remanufacturing de Renault s.a.s.. La société The Future is NEUTRAL sas a ensuite reçu de Renault s.a.s. les titres de la société The Remakers sas. Finalement, les titres de la société The Future is NEUTRAL sas ont été apportés par Renault s.a.s. à la société Circular Economy Business sas, entité nouvellement créée. L'ensemble de ces sociétés étant contrôlé par le Groupe, ces apports sont sans incidence sur le résultat net dans les comptes consolidés du Groupe.

En 2024, Verkor sas, société mise en équivalence, a procédé à des levées de fonds. La participation du Groupe est passée de 19,1 % à 11,0 % au 31 décembre 2024. Un résultat de dilution a été constaté pour 34 millions d'euros.

En mai 2024, le Groupe est monté au capital du Groupe Signature, partenaire historique d'Alpine en Endurance, avec une prise de participation de 49 % via sa filiale Alpine Racing sas. Le Groupe exerce un contrôle conjoint sur la société et la consolide par mise en équivalence.

Le 31 mai 2024, Renault Group et Geely ont annoncé à la suite de l'accord de coentreprise signé le 11 juillet 2023, et après avoir obtenu l'approbation des autorités compétentes, la constitution de la société HORSE Powertrain Ltd. Cette co-entreprise, détenue par Renault s.a.s., Geely Holding Group et Geely Automobile Holdings Ltd est basée à Londres. HORSE Powertrain Ltd conçoit, développe, produit et vend des solutions et systèmes pour les moteurs, transmissions, systèmes hybrides et batteries. Renault Group exerce un contrôle conjoint sur la co-entreprise. Celle-ci est donc mise en équivalence dans les états financiers. La valeur définitive des titres acquis par Renault s.a.s. dans l'entité HORSE Powertrain Ltd s'élève à 3 500 millions d'euros et le résultat de cession des actifs et passifs de la société HORSE Powertrain Solutions S.L.U. et ses filiales s'établit à 521 millions d'euros (Note 6-B). En décembre 2024, le Groupe a cédé 10 % de ses titres détenus dans la co-entreprise HORSE Powertrain Ltd à Aramco Asia Singapore Pte. Ltd. Cette opération n'a pas d'incidence sur la méthode de consolidation retenue. Le pourcentage d'intérêt dans l'entité s'établit à 45 % au 31 décembre 2024. La valeur des titres de HORSE Powertrain Ltd inclut un goodwill provisoire de 1 113 millions d'euros.

En juin 2024, le Groupe a constitué le Fonds Renault pour l'Art et la Culture via sa filiale Renault s.a.s.. Ce fonds de dotation a pour objectif de préserver le patrimoine du Groupe, de l'enrichir, et de le mettre à disposition du grand public. Cette entité est consolidée par intégration globale.

En octobre 2024, les Groupes Renault et Suez ont intensifié leur coopération et positionné la société The Future is NEUTRAL sas en acteur de référence de l'économie circulaire automobile. Les accords se traduisent par une prise de participation de Suez RV Recyclage sas à hauteur de 18 % dans le capital de The Future is NEUTRAL sas en contrepartie de l'apport en nature de 50 % des titres de la société Indra sas et sa filiale Oars Pieces Express sas. Indra, jusqu'alors codétenue et mise en équivalence, et sa filiale sont désormais consolidées par intégration globale. La prise de contrôle se traduit par un résultat de cession de la

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

participation précédemment détenue pour un montant de 50 millions d'euros (Note 6-B) puis la constatation d'un goodwill provisoire sur Indra sas de 104 millions d'euros suite à l'acquisition de la totalité des titres. L'actif net à date de prise de contrôle se décompose comme suit :

(en millions d'euros)	
Immobilisations corporelles et incorporelles	5
Créances sur la clientèle	21
Autres actifs	11
Trésorerie et équivalents de trésorerie	1
Passifs financiers	(5)
Autres passifs	(24)
Actif net acquis	9
Actif net acquis part du Groupe	7

Au 31 décembre 2024, la décomposition du Goodwill provisoire sur Indra sas est la suivante :

(en millions d'euros)	
Juste valeur de la contrepartie transférée part du Groupe (A)	111
Actifs nets acquis part du Groupe (B)	7
Goodwill provisoire (A-B)	104

En octobre 2024, le Groupe est monté au capital de la société E2-CAD, experte dans le domaine de l'électronique embarquée, avec une prise de participation de 40 % via sa filiale Ampere sas pour un montant de 5 millions d'euros. Le Groupe exerce un contrôle conjoint sur la société et la consolide par mise en équivalence.

En novembre 2024, le Groupe a acquis les titres de la société Ampere Software Technology Tunisia (ASTT) via sa filiale Ampere Software Technology pour un montant de 0,1 millions d'euros afin d'accélérer le développement de ses activités logicielles. ASTT est désormais contrôlée par le Groupe et donc consolidée par intégration globale.

En décembre 2024, le Groupe a acquis des titres supplémentaires de la société SAGEO sas pour un montant de 10 millions d'euros via sa filiale Indra sas, portant ainsi sa participation à 47 %. La Société exploite diverses solutions informatiques et plateformes de mise en relation sur le marché des pièces détachées d'occasion. Le Groupe exerce un contrôle conjoint sur la société et la consolide par mise en équivalence.

En décembre 2024, le Groupe a acquis 100 % des titres de la société Groupe LGA, qui détient la société ACCIAUTO sas, via sa filiale Indra sas pour un montant de 9 millions d'euros. Les sociétés exploitent différentes activités automobiles : centre de déconstruction, ventes de pièces d'occasion et de véhicules accidentés. Les sociétés sont désormais contrôlées par le Groupe et consolidées par intégration globale.

Financement des Ventes

Le 02 janvier 2024, ROI Banque SA, par le biais de sa filiale Mobilize Lease&Co sas, a acquis la totalité des titres de MS Mobility Solutions GmbH, de DFD Deutscher Fahrzeugdienst GmbH, de Mobility Concept GmbH et sa filiale Mein Auto GmbH, pour une valeur de 248 millions d'euros. Ces quatre entités sont consolidées par intégration globale. Cette acquisition, la première pour Mobilize Lease&Co sas depuis la création de cette filiale en novembre 2022, a permis d'accélérer la croissance et le développement des offres de location longue durée en Allemagne. Le goodwill est estimé à 84 millions d'euros pour une juste valeur des actifs acquis de 164 millions d'euros.

Services de Mobilité

En janvier 2024, la société Elto Holding, opérant sous la marque Mobilize Power Solution, a créé la société Mobilize Fast Charge France sas dont elle détient l'intégralité des titres. Cette société exploitera le réseau de charge rapide Mobilize Fast Charge. Elle est consolidée par intégration globale.

En février 2024, Coolnagour Ltd a acquis l'intégralité du capital de la société Moovex Ltd (société israélienne de tech) pour un prix de 0 millions d'euros. Cette société est consolidée par intégration globale.

En octobre 2024, la participation de Renault Group dans Elto France sas est passée de 40 % à 60 % après que sa filiale Elto Holding sas ait fait l'acquisition de titres supplémentaires. L'entité jusqu'alors mise en équivalence est désormais contrôlée par le Groupe. La prise de contrôle se traduit par un résultat de cession de la participation précédemment détenue puis la constatation d'un goodwill provisoire de 27 millions d'euros suite à l'acquisition de la totalité des titres.

En décembre 2024, la société Renault Mobility As An Industry a été dissoute via une Transmission Universelle de Patrimoine vers Renault s.a.s..


Renault Group

Information financière et comptable

3-B. Actifs (passifs) destinés à être cédés

Au 31 décembre 2023, les Groupes d'actifs et de passifs destinés à être cédés et détenus depuis juillet 2023 par la société HORSE Powertrain Solutions S.L.U. étaient classés selon les modalités de la norme IFRS 5 Actifs et Passifs

destinés à être cédés. En mai 2024, le Groupe a cédé ces actifs et passifs par l'apport des titres de l'entité HORSE Powertrain Solutions S.L.U. à la nouvelle co-entreprise HORSE Powertrain Ltd (Note 3-A).

(en millions d'euros)	31 décembre 2024	31 décembre 2023	Dont HORSE
Immobilisations incorporelles et goodwill	-	962	962
Immobilisations corporelles	-	2 295	2 290
Stocks	-	366	366
Trésorerie et équivalents de trésorerie	-	91	91
Autres	-	308	198
Total actifs destinés à être cédés	-	4 022	3 907
Total des passifs liés aux actifs destinés à être cédés	-	(1 075)	(1 075)
Dont passifs financiers	-	(37)	(37)

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)	2024	2023
Ventes de biens de l'Automobile	44 807	42 154
Ventes aux partenaires de l'Automobile	3 008	4 028
Produits de location des actifs ⁽¹⁾	670	674
Autres prestations de services	1 434	1 204
Prestations de services de l'Automobile	2 104	1 968
Ventes de biens du Financement des ventes	400	17
Produits de location des actifs ⁽¹⁾	448	104
Produits d'intérêts sur opérations de Financement des ventes	3 572	2 880
Autres prestations de services ⁽²⁾	1 224	1 090
Prestations de services du Financement des ventes	5 244	4 164
Prestations des Services de Mobilité	69	45
Total Chiffre d'affaires	56 232	52 370

(1) 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.

(2) Il s'agit principalement de produits de prestations d'assurance, d'entretien, de véhicules de remplacement assurés ou non dans un contrat de financement.

4-B. Chiffre d'affaires 2023 aux périmètre et méthodes 2024

(en millions d'euros)	Automobile	Financement des ventes	Services de Mobilité	Total
Chiffre d'affaires 2023	48 150	4 181	45	52 376
Changements de périmètre	(79)	523	5	449
Chiffre d'affaires 2023 aux périmètre et méthodes 2024	48 071	4 704	50	52 825
Chiffre d'affaires 2024	50 519	5 644	69	56 232

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 5 – Produits et charges opérationnels par nature hors autres produits et charges d’exploitation

05

5-A. Charges de personnel

Les charges de personnel s’élèvent à 0 095 millions d’euros en 2024 (5 890 millions d’euros en 2023).

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 98 millions d’euros en 2024 (70 millions d’euros en 2023).

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 52 millions d’euros en 2024, principalement liée à l’évolution du real brésilien et de la livre

turque (en 2023, une charge de 111 millions d’euros, principalement liée à l’évolution du peso argentin et de la livre turque).

5-C. Loyers

Au 31 décembre 2024, les loyers liés aux contrats de location non retraités selon IFRS 10 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 2024	31 décembre 2023
Loyers liés aux contrats de location de courte durée	(7)	(11)
Loyers liés aux contrats de location d’actifs de faible valeur	(14)	(20)
Autres loyers incluant les loyers variables	(91)	(67)

Note 6 – Autres produits et charges d’exploitation

(en millions d’euros)	2024	2023
Coûts des restructurations et des mesures d’adaptation des effectifs	(304)	(389)
Résultat de cession d’activités ou de participations opérationnelles, totales ou partielles et autres résultats liés aux variations de périmètre	(898)	(700)
Résultat de cession d’immobilisations incorporelles ou corporelles (hors cessions d’actifs donnés en location)	11	228
Pertes de valeur des immobilisations incorporelles et corporelles et des goodwill (hors goodwill des entreprises associées et des coentreprises)	(307)	(501)
Autres produits et charges d’exploitation inhabituels	(189)	(180)
Total	(1 687)	(1 632)

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 2024 concernent principalement la France pour (214) millions d’euros. Ces coûts comprennent des dépenses liées à la transformation digitale du Groupe, au déploiement du plan Renalution ainsi que des coûts liés à des plans de départ.

Les coûts 2023 concernaient principalement la France pour (310) millions d’euros, dans le cadre du plan de réduction des coûts fixes annoncé en 2020.

6-B. Résultat de cession d’activités ou de participations opérationnelles

Le Groupe a enregistré en 2024 un résultat de cession d’activités ou de participations opérationnelles qui inclut principalement les pertes sur cessions de titres Nissan à hauteur de (1 527) millions d’euros, le résultat d’apport des titres de HORSE Powertrain Solutions S.L.U à la co-entreprise HORSE Powertrain Ltd à hauteur de 521 millions d’euros, la cession partielle des titres de la société Renault Nissan Technology & Business Center India Private Limited (RNTBOI) au Groupe Nissan à hauteur de 54 millions d’euros

et, consécutivement à sa prise de contrôle, le résultat de cession de la participation précédemment détenue dans la société Indra à hauteur de 50 millions d’euros.

Le résultat des cessions de titres Nissan de (1 527) millions d’euros comprend notamment un prix de cession de 852 millions d’euros en contrepartie d’un actif cédé de (2 108) millions d’euros, de réserves de conversion de (249) millions d’euros ainsi que des frais liés à la transaction pour un montant de (22) millions d’euros.

**Renault Group**

Information financière et comptable

Le résultat d'apport des titres HORSE Powertrain Solutions S.L.U. de 521 millions d'euros comprend une valeur d'apport de 3 758 millions d'euros en contrepartie d'un actif net cédé de (2 900) millions d'euros et de réserves de conversion de (314) millions d'euros ainsi que des frais liés à la transaction pour un montant de (23) millions d'euros.

En 2023, le résultat de cessions d'activités ou de participations opérationnelles incluait principalement la perte sur la cession de titres Nissan en décembre 2023 à hauteur de (880) millions d'euros et un résultat de cession de 60 millions d'euros au titre de la déconsolidation de la société JMEV et ses filiales.

6-C. Résultat de cession d'immobilisations incorporelles et corporelles

En 2024, le Groupe n'a pas réalisé d'opérations immobilières significatives.

En 2023, le Groupe avait réalisé des opérations immobilières générant un résultat de cession de 228 millions d'euros principalement en France avec la cession de sites industriels et terrains.

6-D. Pertes de valeur des immobilisations incorporelles et corporelles et des goodwill (hors goodwill des entreprises associées et des coentreprises)

En 2024, des pertes de valeur ont été enregistrées pour un montant net de (307) millions d'euros dont une dépréciation de (287) millions d'euros sur des développements véhicules et actifs de production spécifiques. Aucune reprise de perte de valeur n'a été comptabilisée en 2024.

En 2023, des pertes de valeur avaient 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'avait été comptabilisée en 2023.

6-E. Autres produits et charges d'exploitation inhabituels

En 2024, les autres produits et charges d'exploitation inhabituels représentent (189) millions d'euros et incluent principalement (71) millions d'euros au titre de contrats onéreux liés à la baisse de volumes d'achat.

En 2023, les autres produits et charges d'exploitation inhabituels représentaient (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 2023, les autres produits et charges d'exploitation inhabituels représentaient (180) millions d'euros et incluent

Note 7 – Résultat financier

(en millions d'euros)	2024	2023
Coût de l'endettement financier brut	(336)	(326)
Produits relatifs à la trésorerie et aux placements	440	414
Produits financiers de la position nette de liquidité	104	88
Dividendes reçus de sociétés ni contrôlées, ni sous influence notable	8	1
Efforts de change afférents aux opérations financières	110	86
Résultat sur exposition hyperinflation ⁽¹⁾	(463)	(470)
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	(43)	(42)
Autres éléments ⁽²⁾	(228)	(190)
Autres produits et charges financiers	(621)	(615)
Résultat financier	(517)	(527)

(1) Le résultat sur exposition d'hyperinflation provient des entités du Groupe en Argentine.

(2) Les autres éléments sont principalement composés des charges sur cessions de créances, de commissions bancaires, d'écarts de change et intérêts de retard.

La position nette de liquidité de l'Automobile est présentée dans l'information sectorielle (Voir section 0.1.A.4).

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 8 – Impôts courants et différés

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 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.

05

8-A. Charge d'impôts courants et différés

(en millions d'euros)	2024	2023
Charge d'impôts courants	(592)	(844)
Produit (charge) d'impôts différés	45	321
Impôts courants et différés	(547)	(523)

La charge d'impôts courants provient des entités françaises pour (170) millions d'euros et des entités étrangères pour (522) millions d'euros au 31 décembre 2024 (respectivement (266) millions d'euros et (578) millions d'euros au 31 décembre 2023).

La variation des impôts différés est positive et s'établit à 45 millions d'euros, en diminution en 2024, consécutive aux divers effets de retournement d'impôt. Cette variation provient des entités françaises pour 52 millions d'euros et étrangères pour (7) millions d'euros.

8-B. Analyse de la charge d'impôt

(en millions d'euros)	2024	2023
Résultat avant impôts et part dans le résultat des entreprises associées et coentreprises ⁽¹⁾	3 580	2 838
Taux d'impôts sur les bénéfices	25,83 %	25,83 %
Produit (charge) d'impôts théorique	(926)	(733)
Effet des différences entre les taux locaux et le taux en vigueur en France ⁽²⁾	88	35
Crédits d'impôts	61	53
Impôts complémentaires Pilier 2	(20)	-
Impôts de distribution	(33)	(50)
Variation des impôts différés actifs non reconnus	127	31
Autres impacts	93	205
Produit (charge) d'impôts courants et différés, hors impôts assis sur un résultat intermédiaire net	(610)	(465)
Impôts calculés sur un résultat intermédiaire net (CVAE, IRAP, ...)	(37)	(58)
Produit (charge) d'impôts courants et différés	(547)	(523)
Taux Effectif d'impôts	18 %	18 %

(1) Le résultat de cession des titres Nissan classé en Autres Produits de Changement d'Exploitation pour (1 527) millions d'euros (Note 6-8) est également exclu du Résultat avant impôt et part dans le résultat des entreprises associées et coentreprises.

(2) Les principaux contributeurs au différentiel de taux d'imposition sont : Malaisie, le Maroc et la Roumanie.

Périmètre de l'intégration fiscale France

Sur le périmètre de l'intégration fiscale France, le taux effectif d'impôt s'établit à 7 % en 2024 (14 % pour l'année 2023), en baisse principalement en raison d'éléments non soumis à imposition dans le résultat consolidé. Le produit d'impôts différés s'élève à 52 millions d'euros.

Etranger et hors intégration fiscale France

A l'étranger, le taux effectif d'impôt s'établit à 28 % en 2024 (19 % pour l'année 2023) du fait d'une baisse des résultats taxables et dans un contexte de non-reconnaissance des impôts différés sur déficits fiscaux.



Renault Group

Information financière et comptable

8-O. 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 2023	Impôts courants au compte de résultat	Impôts payés nets	Ecart de conversion et autres mouvements	31 décembre 2024
Impôts courants hors positions fiscales incertaines		(552)	552		
Provisions d'impôts sur les résultats relatives à des positions fiscales incertaines - part à moins d'un an	(20)	5	14	1	-
Provisions d'impôts sur les résultats relatives à des positions fiscales incertaines - part à plus d'un an	(235)	(45)	4	2	(275)
Créances d'impôts - part à moins d'un an	224	-	71	(17)	278
Créances d'impôts - part à plus d'un an	26	-	-	-	26
Dettes d'impôts courants - part à moins d'un an	(359)	-	9	(20)	(370)
Dettes d'impôts courants - part à plus d'un an	-	-	-	-	-
TOTAL	(365)	(592)	750	(34)	(341)

8-D. Ventilation du solde net des impôts différés

8-D1. Variation des impôts différés actifs et passifs

(en millions d'euros)	31 décembre 2023	Compte de résultat	Autres éléments du résultat global	Ecart de conversion	Autres	31 décembre 2024
Impôts différés actifs	570	(44)	(10)	(22)	37	581
Impôts différés passifs	(917)	89	(2)	7	(101)	(924)
Impôts différés nets	(247)	45	(12)	(15)	(64)	(293)
Dont intégration fiscale France	(575)	51	24	-	(25)	(527)
Dont autres entités	429	(6)	(36)	(15)	(38)	334

8-D2. Analyse des actifs (passifs) nets d'impôts différés par nature

(en millions d'euros)	2024	2023
Impôts différés sur :		
Participations dans les entreprises associées et les coentreprises ⁽¹⁾	(120)	(148)
Immobilisations	(1 890)	(1 774)
Provisions et autres charges ou dépréciations déductibles lors de leur paiement	741	512
Déficits reportables ⁽²⁾	4 830	5 148
Autres	458	553
TOTAL DES IMPÔTS DIFFÉRÉS ACTIFS ET (PASSIFS)	4 029	4 291
Actifs d'impôts différés non reconnus au titre des déficits fiscaux (Note 8-D3)	(4 188)	(4 414)
Autres impôts différés actifs non reconnus	(184)	(124)
SOLDE NET ACTIF (PASSIF) DES IMPÔTS DIFFÉRÉS COMPTABILISÉS	(293)	(247)

(1) Y compris l'impôt sur les distributions futures de dividendes.

(2) Dont 4 349 millions d'euros relatifs aux entités membres de l'intégration fiscale France et 481 millions d'euros relatifs aux autres entités au 31 décembre 2024 (respectivement 4 634 millions d'euros et 514 millions d'euros au 31 décembre 2023).

Sur le périmètre de l'intégration fiscale France, le solde des impôts différés actifs non reconnus s'élève à 3 722 millions d'euros (3 958 millions d'euros fin 2023). 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 237 millions d'euros par des éléments figurant en capitaux propres (effets de la couverture partielle de l'investissement

dans Nissan), et à hauteur de 3 485 millions d'euros par des éléments ayant impacté le résultat (respectivement 279 millions d'euros et 3 679 millions d'euros fin 2023).

Hors intégration fiscale France, les impôts différés actifs non reconnus s'élèvent à 600 millions d'euros au 31 décembre 2024 (580 millions d'euros au 31 décembre 2023) qui correspondent principalement à des déficits reportables générés par le Groupe en Argentine, 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 4 138 millions d'euros au 31 décembre 2024.

05

(en millions d'euros)	31 décembre 2024			31 décembre 2023		
	Reconnus	Non reconnus	Total	Reconnus	Non reconnus	Total
Impôts différés sur :						
Déficits fiscaux reportables indéfiniment ⁽¹⁾	645	3 748	4 393	709	4 253	4 962
Déficits fiscaux ayant une date d'expiration supérieure à 5 ans	24	211	235		18	18
Déficits fiscaux ayant une date d'expiration entre 1 et 5 ans	18	156	174	21	83	104
Déficits fiscaux ayant une date d'expiration à moins d'un an	5	23	28	4	60	64
TOTAL DES IMPÔTS DIFFÉRÉS SUR DÉFICITS FISCAUX	692	4 138	4 830	734	4 414	5 148

(1) Dont reconnaissable et non-reconnaissable des impôts différés sur déficits fiscaux reportables des entités membres de l'intégration fiscale France, pour respectivement 627 millions d'euros et 3 722 millions d'euros au 31 décembre 2024 (676 millions d'euros et 3 958 millions d'euros au 31 décembre 2023) (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'appliquent à Renault S.A. 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 »).

Au 31 décembre 2024, le Groupe a comptabilisé une charge d'impôt complémentaire au titre de cette imposition minimum de 20 millions d'euros.

Note 9 – Résultat net de base et résultat net dilué par action

(en millions d'actions)	2024	2023
Actions en circulation	295 722	295 722
Actions d'autocontrôle	(6 182)	(5 684)
Actions détenues par Nissan x part de Renault dans Nissan	(17 166)	(19 029)
Nombre d'actions retenu pour le résultat net de base par action	272 374	271 009

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 Group détenues par Nissan.

(en millions d'actions)	2024	2023
Nombre d'actions retenu pour le résultat net de base par action	272 374	271 009
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	4 509	4 132
Nombre d'actions retenu pour le résultat net dilué par action	276 883	275 141

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'arrêtés des comptes lorsque l'émission est conditionnelle (Note 18-G).



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-A1. Évolution des immobilisations incorporelles et goodwill

Au cours de l'exercice 2024, les variations sont les suivantes :

(en millions d'euros)	31 décembre 2023	Acquisitions / (dotations et dépréciations)	(Cessions) / reprises sur cessions	Écart de conversion	Variation de périmètre et autres	31 décembre 2024
Frais de développement immobilisés	13 147	1 103	(1 900)	(10)	(52)	12 283
Goodwill	282	220	-	(1)	3	510
Autres immobilisations incorporelles	1 504	125	(10)	(13)	157	1 758
Valeurs brutes	14 933	1 514	(1 980)	(24)	108	14 551
Frais de développement immobilisés	(9 173)	(950)	1 901	7	-	(8 171)
Goodwill	(20)	-	-	-	(3)	(23)
Autres immobilisations incorporelles	(1 114)	(92)	15	5	(7)	(1 103)
Amortissements et dépréciations	(10 307)	(1 048)	1 900	12	(10)	(9 387)
Frais de développement immobilisés	3 974	207	(14)	(3)	(52)	4 112
Goodwill	202	220	-	(1)	-	487
Autres immobilisations incorporelles	390	33	-	(8)	150	565
Valeurs nettes	4 626	466	(14)	(12)	98	5 164

Les goodwill sont localisés principalement dans la région Europe. Les goodwill acquis en 2024 sont principalement liés aux prises de contrôle du Groupe Mein Auto (84 millions d'euros) et de l'entité Indra sas (104 millions d'euros) (Note 3).

Les acquisitions d'immobilisations incorporelles de 2024 se décomposent en 1 103 millions d'euros d'immobilisations

produites et 125 millions d'euros d'immobilisations achetées (respectivement 1 310 et 49 millions d'euros en 2023).

Les amortissements et dépréciations d'immobilisations incorporelles de l'exercice 2024 comprennent une perte de valeur à hauteur de 219 millions d'euros, relative à des véhicules (y compris organes), contre 290 millions constatés en 2023 (Note 0-D).

Les cessions concernent principalement des désinvestissements de développements qui ne sont plus utilisés.

Les variations au cours de l'exercice 2023 sont les suivantes :

(en millions d'euros)	Valeur brute	Amortissements et dépréciations	Valeur nette
Valeur au 31 décembre 2022	13 723	(9 023)	4 700
Acquisitions (Note 20-C) / (dotations nettes) ⁽¹⁾	1 305	(1 237)	128
(Cessions) / reprises sur cessions	215	(210)	(1)
Écart de conversion	(22)	11	(11)
Variation de périmètre et autres	(348)	158	(190)
Valeur au 31 décembre 2023	14 933	(10 307)	4 626

(1) Dont dotations nettes pour pertes de valeur des immobilisations incorporelles : (290) millions d'euros.

10-A2. Frais de recherche et développement constatés en résultat

(en millions d'euros)	2024	2023
Frais de recherche et développement	(2 008)	(2 582)
Frais de développement immobilisés	1 103	1 310
Amortissement des frais de développement immobilisés	(709)	(878)
TOTAL CONSTATÉ EN RÉSULTAT	(2 274)	(2 144)

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 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 2024 est principalement liée au développement de la gamme électrique en Europe (notamment Renault 4, Renault 5, Twingo, Alpine), au renouvellement de la gamme de

véhicules utilitaires ainsi qu'aux investissements sur la technologie du *Software Defined Vehicle*.

Les amortissements des frais de développement immobilisés baissent par rapport à 2023 et sont inférieurs à la capitalisation des frais de développement en 2024, 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

10-B. Immobilisations corporelles

Au cours de l'exercice 2024, les variations sont les suivantes :

(en millions d'euros)	31 décembre 2023	Acquisitions / (dotations et dépréciations)	(Cessions) / reprises sur cessions	Écart de conversion	Variation de périmètre et autres	31 décembre 2024
Terrains	480	5	(8)	-	2	479
Constructions	3 175	126	(82)	(53)	169	3 335
Outillages spécifiques	17 550	1 151	(467)	(218)	240	18 256
Matériels et autres outillages	11 854	517	(578)	(126)	277	11 944
Actifs immobilisés donnés en location	5 524	1 509	(1 294)	23	1 418	7 270
Autres immobilisations corporelles	806	51	(39)	(7)	13	824
Droits d'utilisation	1 021	139	(120)	(11)	24	1 053
- dont <i>Terrains</i>	5	-	-	-	-	5
- dont <i>Constructions</i>	964	122	(90)	(12)	19	1 003
- dont <i>Autres actifs</i>	52	17	(30)	1	5	45
Immobilisations en cours⁽¹⁾	1 610	(176)	(18)	(17)	(163)	1 236
Valeurs brutes	42 020	3 412	(2 606)	(409)	1 980	44 397
Terrains						
Constructions	(2 622)	(104)	82	38	(109)	(2 805)
Outillages spécifiques	(15 504)	(693)	455	184	(169)	(15 727)
Matériels et autres outillages	(8 806)	(449)	547	95	(160)	(8 773)
Actifs immobilisés donnés en location	(1 622)	(668)	521	(6)	(222)	(1 997)
Autres immobilisations corporelles	(717)	(39)	39	10	9	(698)
Droits d'utilisation	(498)	(167)	123	3	(1)	(540)
- dont <i>Terrains</i>	(2)	-	-	-	-	(2)
- dont <i>Constructions</i>	(461)	(160)	97	3	(2)	(523)
- dont <i>Autres actifs</i>	(35)	(7)	26	-	1	(15)
Immobilisations en cours	-	-	-	-	4	4
Amortissements et dépréciations⁽²⁾	(29 769)	(2 120)	1 767	324	(738)	(30 536)
Terrains	480	5	(8)	-	2	479
Constructions	553	22	-	(15)	(30)	530
Outillages spécifiques	2 046	458	(12)	(34)	71	2 529
Matériels et autres outillages	3 048	68	(31)	(31)	117	3 171
Actifs immobilisés donnés en location	3 902	931	(773)	17	1 196	5 273
Autres immobilisations corporelles	89	12	-	3	22	126
Droits d'utilisation	523	(28)	3	(8)	23	513
- dont <i>Terrains</i>	3	-	-	-	-	3
- dont <i>Constructions</i>	503	(38)	7	(9)	17	480
- dont <i>Autres actifs</i>	17	10	(4)	1	6	30
Immobilisations en cours⁽¹⁾	1 610	(176)	(18)	(17)	(159)	1 240
VALEURS NETTES	12 251	1 292	(839)	(85)	1 242	13 861

(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 2024 comprennent une perte de valeur de 85 millions d'euros principalement liée à des actifs de production spécifiques (Note 6-D).



Renault Group

Information financière et comptable

Les variations au titre de l'exercice 2023 s'analysent comme suit :

(en millions d'euros)	Valeur brute	Amortissements et dépréciations	Valeur nette
Valeur au 31 décembre 2022	40 742	(29 037)	11 705
Acquisitions / (dotations nettes) ⁽¹⁾	8 293	(1 948)	1 345
(Cessions) / reprises sur cessions	(3 150)	2 120	(1 030)
Ecart de conversion	(568)	561	(7)
Variation de périmètre et autres	1 703	(1 405)	238
Valeur au 31 décembre 2023	42 020	(29 769)	12 251

(1) Dont dotations nettes pour pertes de valeur des immobilisations corporelles : (211) millions d'euros.

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 ou au niveau des actifs de certaines entités

La réalisation des tests de dépréciation sur les actifs spécifiques dédiés à des véhicules 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 2024 pour 307 millions d'euros (219 millions d'euros sur des actifs

incorporels et 88 millions d'euros sur des actifs corporels). Elle avait conduit à la comptabilisation de pertes de valeurs de 501 millions d'euros en 2023. En 2023, elles concernaient des actifs incorporels pour 285 millions d'euros et des actifs corporels pour 216 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 2024	31 décembre 2023
Taux de croissance à l'infini	1,0%	1,0%
Taux d'actualisation après impôts	11,6%	11,6%

Les hypothèses utilisées dans le cadre du test de dépréciation au 31 décembre 2024 sont issues du plan à moyen terme 2025-2028, mises à jour fin 2024 et présentées au Leadership Team.

Les taux de croissance à l'infini retenus dans les tests au 31 décembre 2024 et 2023 tiennent compte des impacts des engagements pris par les Etats signataires des accords de Paris sur les changements climatiques.

Au 31 décembre 2024, 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)	2024	2023
Compte de résultat consolidé		
Part dans le résultat des entreprises associées mises en équivalence	(483)	797
Situation financière consolidée		
Entreprises associées mises en équivalence	12 599	15 667

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-A. Méthode de consolidation de Nissan

Le Nouvel Accord de l'Alliance entre Renault Group et Nissan entré en vigueur le 08 novembre 2023 a conduit Renault Group à transférer 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 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.

Par ailleurs, le Groupe suit attentivement les conséquences sur l'évolution de sa participation dans Nissan des discussions intervenues entre Nissan et le Groupe Honda (Note 2).

05

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			Goodwill	Total
	Avant neutralisation	Neutralisation à hauteur de la participation de Nissan dans Renault Group ⁽¹⁾	Net		
Au 31 décembre 2023	16 022	(907)	15 115	552	15 667
Résultat 2024 ⁽²⁾	(49)	-	(49)	(434)	(483)
Dividende versé	(142)	-	(142)	-	(142)
Écart de conversion	(495)	-	(495)	(26)	(521)
Autres mouvements ⁽³⁾	(1 935)	105	(1 830)	(92)	(1 922)
Au 31 décembre 2024	13 401	(802)	12 599	-	12 599

(1) Nissan détient 44 355 millions d'actions Renault S.A. depuis 2002, soit une participation d'environ 15 %. La neutralisation est faite historiquement sur la base de la détention de Renault S.A. dans Nissan.

(2) Le résultat inclut une contribution directe de Nissan aux résultats de Renault Group pour un montant de 211 millions d'euros et une perte de valeur de la participation de Renault Group dans Nissan pour un montant de 694 millions d'euros au 31 décembre 2024.

(3) 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'impôts et bénéfices liés au rachat et à l'annulation des 295 millions d'actions Nissan à hauteur de (2 108) millions d'euros.

Le 28 mars 2024, Renault S.A. a donné instruction à la fiducie de céder à Nissan 99 millions de ses propres titres au prix unitaire de 3,02 euros par action soit un total de 358 millions d'euros puis le 27 septembre 2024, Renault S.A. a donné instruction à la fiducie de céder à Nissan 195 millions de ses propres titres au prix unitaire de 2,53 euros par action soit un total de 494 millions d'euros. Nissan ayant annulé ces titres, le pourcentage d'intérêt de Renault Group dans Nissan s'élève désormais à 35,9 %. Ces opérations de rééquilibrage se sont traduites dans les comptes de Renault Group par une perte de (1 527) millions d'euros, classée en Autres Produits et Charges d'Exploitation (Note 6-B).

Au 31 décembre 2024, Nissan détient 0,5 % de ses propres titres (0,5 % au 31 décembre 2023). En conséquence, le pourcentage d'intérêt de Renault S.A. dans Nissan s'établit à 35,9 %, dont 17,1 % en détention directe et 18,8 % par la fiducie dont Renault S.A. est le bénéficiaire (40,0 % au 31 décembre 2023 dont 15,8 % en détention directe et 24,8 % par la fiducie dont Renault S.A. est le bénéficiaire). Les droits de vote de Renault S.A. dans Nissan représentent 15 % au 31 décembre 2024 (15 % au 31 décembre 2023).

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 2024 correspond à la somme du résultat net du dernier trimestre de l'exercice annuel 2023 et des trois premiers trimestres de l'exercice annuel 2024.



Renault Group

Information financière et comptable

	31 décembre 2023	Résultat 2024	Dividendes	Écart de conversion	Autres mouvements ⁽¹⁾	31 décembre 2024
(en milliards de yens)						
Capitaux propres – part des actionnaires de la société mère en normes japonaises	5 034	100	(50)	99	(57)	5 726
Retraitements pour les besoins du passage en normes IFRS:						
Provision pour engagements de retraite et autres avantages à long terme du personnel	00	(20)	-	(5)	7	30
Immobilisation des frais de développement	072	42	-	3	-	717
Impôts différés et autres retraitements	(250)	12	-	(10)	1	(250)
Actif net retraité en normes IFRS	0 113	131	(50)	87	(49)	0 226
Retraitements pour les besoins de Renault Group ⁽²⁾	50	(104)	(4)	(22)	3	(137)
Actif net retraité pour les besoins de Renault Group	0 163	(33)	(00)	05	(46)	0 089
(en millions d'euros)						
Actif net retraité pour les besoins de Renault Group	39 421	(193)	(349)	(1 258)	(283)	37 338
Pourcentage d'intérêt de Renault S.A.	40,0 %					35,9 %
Part de Renault Group (avant neutralisation ci-dessous)	10 022	(40)	(142)	(400)	(1 930)	13 401
Neutralisation de la participation de Nissan dans Renault Group ⁽³⁾	(907)				105	(802)
PART DE RENAULT GROUP DANS L'ACTIF NET DE NISSAN	15 115	(49)	(142)	(495)	(1 830)	12 599

(1) Les autres mouvements incluent la variation des écarts actuariels sur engagements de retraite, la variation de la réserve de réévaluation des instruments financiers, l'évolution des titres d'autocontrôle de Nissan.

(2) Les retraitements opérés pour les besoins de Renault Group correspondent à l'élimination de la mise en équivalence de Renault Group 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 S.A. depuis 2002, soit une participation d'environ 15%. La neutralisation est faite sur la base de la détention de Renault S.A. 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 2024 correspond à la somme du résultat net du dernier trimestre de l'exercice annuel 2023 et des trois premiers trimestres de l'exercice annuel 2024.

De janvier à mars 2024		D'avril à juin 2024		De juillet à septembre 2024		D'octobre à décembre 2024		De janvier à décembre 2024	
Dernier trimestre de l'exercice annuel 2023 de Nissan		1 ^{er} trimestre de l'exercice annuel 2024 de Nissan		2 ^{ème} trimestre de l'exercice annuel 2024 de Nissan		3 ^{ème} trimestre de l'exercice annuel 2024 de Nissan		Période retenue pour la consolidation de Renault	
(En milliards de yens)	(En millions d'euros) ⁽¹⁾	(En milliards de yens)	(En millions d'euros) ⁽¹⁾	(En milliards de yens)	(En millions d'euros) ⁽¹⁾	(En milliards de yens)	(En millions d'euros) ⁽¹⁾	(En milliards de yens)	(En millions d'euros) ⁽¹⁾
Résultat net – part des actionnaires de la société mère									
101	028	29	170	(9)	(57)	(14)	(87)	107	054

(1) Conversion au taux de change moyen de chaque trimestre.

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 2024, ces opérations de couverture s'élèvent à 199,9 milliards de yens (1 220 millions d'euros).

Elles sont composées d'emprunts obligataires émis en yens sur le marché japonais du Samourai.

Elles ont dégagé des écarts de change favorables pour 202 millions d'euros en 2024 (247 millions d'euros favorables en 2023).

12-F. 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 2024, soit 480 yens par action, la participation de Renault Group dans Nissan est valorisée à 3 904 millions

d'euros (5 744 millions d'euros au 31 décembre 2023 sur la base d'un cours à 554 yens par action).

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-G. Test de perte de valeur de la participation dans Nissan

05

Au 31 décembre 2024, la valorisation boursière est inférieure de 09 % à la valeur de Nissan à l'actif de la situation financière de Renault Group (03,3 % au 31 décembre 2023).

Un test de perte de valeur a été réalisé au 31 décembre 2024 intégrant les hypothèses suivantes :

- taux d'actualisation après impôts de 8,89 % (8,32% au 31 décembre 2023),
- taux de croissance à l'infini (y compris effet de l'inflation) de 2,33 % (1,01% au 31 décembre 2023),

- 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 ainsi réalisé a conduit à la constatation d'une perte de valeur de la participation dans Nissan pour un montant de 094 millions d'euros au 31 décembre 2024.

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 2024 un chiffre d'affaires d'environ 1 500 millions d'euros avec le Groupe Nissan (1 793 millions d'euros en 2023) dont environ 800 millions d'euros de véhicules (1 004 millions d'euros 2023), 349 millions d'euros d'organes (499 millions d'euros en 2023) et 411 millions d'euros de prestations diverses (290 millions d'euros en 2023).
 - Renault Group a effectué des achats auprès de Nissan en 2024 à hauteur de 1 047 millions d'euros (1 290 millions d'euros en 2023) dont environ 432 millions d'euros de véhicules (044 millions d'euros en 2023), 532 millions d'euros d'organes (555 millions d'euros en 2023) et 83 millions d'euros de prestations diverses (97 millions d'euros en 2023),
 - Au bilan, le solde des créances de Renault Group sur le Groupe Nissan s'élève à 413 millions d'euros au

31 décembre 2024 (596 millions d'euros au 31 décembre 2023) et le solde des dettes de Renault Group sur le Groupe Nissan s'élève à 473 millions d'euros au 31 décembre 2024 (390 millions d'euros au 31 décembre 2023).

- 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.

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 2024, ROI Banque a comptabilisé 100 millions d'euros de prestations de services au titre des produits de commissions et d'intérêts en provenance de Nissan (102 millions d'euros en 2023). Le solde des créances du Financement des ventes sur le Groupe Nissan s'élève à 80 millions d'euros au 31 décembre 2024 (45 millions d'euros au 31 décembre 2023) et le solde des dettes s'élève à 290 millions d'euros au 31 décembre 2024 (170 millions d'euros au 31 décembre 2023).

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.



Renault Group

Information financière et comptable

Note 13 – Participations dans les autres entreprises associées et coentreprises

			Pourcentages de capital et de droits de vote du Groupe		Participations dans les principales autres entreprises associées et coentreprises au 31 décembre 2024	Participations dans les principales autres entreprises associées et coentreprises au 31 décembre 2023
Nom de l'entité	Pays d'implantation	Principale activité	31 décembre 2024	31 décembre 2023		
Entreprises associées						
Automobile						
Renault Nissan Automotive India Private Limited	Inde	Production automobile	49 %	30 %	306	191
Motorlu Araçlar İmal ve Satış A.Ş. (MAİS)	Türkiye	Distribution automobile	49 %	49 %	149	167
Verkor	France	Batteries	12 %	10 %	104	70
Boone Comenor	France	Gestion de déchets	27 %	33 %	67	82
Arverne	France	Géothermie	8 %	8 %	30	30
Exadis	France	Pièces automobiles	44 %	44 %	14	7
Financement des ventes						
Nissan Renault Financial Services India Private Limited	Inde	Financement	30 %	30 %	40	37
Select Vehicle Group Holdings Ltd	Royaume-Uni	Financement	37 %	37 %	19	38
Coentreprises						
Automobile						
HORSE Powertrain Ltd	Royaume-Uni	Production automobile	45 %	N/A	3 213	N/A
Alliance Ventures B.V.	Pays-Bas	Fonds d'investissement	80 %	40 %	204	164
Flexis	France	Véhicules électriques	45 %	N/A	201	N/A
Mith ElectricCity	France	Batteries	30 %	30 %	14	14
EGT	Chine	Production automobile	25 %	25 %	13	10
Saceo	France	Pièces automobiles	47 %	N/A	12	N/A
Whyiot	France	Véhicules électriques	21 %	21 %	10	10
Financement des ventes						
ORFIN Finansman Anonim Şirketi	Türkiye	Financement	50 %	50 %	26	13
Autres entreprises associées et coentreprises non significatives					42	74
TOTAL					4 404	887

Les participations dans les autres entreprises associées et coentreprises s'analysent comme suit :

(en millions d'euros)	2024	2023
Compte de résultat consolidé		
Part dans le résultat des autres entreprises associées et des coentreprises	(38)	83
HORSE Powertrain Ltd	64	-
Entreprises associées mises en équivalence	(45)	85
Coentreprises mises en équivalence	(57)	(2)
Part dans les autres éléments du résultat global des entreprises associées et des coentreprises	61	(24)
HORSE Powertrain Ltd	(3)	-
Entreprises associées mises en équivalence	55	(12)
Coentreprises mises en équivalence	9	(12)
Part dans le résultat global des autres entreprises associées et des coentreprises	23	59
HORSE Powertrain Ltd	61	-
Entreprises associées mises en équivalence	10	73
Coentreprises mises en équivalence	(48)	(14)
Situation financière consolidée		
Participations dans les autres entreprises associées et coentreprises	4 404	887
HORSE Powertrain Ltd	3 213	-
Entreprises associées mises en équivalence	760	644
Coentreprises mises en équivalence	431	243

Présentation générale de Renault Group	Développement durable	Gouvernement d'entreprise	Risque et contrôle	Information financière et comptable	Information sur la société, le capital et l'actionariat	Assemblée Générale	Informations complémentaires

Information financière et comptable

13-A. Participation dans HORSE Powertrain Ltd

Au 31 décembre 2024, Renault Group détient une participation de 45% dans HORSE Powertrain Ltd (Note 3). HORSE Powertrain Ltd, société basée à Londres, conçoit, développe, produit et vend des solutions et systèmes pour les moteurs, transmissions, systèmes hybrides et batteries. Le conseil d'administration est composé de sept membres dont trois sont issus de Renault Group, trois de Geely et un

d'Aramco. Les décisions sur les activités pertinentes nécessitent d'être approuvées à la majorité. Au regard de ces éléments, Renault Group exerce un contrôle conjoint sur la société HORSE Powertrain Ltd et de ce fait, comptabilise sa participation dans la société selon la méthode de mise en équivalence. La monnaie fonctionnelle de HORSE Powertrain Ltd est l'Euro.

05

13-A1. Informations financières résumées de HORSE Powertrain Ltd

Les comptes de HORSE Powertrain Ltd retenus pour la mise en équivalence dans les comptes de Renault Group, et résumés ci-après, sont les comptes consolidés en normes comptables IFRS arrêtés au 31 décembre 2024.

(en millions d'euros)	31 décembre 2024
Chiffre d'affaires	7 048
Dépreciations et amortissements	(800)
Produits d'intérêts	21
Charges d'intérêts	(74)
Impôts courants et différés	(7)
Résultat net	148
	Part des actionnaires de la société mère
	Part des participations ne donnant pas le contrôle
	143
	5
Autres éléments du résultat global	(7)
	Part des actionnaires de la société mère
	Part des participations ne donnant pas le contrôle
	(7)
	-
Résultat global	141
	Part des actionnaires de la société mère
	Part des participations ne donnant pas le contrôle
	136
	5
(en millions d'euros)	31 décembre 2024
Actifs non courants	9 118
Actifs courants	4 174
	Dont trésorerie et équivalents de trésorerie
	1 010
Total actifs	13 292
Capitaux propres	7 227
	Part des actionnaires de la société mère
	Part des participations ne donnant pas le contrôle
	7 140
	87
Passifs non courants	2 649
	Dont passifs financiers non courants
	2 068
Passifs courants	3 416
	Dont passifs financiers courants
	336
Total capitaux propres et passifs	13 292

(en millions d'euros)	31 mai 2024	Résultat 2024	Dividendes	Écart de conversion	Autres mouvements	31 décembre 2024
Capitaux propres	7 080	148	-	(8)	7	7 227
	Part des actionnaires de la société mère	7 000	143	-	(8)	7 140
	Part des participations ne donnant pas le contrôle	80	5	-	2	87



Renault Group

Information financière et comptable

13-A2. Opérations entre Renault Group et le Groupe HORSE Powertrain Ltd

Les tableaux ci-dessous présentent le montant total des ventes et achats réalisés entre Renault Group et HORSE Powertrain Ltd et ses filiales ainsi que les positions au bilan de Renault Group avec ces entités.

(en millions d'euros)	2024	
Au compte de résultat consolidé	Ventes ⁽¹⁾	Achats
HORSE Powertrain Ltd et ses filiales	-	(3 038)

(1) Renault Group exclut de son chiffre d'affaires les ventes à HORSE Powertrain Ltd et ses filiales car ces transactions sont qualifiées de travail à façon (740 millions d'euros au 31 décembre 2024).

(en millions d'euros)	31 décembre 2024				
A la situation financière consolidée	Actifs financiers ⁽¹⁾	Créances clients de l'Automobile	Autres actifs	Fournisseurs	Autres passifs
HORSE Powertrain Ltd et ses filiales	519	189	303	1 369	19

(1) Le Groupe a mis en place un financement auprès de l'entité HORSE Powertrain Ltd à hauteur de 258 millions à échéance du 31 mai 2027 ainsi qu'auprès de l'entité HORSE Powertrain Solutions S.L.U. société détenue à 100% par la co-entreprise HORSE Powertrain Ltd, à hauteur de 250 millions d'euros à échéance du 31 mai 2026. Ces financements, conclus à des conditions de marché, sont déduits de la position d'endettement net du Groupe (Note 6.10).

13-B. Informations relatives aux autres entreprises associées et coentreprises mises en équivalence

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)	2024		2023	
Au compte de résultat consolidé	Ventes aux sociétés mises en équivalence	Achats	Ventes aux sociétés mises en équivalence	Achats
Motorlu Araçlar İmal ve Satış A.Ş. (MAİS)	2 513	(43)	2 862	(20)
Renault Nissan Automotive India Private Limited (RNAIPL)	41	(227)	14	(334)
Flexis sas	335	-	-	-
EGT	5	(350)	10	(610)

(en millions d'euros)	31 décembre 2024				
A la situation financière consolidée	Actifs financiers	Créances clients de l'Automobile	Autres actifs	Fournisseurs	Autres passifs
Motorlu Araçlar İmal ve Satış A.Ş. (MAİS)	-	1	-	3	10
Renault Nissan Automotive India Private Limited (RNAIPL)	19	48	144	34	3
Flexis sas	45	25	-	-	-
EGT	-	6	72	66	-

(en millions d'euros)	31 décembre 2023				
A la situation financière consolidée	Actifs financiers	Créances clients de l'Automobile	Autres actifs	Fournisseurs	Autres passifs
Motorlu Araçlar İmal ve Satış A.Ş. (MAİS)	-	-	-	16	2
Renault Nissan Automotive India Private Limited (RNAIPL)	16	33	156	16	1
Flexis sas	-	-	-	-	-
EGT	-	6	31	27	-

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 14 – Stocks

05

(en millions d'euros)	31 décembre 2024			31 décembre 2023		
	Valeur brute	Dépréciation	Valeur nette	Valeur brute	Dépréciation	Valeur nette
Matières premières et fournitures	2 035	(245)	1 790	1 754	(228)	1 526
Encours de production	327	(2)	325	248	(2)	246
Véhicules d'occasion	908	(62)	846	913	(69)	844
Produits finis et pièces de rechange	2 057	(150)	2 507	2 458	(150)	2 308
TOTAL	5 927	(459)	5 468	5 373	(449)	4 924

Note 15 – Créances de Financement des ventes

15-A. Créances de Financement des ventes par nature

(en millions d'euros)	31 décembre 2024	31 décembre 2023
Créances sur le réseau de distribution	13 466	11 410
Crédits à la clientèle finale	25 573	25 001
Opérations de crédit-bail et assimilées	16 467	14 330
Valeur brute	55 506	50 741
Dépréciation	(1 151)	(1 126)
Valeur nette	54 355	49 615

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 2024		31 décembre 2023	
	Valeur au bilan	Juste valeur	Valeur au bilan	Juste valeur
Créances cédées maintenues au bilan	15 796	15 567	14 822	18 945
Passifs associés	6 320	6 338	4 324	4 364

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, Italie 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 2024, le Financement des ventes a lancé deux opérations publiques. Une transaction de 822 millions d'euros adossée à des prêts automobiles accordés par sa succursale allemande a été placée au cours du premier semestre 2024. La deuxième transaction a été émise pour 705 millions d'euros adossée à des crédits octroyés par sa filiale française. La succursale italienne a par ailleurs mis en place au cours du second semestre 2024 sa première titrisation privée de prêts automobiles pour un montant de financement de 600 millions d'euros.

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 le secteur Financement des ventes 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.



Renault Group

Information financière et comptable

15-C. Échéancier des créances de Financement des ventes

(en millions d'euros)	31 décembre 2024	31 décembre 2023
- 1 an	27 079	23 775
1 à 5 ans	26 917	25 487
+ 5 ans	359	354
TOTAL DES CRÉANCES DE FINANCEMENT DES VENTES - VALEUR NETTE	54 355	49 615

15-D. Répartition des créances de Financement des ventes par niveau de risque

Les créances de Financement des ventes sont classées dans une catégorie de risque en fonction de la détérioration potentielle du risque de crédit depuis leur comptabilisation initiale. De cette classification dépend le niveau de la provision pour perte de valeur attendue à comptabiliser pour chaque instrument :

- Bucket 1, créances saines : aucune dégradation ou dégradation non significative du risque de crédit depuis

l'origination, la perte de valeur correspond aux pertes attendues sur l'actif dans un horizon de 12 mois ;

- Bucket 2, créances dont le risque s'est dégradé depuis la comptabilisation initiale, la perte de valeur correspond aux pertes attendues sur l'actif sur l'intégralité de sa durée de vie ;
- Bucket 3, créances en défaut.

(en millions d'euros)	Crédit à la clientèle finale	Crédit au réseau de distribution	31 décembre 2024
Valeurs brutes	42 040	13 406	55 506
Créances saines	37 371	13 091	50 462
Créances dont le risque s'est dégradé depuis la comptabilisation initiale	3 458	279	3 737
Créances en défaut	1 211	96	1 307
% des créances en défaut sur le total des créances	2,9 %	0,7 %	2,4 %
Dépréciations	(1 102)	(49)	(1 151)
Dépréciation des créances saines	(257)	(26)	(283)
Dépréciation des créances dont le risque s'est dégradé depuis la comptabilisation initiale	(172)	(2)	(174)
Dépréciation des créances en défaut	(673)	(21)	(694)
VALEURS NETTES	40 938	13 417	54 355

(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	11 162	45 959
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

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

15-E. Exposition au risque de crédit de l'activité de financement des ventes

05

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 853 millions d'euros au 31 décembre 2024 contre 910 millions d'euros au 31 décembre 2023.

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 2024	31 décembre 2023
Valeurs brutes	1 740	1 578
Dépréciation pour pertes de crédit avérées ⁽¹⁾	(745)	(748)
Dépréciation pour pertes de crédit attendues	(5)	(5)
VALEURS NETTES	990	825

(1) Dont (687) millions d'euros relatifs à l'année 31 décembre 2024.

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-B0.

L'exposition maximale au risque de crédit des créances clients est représentée par la valeur nette comptable des créances.

Le modèle de dépréciation des créances clients de l'Automobile est présenté en Note 2-G.

Les informations relatives à la juste valeur figurent en Note 24-A.

Note 17 – Autres actifs courants et non courants

(en millions d'euros)	31 décembre 2024			31 décembre 2023		
	Non courant	Courant	Total	Non courant	Courant	Total
Charges diverses constatées d'avance	210	538	754	171	384	555
Créances fiscales (hors impôts exigibles courants)	100	1 952	2 112	108	1 773	1 941
Créances d'impôts	26	278	304	26	224	250
Autres créances	589	2 384	2 973	854	2 392	2 746
Titres et avances capitalisables de sociétés contrôlées et non consolidées ⁽¹⁾	62	-	62	65	-	65
Dérivés sur opérations initiées à des fins d'exploitation de l'Automobile	-	41	41	-	21	21
Dérivés sur opérations de financement du Financement des ventes	-	232	232	-	252	252
Actifs destinés à être cédés	-	-	-	-	4 022	4 022
TOTAL	1 063	5 425	6 478	784	9 068	9 852
dont valeur brute	1 175	5 504	6 679	920	14 173	15 093
dont dépréciation	(122)	(79)	(201)	(136)	(5 105)	(5 241)

(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 BV et Kadimate.

**Renault Group**

Information financière et comptable

Note 18 – Capitaux propres**18-A. Capital social**

Les actions d'autocontrôle ne donnent pas droit à dividende. Elles représentent 2% du capital de Renault S.A. au 31 décembre 2024 (1,80% au 31 décembre 2023).

Le Groupe Nissan, via sa filiale détenue à 100% Nissan Finance Co. Ltd., détient environ 15% du capital de Renault S.A.

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 13,90% au 31 décembre 2024 (13,88% au 31 décembre 2023).

Enfin, le Groupe couvre partiellement son investissement dans Nissan (Notes 12-E 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 d'une somme de 25 millions d'euros par Renault S.A. 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 S.A. a acquis 3 421 390 actions au cours moyen de 43,22 € et a vendu 3 409 415 actions au cours moyen de 43,17 €.

	Couverture de plan	Contrat de liquidité	31 décembre 2024	31 décembre 2023
Montant des titres d'autocontrôle (en millions d'euros)	243	(2)	241	212
Nombre de titres d'autocontrôle	5 796 286	23 603	5 819 889	5 324 520

18-D. Distributions

L'Assemblée générale mixte des actionnaires du 10 mai 2024 a décidé la distribution d'un dividende de 1,85 euro par action, soit 539,8 million d'euros intégralement versé au

31 décembre 2024. Au cours de l'année 2023, 72,0 millions d'euros de dividendes avaient été versés.

18-E. Écart de conversion

La variation de l'écart de conversion constatée sur la période s'analyse comme suit :

(en millions d'euros)	2024	2023
Variation de conversion constatée sur la valeur de la participation dans Nissan	(521)	(1 078)
Variation de conversion constatée en résultat dans la partie Nissan	99	135
Effet net d'impôts des opérations de couverture partielle de l'investissement dans Nissan (Note 12-E)	202	142
Variation totale de l'écart de conversion relatif à Nissan	(220)	(801)
Variations liées aux économies hyperinflationnistes	837	(183)
Autres variations de l'écart de conversion	154	(34)
VARIATION TOTALE DE L'ÉCART DE CONVERSION	271	(1 018)

Les variations relatives aux économies en hyperinflation comprennent 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.

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-F. Réserve de réévaluation des instruments financiers

05

18-F1. Variation de la réserve de réévaluation des instruments financiers

Les montants indiqués ci-dessous sont présentés nets des effets d'impôts.

(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 2023	(147)	36	(5)	(116)	(111)
Variations de juste valeur en capitaux propres	131	0	3	140	125
Transfert en résultat ⁽¹⁾	(107)	-	-	(107)	(107)
Solde au 31 décembre 2024	(123)	42	(2)	(83)	(93)

(1) La décomposition du transfert en résultat des montants relative 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.

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)	2024	2023
Marge opérationnelle	(153)	(161)
Autres produits et charges d'exploitation	7	(24)
Impôts courants et différés	39	39
MONTANT TOTAL TRANSFÉRÉ EN RÉSULTAT NET POUR LES COUVERTURES DE FLUX DE TRÉSORERIE	(107)	(146)

18-F3. Échéancier de transfert en résultat de la réserve de réévaluation des couvertures de flux de trésorerie

(en millions d'euros)	31 décembre 2024	31 décembre 2023
Moins d'un an	(52)	(113)
Plus d'un an	(18)	32
Réserve de réévaluation des couvertures de flux de trésorerie hors entreprises associées et coentreprises	(70)	(81)
Réserve de réévaluation des couvertures de flux de trésorerie des entreprises associées et coentreprises	(53)	(66)
TOTAL DE LA RÉSERVE DE RÉÉVALUATION DES COUVERTURES DE FLUX DE TRÉSORERIE	(123)	(147)

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.

Au 1^{er} semestre 2024, le plan 31 d'attribution d'actions de performance a été mis en place portant sur 1 873 milliers d'actions représentant une valorisation initiale de 59 millions d'euros. La période d'acquisition des droits est de 3 ans sans période d'inaccessibilité des actions.

Au 1^{er} semestre 2024, le plan Renaulution CEO d'attribution d'actions de performance a été mis en place portant sur 153 milliers d'actions représentant une valorisation initiale de 4 millions d'euros. La période d'acquisition des droits est de 4 ans avec une période d'inaccessibilité d'un an à compter de la date d'acquisition définitive.

L'opération d'actionariat salarié 2024 a permis aux collaborateurs éligibles en France et à l'international de se voir attribuer jusqu'à 14 actions gratuites (dont 7 par abondement) et d'acquérir des actions avec une décote de 30% sur le prix de référence. Au 31 décembre 2024, la charge au sens de la norme IFRS 2 comptabilisée au titre de ce plan s'établit à 45 millions d'euros.


Renault Group

Information financière et comptable

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 2024 (en millions d'euros)	Charge 2023 (en millions d'euros)	Prix de l'action à date d'attribution (en euros)	Taux d'intérêt	Durée	Dividende par action (en euros)
Plan 28 ⁽¹⁾	1 759	33,07	-	(1)	33,73	(0,01)%	3 ans	0,65
	43 987	33,07	(10)	(13)	33,73	(0,01)%	3 ans	0,65
Plan 29 - Salariés ⁽¹⁾	27 755	21,64	(9)	(9)	24,39	(0,02)%	3 ans	0,57-1,10
Plan 29 - CEO ⁽¹⁾	1 052	22,65	-	-	24,39	(0,02)%	3 ans	0,57-1,10
Plan 29 - Hyvia ⁽¹⁾	93	21,64	-	-	24,39	(0,02)%	3 ans	0,57-1,10
Plan 29 - Co-invest 2022 - CEO	192	34,74	-	-	43,13	3,10%	3 ans	1,40-1,88
Plan 29 - Co-invest 2022 - Salariés	5 337	33,08	(2)	(2)	43,13	3,10%	3 ans	1,40-1,88
Plan 30 - CEO ⁽¹⁾	1 419	29,92	-	-	33,33	3,23%	3 ans	1,39-1,89
Plan 30 - Salariés ⁽¹⁾	48 307	37,86	(16)	(14)	43,13	3,10%	3 ans	1,40-1,88
Plan 30 - CEO - Additionnel 2023	468	33,00	-	-	39,05	3,37%	3 ans	1,42-2,94
Plan 30 ter - Additionnel 2023	4 430	31,55	(1)	-	39,05	3,37%	3 ans	1,42-2,94
Plan 30 - Co-invest 2023 - CEO	144	28,75	-	-	39,05	3,37%	3 ans	1,42-2,94
Plan 30 - Co-invest 2023 - Salariés	1 714	27,30	(1)	-	39,05	3,37%	3 ans	1,42-2,94
Plan 31 - Salariés ⁽¹⁾	56 291	40,14	(12)	-	49,86	3,48%	3 ans	2,75-4,20
Plan 31 - CEO ⁽¹⁾	3 175	42,00	(1)	-	49,86	3,48%	3 ans	2,75-4,20
Renaulution CEO	4 370	33,51	(1)	-	49,86	3,48%	4 ans	2,75-4,20
TOTAL			(53)	(39)				

(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'attribution.

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 2024	Attribués	Droits définitivement acquis ⁽¹⁾	Perdus et autres ajustements	Droits en cours d'acquisition au 31 décembre 2024
Droits d'attribution d'actions	5 207 892	5 776 172	(5 138 405)	(157 245)	5 688 414

(1) Les droits d'attribution d'actions de performance définitivement acquis correspondent au plan 28 attribué en 2021 et au Renaulution Share plan attribué en 2024.

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-G2. Plans de performance et actions provenant de la part variable

05

N° de plan	Date d'attribution	Droits d'attribution au 31 décembre 2024	Date d'acquisition définitive	Période de conservation
Plan 28 ⁽¹⁾	23 avril 2021	-	23 avril 2024	Néant
Plan 29 - Salariés	25 mai 2022	1 530 100	25 mai 2025	Néant
Plan 29 - CEO	25 mai 2022	75 000	25 mai 2025	Néant
Plan 29 - HyVia	25 mai 2022	4 000	25 mai 2025	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	108 819	15 février 2026	15 février 2026 - 15 février 2028
Plan 30 - Salariés	15 février 2023	1 507 086	15 février 2026	Néant
Plan 30 - CEO	11 mai 2023	75 000	11 mai 2026	Néant
Plan 30 ter - Additionnel 2023	14 décembre 2023	174 615	14 décembre 2026	Néant
Plan 30 - Co-invest 2023 - Salariés	14 décembre 2023	78 495	14 février 2027	14 février 2027 - 14 décembre 2028
Plan 30 - Co-invest 2023 - CEO	14 décembre 2023	7 790	14 février 2027	14 février 2027 - 14 décembre 2028
Plan 30 - CEO - Additionnel 2023	14 décembre 2023	22 500	14 décembre 2026	Néant
Plan 31 - CEO	16 mai 2024	120 000	16 mai 2027	Néant
Plan 31 - Salariés	16 mai 2024	1 718 770	16 mai 2027	Néant
Renolution CEO	16 mai 2024	153 430	16 mai 2028	16 mai 2028 - 15 mai 2029
TOTAL		5 674 234		

18-H. Part des participations ne donnant pas le contrôle

		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)	
Nom de la filiale	Pays d'implantation	31 décembre 2024	31 décembre 2023	2024	2023	31 décembre 2024	31 décembre 2023	2024	2023
Automobile									
Renault Korea	Corée	47 %	47 %	26	31	464	480	(7)	(10)
OYAK Renault Otomobil Fabrikalari	Türkiye	48 %	48 %	76	68	279	282	(75)	(50)
JMEV	Chine	-	-	-	(12)	-	-	-	-
Autres				11	19	72	141	(13)	(3)
Total Automobile				113	106	815	903	(95)	(63)
Financement des ventes									
Banco RCI Brasil	Brésil	40 %	40 %	22	18	-	-	(14)	(24)
Rombo Compania Financiera	Argentine	40 %	40 %	3	-	-	-	-	-
RCI Colombia SA	Colombie	40 %	40 %	2	(7)	-	-	-	(4)
Autres				1	2	-	-	(2)	(2)
Total Financement des ventes				28	13	-	-	(16)	(30)
Total Services de Mobilité				(2)	(2)	(22)	(21)	-	-
TOTAL				139	117	793	882	(111)	(93)

Le Groupe a consenti aux actionnaires minoritaires de Banco RCI Brasil, Rombo Compania Financiera, RCI Colombia S.A., RCI Financial Services, S.r.l ainsi qu'Elto France sas en 2024,

des options de vente de leurs participations. Une dette est enregistrée au titre de ces options de vente parmi les autres dettes pour 123 millions d'euros pour la filiale brésilienne,

**Renault Group**

Information financière et comptable

14 millions d'euros pour la filiale argentine, 37 millions d'euros pour la filiale colombienne, 14 millions d'euros pour la filiale tchèque, et 23 millions d'euros pour la filiale française au 31 décembre 2024 (respectivement 109 millions d'euros, 10 millions d'euros, 25 millions d'euros, 15 millions d'euros et 0 euro au 31 décembre 2023). 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 Türkiye 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.

Note 19 – Provisions pour engagements de retraite et assimilés**19-A. Définition des régimes****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 représentant une charge de 400 millions d'euros en 2024 (400 millions d'euros en 2023).

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, Türkiye, 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.

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 ont porté leurs effets sur l'exercice 2024. L'évolution du cadre conventionnel en France s'est traduite par un changement de

régime correspondant à une homogénéisation des droits entre les entités signataires de l'accord interne et entre les statuts de salariés, et comprend une modification des modalités de calcul des indemnités de départ à la retraite.

Les provisions pour engagements de retraite et assimilés s'élèvent à 1 130 millions d'euros au 31 décembre 2024 (1 208 millions d'euros au 31 décembre 2023). Elles baissent de 78 millions d'euros au 31 décembre 2024. Les conséquences du changement de régime ont été comptabilisées en résultat net dans les états financiers au 31 décembre 2024 (140 millions d'euros). Le taux d'actualisation financière majoritairement utilisé pour valoriser les engagements en France est de 3,4 % au 31 décembre 2024 (3,3 % au 31 décembre 2023) et le taux d'augmentation des salaires est de 3 % au 31 décembre 2024 (2,4 % au 31 décembre 2023).

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).

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. 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 2024, le déficit déterminé selon le référentiel IFRS est évalué à 15 millions de livres pour le compartiment dédié de l'Automobile et à 1 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

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

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...).

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 2024		31 décembre 2023	
	Renault s.a.s.	Autres	Renault s.a.s.	Autres
Âge de départ à la retraite	60 à 67 ans	60 à 67 ans	60 à 65 ans	60 à 67 ans
Taux d'actualisation ⁽¹⁾	3,4 %	2 % à 4 %	3,3 %	1 % à 4 %
Taux d'augmentation des salaires	3 %	1 % à 3,2 %	2,4 %	1 % à 4,4 %
Duration des régimes	11 ans	10 à 15 ans	11 ans	6 à 20 ans
Engagement brut	528 millions d'euros	361 millions d'euros	580 millions d'euros	373 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'échéancier des engagements. Les références retenues pour la détermination du taux d'actualisation sont la courbe de taux zéro-coupon complétée de la courbe moyenne des spreads de 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 2024		31 décembre 2023	
	Automobile	Financement des ventes	Automobile	Financement des ventes
Taux d'actualisation financière ⁽¹⁾	6 %	5,5 %	5 %	4,4 %
Taux d'augmentation des salaires	NA	NA	NA	NA
Duration des régimes	15 ans	14,57 ans	14,5 ans	15 ans
Taux de rendement réel des actifs de couverture	-4 %	-0,4 %	0 %	7,5 %
Engagement brut	271 millions d'euros	30 millions d'euros	282 millions d'euros	32 millions d'euros
Juste valeur des fonds investis via des fonds de pension	237 millions d'euros	29 millions d'euros	227 millions d'euros	27 millions d'euros

(1) La référence retenue pour la détermination du taux d'actualisation est la courbe de taux déterminée par Deloitte à partir de l'indice IBoxx E des obligations corporates notées AA (DTRB E AA Corporate bond yield curve).

19-C. Charge nette de l'exercice

(en millions d'euros)	2024	2023
Coût des services rendus de la période	59	66
Coût des services passés et pertes (profits) sur liquidation	(145)	(25)
Intérêt net sur le passif (actif) net	43	42
Effets des mesures d'adaptation des effectifs	(14)	(2)
Charge (produit) net de l'exercice au compte de résultat	(57)	81



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 2024			
	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	896	(1)	-	895
Europe (hors France)	100	(65)	-	35
Amériques	2	-	-	2
Asie Pacifique	1	-	-	1
Eurasie ⁽¹⁾	49	-	-	49
Afrique Moyen-Orient	3	-	-	3
Total Indemnités de fin de carrière et indemnités de départ	1 051	(66)	-	985
Retraites complémentaires				
France	80	(69)	-	11
Royaume-Uni	301	(266)	-	35
Europe (hors France et Royaume-Uni) ⁽²⁾	205	(138)	-	67
Afrique Moyen-Orient	-	-	-	-
Amériques	3	-	-	3
Asie Pacifique	3	-	-	3
Total Retraites complémentaires	592	(473)	-	119
Autres avantages à long terme				
France ⁽³⁾	16	-	-	16
Europe (hors France)	2	-	-	2
Afrique Moyen-Orient	8	-	-	8
Total autres avantages à long terme	26	-	-	26
TOTAL ⁽⁴⁾	1 669	(539)	-	1 130

(1) Essentiellement la Turquie et la Roumanie.

(2) Essentiellement l'Allemagne et la Suisse.

(3) Médailles du travail.

(4) Part à moins d'un an du passif net total 21 millions d'euros et part à plus d'un an 1 109 millions d'euros.

19-D2. Échéancier du passif net au titre des prestations définies

(en millions d'euros)	31 décembre 2024				
	- 1 an	1 à 5 ans	5 à 10 ans	+ 10 ans	Total
Valeur actualisée de l'obligation	37	239	409	984	1 669
Juste valeur des actifs du régime	(16)	(71)	(88)	(364)	(539)
Plafonnement de l'actif	-	-	-	-	-
Passif (actif) net au titre de prestations définies	21	168	321	620	1 130

La duration moyenne pondérée des régimes s'élève à 12 années au 31 décembre 2024 (12 années au 31 décembre 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

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 2023	1767	(559)	-	1208
Coût des services rendus de la période	59	-	-	59
Coût des services passés et profits et pertes sur liquidation ⁽¹⁾	(145)	-	-	(145)
Intérêt net sur le passif (actif) net	60	(17)	-	43
Effets des mesures d'adaptation des effectifs	(14)	-	-	(14)
Charge (produit) de l'exercice 2024 au compte de résultat (Note 19-C)	(40)	(17)	-	(57)
Pertes et gains actuariels sur l'obligation découlant des changements d'hypothèses démographiques	3	-	-	3
Pertes et gains actuariels sur l'obligation découlant des changements d'hypothèses financières	49	-	-	49
Pertes et gains actuariels sur l'obligation découlant des effets d'expérience	4	-	-	4
Rendement net des actifs du régime (hors partie en intérêts nets)	-	23	-	23
Variation du plafonnement de l'actif (hors partie en intérêt net)	-	-	-	-
Charge (produit) de l'exercice 2024 en autres éléments du résultat global	56	23	-	79
Contributions versées aux fonds par l'employeur	-	(18)	-	(18)
Contributions versées aux fonds par les salariés	-	(3)	-	(3)
Prestations payées au titre du régime	(136)	54	-	(82)
Effet des variations de cours de change	13	(11)	-	2
Effet des variations de périmètre et autres	9	(8)	-	1
Solde au 31 décembre 2024	1669	(539)	-	1130

(1) Essentiellement Renault s.a. suit l'évolution du cadre conventionnel menant à un changement de régime qui homologue les droits entre les entités signataires et entre les associés salariés, ce qui comprend une modification des modalités de calcul des indemnités de départ à la retraite.

Le cumul des écarts actuariels net d'impôts (hors part des entreprises associées) enregistrés en autres éléments du résultat global est une charge de 650 millions d'euros au 31 décembre 2024 (charge de 649 millions d'euros au 31 décembre 2023).

Une baisse de 100 points de base des taux d'actualisation utilisés pour chacun des régimes entraînerait une

augmentation des engagements de 312 millions d'euros au 31 décembre 2024 (296 millions d'euros au 31 décembre 2023). De même, une hausse de 100 points de base des taux d'actualisation utilisés pour chacun des régimes entraînerait une diminution des engagements de 252 millions d'euros au 31 décembre 2024 (244 millions d'euros au 31 décembre 2023).

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 2024		
	Actifs cotés sur des marchés actifs	Actifs non cotés	Total
Fonds de pension			
Trésorerie et équivalents de trésorerie	4	-	4
Actions	64	-	64
Obligations	109	-	109
Parts dans des fonds communs de placement et autres	18	-	18
TOTAL FONDS DE PENSION	255	-	255
Compagnies d'assurance			
Trésorerie et équivalents de trésorerie	6	9	15
Actions	10	1	11
Obligations	128	29	157
Biens immobiliers	23	1	24
Parts dans des fonds communs de placement et autres	39	38	77
TOTAL COMPAGNIES D'ASSURANCE	206	78	284
TOTAL	461	78	539



Renault Group

Information financière et comptable

Les actifs des fonds de pension en obligations se rapportent principalement aux régimes localisés au Royaume-Uni (32%). Les contrats d'assurance en obligations concernent principalement la Suisse (49%) et l'Allemagne (19%). 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 -0,2% en 2024 (2,0% en 2023).

À ce jour, la meilleure estimation des contributions à verser aux fonds en 2024 est de l'ordre de 14 millions d'euros.

Les actifs de pension du Groupe ne comportent pas d'instruments financiers de Renault Group. Les investissements immobiliers ne comportent pas de biens immobiliers occupés par le Groupe.

Note 20 – Evolution des provisions pour risques et charges

(en millions d'euros)	Coûts de restructuration	Garantie	Litiges et risques fiscaux hors impôts sur les sociétés	Activités d'assurance ⁽¹⁾	Engagements donnés et autres	Total
Au 31 décembre 2023	249	887	178	241	799	2 354
Dotations aux provisions	32	586	70	42	654	1 384
Reprises de provisions pour consommation	(105)	(610)	(66)	(48)	(368)	(1 197)
Reprises reliquats de provisions non consommées	(12)	(2)	(31)	-	(96)	(141)
Mouvements de périmètre	-	(7)	1	-	(32)	(38)
Erreurs de conversion et autres mouvements	(9)	8	(2)	-	(4)	(7)
Au 31 décembre 2024⁽²⁾	155	862	150	236	953	2 355

(1) Il s'agit des provisions techniques des compagnies d'assurance de l'activité Rénolément des véhicules.

(2) Part à moins d'un an du total des provisions 1 063 millions d'euros et part à plus d'un an 1 272 millions d'euros.

En 2024, 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 2024, les autres provisions comprennent 207 millions d'euros de provisions constituées dans le cadre de l'application de réglementations liées à l'environnement

(143 millions d'euros au 31 décembre 2023). 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 252 millions d'euros (187 millions d'euros au 31 décembre 2023).

Note 21 – Autres passifs courants et non courants

(en millions d'euros)	31 décembre 2024			31 décembre 2023		
	Non courant	Courant	Total	Non courant	Courant	Total
Impôts exigibles courants	-	370	370	-	359	359
Provisions d'impôts sur les résultats relatives à des positions fiscales incertaines	275	-	275	236	20	256
Dettes fiscales (hors impôts exigibles courants)	8	1 367	1 375	11	1 054	1 065
Dettes sociales	24	1 406	1 430	26	1 325	1 351
Dettes diverses	247	6 177	6 424	163	5 684	5 847
Produits différés	586	1 806	2 392	742	1 470	2 212
Dérivés sur opérations initiées à des fins d'exploitation de l'Automobile	-	90	90	-	171	171
Passifs liés aux actifs destinés à être cédés	-	-	-	-	1 075	1 075
Total des autres passifs	865	10 846	11 711	942	10 779	11 721
TOTAL	1 140	11 216	12 356	1 178	11 158	12 336

Les dettes diverses courantes correspondent notamment aux dettes sur fournisseurs d'immobilisations pour 455

millions d'euros (537 millions d'euros au 31 décembre 2023), aux charges à payer au titre de programmes d'incitation à la

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

vente pour 3 318 millions d'euros (3 046 millions d'euros au 31 décembre 2023) et aux produits constatés d'avance dans le cadre des contrats de ventes de véhicules avec engagement de reprise pour 468 millions d'euros (521 millions d'euros au 31 décembre 2023). 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

(en millions d'euros)	Contrats de services automobiles		Contrats de Coopérations	
	2024	2023	2024	2023
Produits différés au 1 ^{er} janvier	947	880	830	1 037
Produits différés encaissés au cours de la période	522	488	251	133
Produits différés reconnus en chiffre d'affaires au cours de la période	(439)	(422)	(484)	(328)
Variations de périmètre	-	-	-	-
Écarts de conversion et autres mouvements	(3)	1	7	(12)
Produits différés au 31 décembre	1 027	947	604	830
Dont part à moins d'un an	891	811	587	816
Dont part à plus d'un an et moins de 3 ans	125	124	10	6
Dont part à plus de 3 ans et moins de 5 ans	11	12	7	8

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 2024			31 décembre 2023		
	Non courant	Courant	Total	Non courant	Courant	Total
Titres de sociétés non contrôlées	58	-	58	77	-	77
Valeurs mobilières et titres de créances négociables	-	533	533	-	500	500
Dérivés actifs sur opérations de financement de l'Automobile	48	356	404	55	119	174
Prêts et autres	1 035	784	1 819	563	605	1 168
TOTAL ACTIFS FINANCIERS	1 141	1 673	2 814	695	1 224	1 919
Dont valeur brute	1 219	1 682	2 901	733	1 241	1 974
Dont dépréciation	(78)	(9)	(87)	(38)	(17)	(55)
Équivalents de trésorerie ⁽¹⁾	-	9 756	9 756	-	9 105	9 105
Trésorerie	-	12 786	12 786	-	11 572	11 572
TOTAL TRÉSORERIE ET ÉQUIVALENTS DE TRÉSORERIE	-	22 542	22 542	-	20 677	20 677

(1) Les équivalents de trésorerie sont principalement composés de dépôts bancaires à terme sur des maturités inférieures ou égales à 3 mois pour 6 099 millions d'euros (5 310 millions d'euros au 31 décembre 2023) 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 3 399 millions d'euros (3 688 millions d'euros au 31 décembre 2023).

Dans le cadre des apports, le Groupe a mis en place un financement auprès de l'entité HORSE Powertrain Solutions S.L.U, société détenue à 100% par la co-entreprise HORSE Powertrain Ltd, à hauteur de 250 millions d'euros à échéance du 31 mai 2026 et auprès de HORSE Powertrain Ltd

à hauteur de 258 millions à échéance du 31 mai 2027. Ces financements, conclus à des conditions de marché, sont déduits de la position d'endettement net du Groupe (Note 6.1A.4).

22-B. Titres de sociétés non contrôlées

Les titres des sociétés non contrôlées incluent au 31 décembre 2024 un montant de 39 millions d'euros (34 millions d'euros au 31 décembre 2023) 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 Group au 31 décembre 2024 s'élève à 73 millions d'euros (77 millions d'euros au 31 décembre 2023).



Renault Group

Information financière et comptable

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 2024 (888 millions d'euros au 31 décembre 2023).

Note 23 – Passifs financiers et dettes de Financement des ventes**23-A. Ventilation courant / non courant**

(en millions d'euros)	31 décembre 2024			31 décembre 2023		
	Non courant	Courant	Total	Non courant	Courant	Total
Titres participatifs Renault S.A.	260	-	260	258	-	258
Emprunts obligataires	4 631	2 283	6 914	6 945	1 405	8 440
Autres dettes représentées par un titre	-	665	665	-	796	796
Emprunts auprès des établissements de crédit	52	296	348	161	404	665
- Dont emprunts en France	50	118	168	160	243	403
- Dont emprunts au Brésil	-	49	49	-	32	32
- Dont emprunts au Maroc	-	48	48	-	130	130
Dettes locatives	441	103	544	461	94	555
Autres passifs financiers ⁽¹⁾	141	263	404	148	233	381
Passifs financiers de l'Automobile hors dérivés	5 525	3 610	9 135	7 973	3 112	11 085
Dérivés passifs sur opérations de financement de l'Automobile	40	368	417	71	333	404
Passifs financiers de l'Automobile	5 574	3 978	9 552	8 044	3 445	11 489
Passifs financiers du secteur Services de Mobilité ⁽²⁾	14	8	22	10	3	22
Dettes subordonnées et Titres participatifs Diaa ⁽³⁾	1 678	-	1 678	893	-	893
Passifs financiers	7 266	3 986	11 252	8 956	3 448	12 404
Emprunts obligataires	-	16 434	16 434	-	14 184	14 184
Autres dettes représentées par un titre	-	7 811	7 811	-	6 131	6 131
Emprunts auprès des établissements de crédit	-	4 864	4 864	-	4 649	4 649
Autres dettes porteuses d'intérêts, y compris les dettes locatives ⁽⁴⁾	-	31 007	31 007	-	28 780	28 780
Dettes de Financement des ventes hors dérivés	-	60 116	60 116	-	53 744	53 744
Dérivés passifs sur opérations de financement du Financement des ventes	-	322	322	-	351	351
Dettes de Financement des ventes	-	60 438	60 438	-	54 095	54 095
TOTAL PASSIFS FINANCIERS ET DETTES DE FINANCEMENT DES VENTES	7 266	64 424	71 690	8 956	57 543	66 499

(1) La dette financière relative aux achats en substance des contrats locatifs comptabilisés en application d'IAS 16 représentait 117 millions d'euros au 31 décembre 2024 (121 millions d'euros au 31 décembre 2023).

(2) Les passifs financiers du secteur Services de Mobilité y compris les financements Intérimés s'élèvent à 227 millions d'euros (35 millions d'euros au 31 décembre 2023).

(3) Compréhension des titres subordonnés de RDI Banque pour un montant de 1 647 millions d'euros au 31 décembre 2024 (565 millions d'euros au 31 décembre 2023).

(4) Compréhension des dettes locatives relatives au secteur Financement des ventes pour 64 millions d'euros au 31 décembre 2024 (58 millions d'euros au 31 décembre 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

23-B. Variation des passifs financiers de l'Automobile et des dérivés actifs sur opérations de financement

05

	31 décembre 2023	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 2024
(en millions d'euros)						
Titres participatifs Renault S.A.	258	-	-	-	2	260
Emprunts obligataires	8 440	(1 631)	-	53	52	6 914
Autres dettes représentées par un titre	706	(140)	-	-	9	665
Emprunts auprès des établissements de crédit	655	(267)	(12)	(10)	(18)	348
Dettes locatives	555	(80)	(14)	(11)	103	544
Autres passifs financiers	381	(194)	71	121	25	404
Passifs financiers de l'Automobile hors dérivés	11 085	(2 321)	45	153	173	9 135
Dérivés passifs sur opérations de financement de l'Automobile	404	105	(1)	(125)	34	417
Total passifs financiers de l'Automobile (a)	11 489	(2 216)	44	28	207	9 552
Dérivés actifs sur opérations de financement de l'Automobile (b)	174	245	(1)	-	(14)	404
Variation nette des passifs financiers de l'Automobile dans le tableau des flux de trésorerie sectoriel (section 2.2.5) (a) - (b)		(2 461)				
Passifs financiers des Services de Mobilité	22	16	(40)	9	15	22
VARIATION NETTE DES PASSIFS FINANCIERS DANS LE TABLEAU DES FLUX DE TRÉSORERIE CONSOLIDÉS		(2 445)				

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 S.A. 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 323 euros à la date du 31 décembre 2024 (293 euros au 31 décembre 2023). La dette financière évaluée sur la base du cours de bourse s'établit à 258 millions d'euros (234 millions d'euros au 31 décembre 2023).

Évolution des emprunts obligataires et autres dettes de l'Automobile

En 2024, Renault S.A. n'a souscrit aucun nouvel emprunt obligataire. Les remboursements des emprunts obligataires s'établissent à 1 578 millions d'euros.

Évolution des dettes de Financement des ventes

Le secteur Financement des ventes a émis l'équivalent de 5,1 milliards d'euros sur le marché obligataire en 2024. Ce

montant se compose de six émissions publiques senior en Euro respectivement de 2 ans et un jour (400 millions d'euros), 3,5 ans (800 millions d'euros), 4 ans (600 millions d'euros Green bond), 5 ans (700 millions d'euros), 6 ans (800 millions d'euros) et 7 ans (700 millions d'euros) et une émission en CHF de 5 ans (120 millions de francs suisses, soit 127 millions d'euros). La filiale polonaise du secteur Financement des ventes a par ailleurs émis deux émissions à 3 ans pour un total de 850 millions de zlotys polonais, soit 199 millions d'euros. Le secteur Financement des ventes a également renforcé sa structure de capital en émettant une deuxième souche de dette subordonnée Tier 2 NO 10.25Y NO 5.25 (750 millions d'euros).

Le secteur Financement des ventes a procédé au remboursement au 2nd semestre 2024 de deux tirages de son programme TLTRO III émis par la Banque Centrale Européenne (BCE) au cours de l'année 2021 pour 1 500 millions d'euros et venant à échéance.

En 2024 l'activité dépôts progresse de 2 349 millions d'euros et est assortie d'une progression des produits à terme. Ceux-ci augmentent de 1 857 millions d'euros, les produits à vue ne progressent de leur côté que de 492 millions d'euros, traduisant une anticipation de baisse des taux de la part des épargnants. 88,4 % de ces dépôts sont couverts par un régime de garantie des dépôts à fin décembre 2024 contre 89,2 % en fin 2023.

Dans le cadre de la couverture de certains passifs à taux variable (dépôts), 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 produit net



Renault Group

Information financière et comptable

bancaire a été négativement impacté par un effet des instruments dérivés classés en juste valeur par résultat de (6) millions d'euros et par les swaps de change d'un total de (45) millions d'euros.

Sorties de trésorerie relatives aux contrats de location

Les sorties de trésorerie relatives aux contrats de location retraités selon IFRS 16 s'élèvent à 192 millions d'euros en 2024 (170 millions d'euros en 2023). Ce montant inclut le remboursement du nominal des dettes locatives pour 161 millions d'euros en 2024 (142 millions d'euros en 2023) et des intérêts pour 31 millions d'euros en 2024 (27 millions d'euros en 2023).

Les sorties de trésorerie relatives aux contrats de location retraités en achats en substance selon IAS16 s'élèvent à 8 millions d'euros en 2024 (13 millions d'euros en 2023). Ce montant n'inclut pas le remboursement des intérêts.

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 2024.

Les sorties de trésorerie relatives aux contrats de location bénéficiant de l'exemption court terme ou de faible valeur s'élèvent à 112 millions d'euros en 2024 (98 millions d'euros en 2023) (Note 5-C).

La sortie future possible de trésorerie due à l'exercice d'options de prolongation sur des contrats de location en cours est estimée à 27 millions d'euros. Les montants liés à la sortie future possible de trésorerie due à des contrats signés dont la date de prise d'effet intervient postérieurement à la fin de l'exercice sont reportés en Note 28-A.

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 s.a.s. sous la forme de prêts rémunérés.

Les titres participatifs Renault S.A. 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 2024									
	Valeur au bilan	Total des flux contractuels	-1 an			1 à 2 ans	2 à 3 ans	3 à 4 ans	4 à 5 ans	+ 5 ans
			0 à 3 mois	3 à 12 mois	Total					
Emprunts obligataires Renault S.A. 2017	750	750	-	750	750	-	-	-	-	-
Emprunts obligataires Renault S.A. 2018	750	750	-	-	-	750	-	-	-	-
Emprunts obligataires Renault S.A. 2019	1500	1500	-	1000	1000	-	500	-	-	-
Emprunts obligataires Renault S.A. 2020	1000	1000	-	-	-	1000	-	-	-	-
Emprunts obligataires Renault S.A. 2021	1100	1100	-	-	-	-	500	600	-	-
Emprunts obligataires Renault S.A. 2022	1788	1788	-	495	495	1288	-	-	-	-
Intérêts courus, frais et primes	31	31	(3)	41	38	(6)	(1)	-	-	-
Total emprunts obligataires	6 914	6 914	(3)	2 286	2 283	3 032	999	600	-	-
Autres dettes représentées par un titre	665	665	855	310	665	-	-	-	-	-
Emprunts auprès des établissements de crédit	348	348	162	135	297	1	50	-	-	-
Dont emprunts en France	168	168	65	53	118	-	50	-	-	-
Dont emprunts au Brésil	49	49	49	-	49	-	-	-	-	-
Dont emprunts au Maroc	48	48	48	-	48	-	-	-	-	-
Dettes locatives	544	558	51	55	106	163	51	54	54	130
Autres passifs financiers	404	310	182	23	205	18	34	15	18	20
Total autres passifs financiers	1 961	1 881	750	523	1 273	182	135	69	72	150
Intérêts futurs sur emprunts obligataires et autres passifs financiers	-	19	3	9	12	6	1	-	-	-
Titres participatifs	260	257	-	-	-	-	-	-	-	257
Dérivés passifs sur opérations de financement	417	417	219	149	368	43	2	3	1	-
TOTAL DES PASSIFS FINANCIERS DE L'AUTOMOBILE	9 552	9 488	969	2 967	3 936	3 263	1 137	672	73	407

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

Echéancier des dettes et passifs financiers du Financement des ventes

05

31 décembre 2024										
(en millions d'euros)	Valeur au bilan	Total des flux contractuels	-1 an		Total	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						
Emprunts obligataires RCI Banque 2017	590	600	-	600	600	-	-	-	-	-
Emprunts obligataires RCI Banque 2018	1 286	1 300	550	-	550	750	-	-	-	-
Emprunts obligataires RCI Banque 2019	633	650	-	-	-	650	-	-	-	-
Emprunts obligataires RCI Banque 2020	790	763	13	-	13	-	750	-	-	-
Emprunts obligataires RCI Banque 2021	122	123	63	40	103	20	-	-	-	-
Emprunts obligataires RCI Banque 2022	3 101	3 100	89	1 767	1 856	94	500	650	-	-
Emprunts obligataires RCI Banque 2023	4 503	4 403	-	235	235	1 097	819	962	750	-
Emprunts obligataires RCI Banque 2024	5 130	5 099	-	8	8	503	1 489	98	1 441	1 500
Intérêts courus, frais et primes	332	332	79	205	284	43	11	(2)	(3)	(1)
Total emprunts obligataires	16 434	16 430	794	2 855	3 649	3 817	3 509	1 708	2 188	1 499
Autres dettes représentées par un titre	7 811	7 818	1 033	1 510	2 543	2 490	2 312	396	77	-
Emprunts auprès des établissements de crédit	4 804	4 804	2 846	1 099	3 945	404	349	106	-	-
Dettes locatives	84	84	7	20	27	24	21	3	3	6
Autres dettes porteuses d'intérêts	30 923	30 923	21 092	4 187	25 279	3 612	1 076	751	205	-
Total autres passifs financiers	43 682	43 689	24 978	6 816	31 794	6 590	3 758	1 256	285	6
Intérêts futurs sur emprunts obligataires et autres passifs financiers		3 029	160	571	731	787	594	429	247	241
Dettes subordonnées et titres participatifs	1 678									
Diac										
Dérivés passifs sur opérations de financement	322	(13)	17	(6)	11	(28)	(6)	9	1	-
TOTAL DETTES ET PASSIFS FINANCIERS DU FINANCEMENT DES VENTES	62 116	63 135	25 949	10 236	36 185	11 166	7 915	3 402	2 721	1 746

Echéancier des passifs financiers des Services de Mobilité

31 décembre 2024								
(en millions d'euros)	Valeur au bilan	Total des flux contractuels	-1 an		Total	1 à 2 ans	2 à 3 ans	3 à 4 ans
			0 à 3 mois	3 à 12 mois				
Autres dettes porteuses d'intérêts	22	22	4	4	8	14	-	-
Total autres passifs financiers	22	22	4	4	8	14	-	-
Dérivés passifs sur opérations de financement	-	-	-	-	-	-	-	-
TOTAL DES PASSIFS FINANCIERS DU SECTEUR MOBILITÉS	22	22	4	4	8	14	-	-

23-E. Financement par cessions de créancesFinancement 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 créances cédées sont décomptabilisées lorsque l'essentiel des risques et avantages qui leur sont associés est transféré à ces tiers, tel que décrit en Note 2-P.

Les financements par cessions de créances commerciales et le financement Réseau par le secteur Financement des ventes sont les suivants :


Renault Group

Information financière et comptable

	31 décembre 2024		31 décembre 2023	
	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	2 010	258	1 698	335
Financement du Réseau indépendant de l'Automobile	-	10 119	-	8 380
TOTAL CÉDÉ	2 010	10 377	1 698	8 715

Le total des créances fiscales cédées et décomptabilisées en 2024 représente 310 millions d'euros et correspond à des créances de TVA (128 millions d'euros de créances de CIR et 105 millions d'euros de TVA en 2023).

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 2024.

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 2024							
Valeur au bilan							
			Juste valeur par résultat net	Juste valeur par capitaux propres	Coût amorti	Instruments de capitaux propres - évalués selon leur norme de référence	Niveau de Juste Valeur des actifs financiers à la juste valeur
ACTIFS FINANCIERS ET AUTRES ACTIFS	Notes	Total					
(en millions d'euros)							
Créances de Financement des ventes	15	54 355	-	-	54 355	53 920 ^{hi}	3
Créances clients de l'Automobile	16	990	-	-	990	ta	
Créances fiscales (y compris impôts exigibles)	17	2 410	-	-	2 410	ta	
Autres créances et charges constatées d'avance	17	3 727	-	-	3 727	ta	
Dérivés actifs s/opérations d'exploitation de l'Automobile	17	41	-	41	-		2
Dérivés actifs s/opérations de financement du Financement des ventes	17	232	85	147	-		2
Titres de sociétés contrôlées non consolidées	17	62			-	62	
Titres de sociétés non contrôlées	22	58	58	-	-		3
Valeurs mobilières et titres de créances négociables	22	533	140	393	-		1
Dérivés actifs s/opérations de financement de l'Automobile	22	404	404	-	-		2
Prêts et autres	22	1 819	-	-	1 819	ta	3
Trésorerie et Equivalents de trésorerie	22	22 542	3 493	160	18 889	ta	1 & 3
TOTAL DES ACTIFS FINANCIERS ET AUTRES ACTIFS		87 179	4 180	741	82 196	62	53 920

- (1) La juste valeur des créances de Financement des ventes est estimée en actualisant les flux futurs, au taux auquel des prêts similaires (conditions, échéancier et qualité du débiteur) seraient accordés à la date de clôture. Les créances ayant une durée de vie inférieure à un an ne sont pas actualisées, leur juste valeur ne présentant pas d'écart significatif avec leur valeur nette comptable. La juste valeur ainsi déterminée relève du niveau 3, l'évaluation étant réalisée selon des modèles reconnus pour lesquels certaines données significatives, telles que le risque de crédit associé au portefeuille de créances, ne sont pas basées sur des données de marché observables.
- (2) Le Groupe n'indique pas la juste valeur des actifs financiers tels que les créances clients de l'Automobile, les créances fiscales ou la trésorerie et les équivalents de trésorerie, car leur valeur comptable nette, après dépréciation est une approximation raisonnable de la juste valeur.

31 décembre 2024							
Valeur au bilan							
			Juste valeur par résultat net	Juste valeur par capitaux propres	Coût amorti	Juste Valeur des passifs financiers au coût amorti	Niveau de Juste Valeur des passifs financiers à la juste valeur
PASSIFS FINANCIERS ET AUTRES PASSIFS	Notes	Total					
(en millions d'euros)							
Dettes fiscales (y compris impôts exigibles)	21	1 745			1 745	ta	
Dettes sociales	21	1 430			1 430	ta	
Dettes diverses et produits différés	21	8 816			8 816	ta	
Dettes fournisseurs	21	9 809			9 809	ta	
Dérivés passifs s/opérations d'exploitation de l'Automobile	21	90	-	90			2
Titres participatifs Renault	23	260			260	258 ^{hi}	
Titres participatifs Diaa	23	10	10				1
Dettes subordonnées	23	1 668			1 668	1 605 ^{hi}	
Emprunts obligataires	23	23 348			23 348	23 348 ^{hi}	
Autres dettes représentées par un titre	23	8 476			8 476	8 079 ^{hi}	
Emprunts auprès des établissements de crédit	23	5 212			5 212	5 232 ^{hi}	
Dettes locatives en application d'IFRS 16	23	628			628	628 ^{hi}	
Autres dettes porteuses et non porteuses d'intérêts	23	31 349			31 349	31 349 ^{hi}	
Dérivés passifs s/opérations de financement de l'Automobile	23	417	415	2			2
Dérivés passifs s/opérations de financement du Financement des ventes	23	322	88	234			2
TOTAL DES PASSIFS FINANCIERS ET AUTRES PASSIFS		93 580	513	326	92 741	71 099	

- (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 DIAA 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 2024, pour des emprunts de conditions et échéancier 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.



Renault Group

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 (54 355 millions d'euros au 31 décembre 2024, 49 015 millions d'euros au 31 décembre 2023), des prêts et autres (1 819 millions d'euros au 31 décembre 2024, 1 108 millions d'euros au 31 décembre 2023), de titres de sociétés non contrôlées (58 millions d'euros au 31 décembre 2024, 77 millions d'euros au 31 décembre 2023) ainsi que de

certaines 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.

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	-	-	(103)	(4)	(107)
Résultat financier	02	-	(74)	02	50
Effet en résultat des instruments financiers dans l'Automobile	02	-	(177)	58	(57)
Marge opérationnelle	0	00	310	209	585
Effet en résultat du Financement des ventes	0	00	310	209	585
Total gains et pertes en résultat	08	00	133	207	528

(1) Y compris les passifs financiers faisant l'objet d'une couverture à 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 2024	31 décembre 2023
Variation de juste valeur de l'instrument de couverture	126	185
Variation de juste valeur de l'élément couvert	(130)	(201)
Impact net en résultat des couvertures de juste valeur	(4)	(16)

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	Nominal par échéance		
	Actif	Passif		- 1 an	1 à 5 ans	+ 5 ans
31 décembre 2024						
Couverture de flux de trésorerie	-	-	90	90	-	-
Couverture de juste valeur	-	-	-	-	-	-
Couverture d'investissement net	-	-	-	-	-	-
Dérivés non qualifiés de couverture	383	392	30 410	28 368	2 047	-
Total risque de change	383	392	30 506	28 459	2 047	-
Couverture de flux de trésorerie	-	2	229	179	50	-
Couverture de juste valeur	-	-	-	-	-	-
Dérivés non qualifiés de couverture	24	23	1 002	209	1 393	-
Total risque de taux	24	25	1 831	388	1 443	-
Couverture de flux de trésorerie	38	90	930	528	402	-
Couverture de juste valeur	-	-	-	-	-	-
Dérivés non qualifiés de couverture	-	-	3	3	-	-
Total risque matières premières	38	90	933	531	402	-
Total secteur Automobile	445	507	33 270	29 378	3 892	-

Présentation générale de Renault Group	Développement durable	Gouvernement d'entreprise	Risque et contrôle	Information financière et comptable	Information sur la société, le capital et l'actionariat	Assemblée Générale	Informations complémentaires

Information financière et comptable

La juste valeur des dérivés du Financement des ventes correspond à leur valeur au bilan :

(en millions d'euros)	Valeur au bilan		Nominal par échéance			
	Actif	Passif	Nominal	- 1 an	1 à 5 ans	+ 5 ans
31 décembre 2024						
Couverture de flux de trésorerie	-	-	-	-	-	-
Couverture de juste valeur	-	-	-	-	-	-
Couverture d'investissement net	-	1	34	34	-	-
Dérivés non qualifiés de couverture	15	13	108	24	84	-
Total risque de change	15	14	142	58	84	-
Couverture de flux de trésorerie	106	180	15 352	3 880	11 460	-
Couverture de juste valeur	101	89	7 434	672	5 312	1 450
Dérivés non qualifiés de couverture	10	39	4 480	3 600	874	-
Total risque de taux	217	308	27 266	8 164	17 652	1 450
TOTAL SECTEUR FINANCEMENT DES VENTES	232	322	27 408	8 222	17 736	1 450

05

25-A2. Accords de compensation et autres engagements similaires

Conventions cadre relatives aux opérations sur instruments financiers à terme et accords similaires

Le Groupe négocie ses contrats d'instruments dérivés à terme sous les conventions-cadres de l'*International Swaps and Derivatives Association* (ISDA) et de la FBF (Fédération Bancaire Française).

La survenance d'un cas de défaut donne à la partie non défaillante le droit de suspendre l'exécution de ses

obligations de paiement et au paiement ou à la réception d'un solde de résiliation pour l'ensemble des transactions résiliées.

Les conventions-cadres ISDA et FBF ne répondent pas aux critères de compensation dans les états financiers. Le Groupe ne dispose actuellement d'un droit juridiquement exécutoire de compenser les montants comptabilisés qu'en cas de défaut ou d'événement de crédit.

Tableau de synthèse des compensations des actifs et passifs financiers

(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 2024					
ACTIF					
Dérivés actifs sur opérations de financement de l'Automobile	404	(300)	-	-	104
Dérivés actifs sur opérations de financement du Financement des ventes	232	(153)	-	-	79
Créances de Financement des ventes sur le réseau ⁽¹⁾	637	-	(180)	-	451
TOTAL ACTIF	1 273	(453)	(180)	-	634
PASSIF					
Dérivés passifs sur opérations de financement de l'Automobile	417	(300)	-	-	117
Dérivés passifs sur opérations de financement du Financement des ventes	322	(153)	-	-	169
TOTAL PASSIF	739	(453)	-	-	286

(1) Créances de Financement des ventes consenties par Banco RCI (Brésil), dont les expositions sont couvertes par le nantissement des « litres de cambio » souscrits par les concessionnaires et présentés parmi les autres débiteurs présentés par un titre.

**Renault Group**

Information financière et comptable

25-B. Gestion des risques financiers-

Le Groupe est exposé aux risques financiers suivants :

- Risque de liquidité ;
- Risques de marché (change, taux, actions et matières premières) ;
- Risque de crédit client et réseau et risque de contrepartie bancaire.

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 S.A. 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 S.A. dispose de plusieurs programmes de dettes au 31 décembre 2024 :

- 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 S.A. ainsi que ses programmes de dettes font l'objet de notations financières auprès de plusieurs agences. S&P a maintenu en décembre 2024 sa perspective à stable ainsi que sa notation à BB+. Moody's a rehaussé le 9 mai 2024 la perspective de stable à positive tout en maintenant sa notation à Ba1. Les agences japonaises R&I et JCR ont affirmé leur notation A- avec perspective stable, le 23 mai et le 27 mars 2024 respectivement.

La gestion des risques financiers diffère selon les secteurs opérationnels. Les risques décrits ci-après concernent le secteur Automobile et le Financement des ventes. Le secteur Services de Mobilité ne présente pas de risques financiers spécifiques, son financement étant assuré par le secteur Automobile.

En 2024, Renault S.A. a maintenu son accès aux financements court terme grâce à l'utilisation de son programme de NEU OP.

Renault S.A. dispose également d'accords de crédit confirmés auprès d'établissements bancaires pour un montant de 3,3 milliards d'euros au 31 décembre 2024 (3,3 milliards d'euros au 31 décembre 2023). Ces lignes de crédit ont une maturité supérieure à un an et ne sont pas utilisées au 31 décembre 2024 (comme au 31 décembre 2023). Elles constituent une réserve de liquidité pour l'Automobile. La maturité des passifs financiers de l'Automobile au 31 décembre 2024 est présentée en Note 23- D.

La documentation contractuelle des accords de crédit confirmés, des financements bancaires et de marché de Renault S.A. 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 2024, l'Automobile dispose d'une réserve de liquidité de 18,5 milliards d'euros qui lui permet de faire face à ses engagements à 12 mois. Elle est constituée de 15,3 milliards d'euros de trésorerie et équivalents de trésorerie minorés de 0,1 milliards de trésorerie à tiers et de 3,3 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), 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.

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 secteur Financement des ventes a émis l'équivalent de 5,1 milliards d'euros sur le marché obligataire en 2024 (Note 23-C).

Sur le marché de la titrisation, le secteur Financement des ventes a placé deux opérations publiques au cours de l'année 2024. La première opération placée pour 822 millions d'euros de titres adossés à des prêts automobiles accordés par sa succursale allemande. La deuxième opération émise pour 705 millions d'euros de titres adossés à des crédits octroyés par sa filiale française. La succursale italienne a par ailleurs mis en place au cours du second semestre 2024 sa première titrisation privée de prêts automobiles pour un montant de financement de 600 millions d'euros. 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 deux années supplémentaires. Leur montant a été augmenté pour atteindre 700 millions de livres sterling au Royaume-Uni et 450 millions d'euros en Allemagne.

L'activité de collecte d'épargne s'est montrée dynamique en 2024. Les encours d'épargne collectée ont progressé de

2,3 milliards d'euros depuis le début d'année pour s'établir à 30,5 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, 5,0 milliards d'euros d'actifs hautement liquides (HQLA) et 0,2 milliards d'euros d'actifs financiers, 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 2024, la réserve de liquidité du Financement des ventes (périmètre Europe) s'établit à 14,8 milliards d'euros (14,0 milliards d'euros au 31 décembre 2023).

Les émissions et programmes du secteur Financement des ventes font l'objet de notations financières auprès de plusieurs agences. Le 19 décembre 2024, S&P a maintenu la notation de ROI Banque à BBB- avec perspective stable. Moody's a maintenu le 05 juin 2024 la notation Baa1 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 2024.

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 2024, une hausse de 1 % de l'euro contre toutes monnaies aurait un impact défavorable de 43 millions d'euros sur le résultat d'exploitation annuel de l'Automobile après couvertures éventuelles.

En 2024, 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.



Renault Group

Information financière et comptable

L'exposition principale en 2024 portait sur la livre sterling pour un impact défavorable d'environ (25) millions d'euros et sur le zloty polonais pour un impact défavorable d'environ (12) millions d'euros en cas de hausse de l'euro de 1 % contre

(en millions d'€)

Devise		Flux opérationnels annuels nets	Impact de l'appréciation de l'euro de 1 %
Livre sterling	GBP	2 485	(25)
Zloty polonais	PLN	1 170	(12)
Dirham marocain	MAD	675	(7)
Franco suisse	CHF	655	(6)
Peso argentin	ARS	654	(6)
Peso mexicain	MXN	370	(4)
Leu roumain	RON	(362)	4
Livre turque	TRY	(426)	4
Dollar américain	USD	(482)	5
Yuan chinois	CNY	(949)	9

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 2024, l'impact de 1 % d'une hausse de l'euro contre le yen aurait entraîné une hausse 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.

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 :

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 2024 (199,9 milliards de yens au 31 décembre 2023) (Note 12-E). Le Groupe est amené à couvrir un montant de son exposition au risque de change sur la quote-part de fonds propres détenue dans Nissan, 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 au 31 décembre 2024.

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 2024, toute hausse de 1 % de l'euro contre le yen entraîne une augmentation de 12 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

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

impact serait favorable de 12 millions d'euros au 31 décembre 2024 (13 millions d'euros au 31 décembre 2023). 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 favorable de 13 millions d'euros au 31 décembre 2024 (9 millions d'euros au 31 décembre 2023). 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 2024, la position de change transactionnelle consolidée du secteur Financement des ventes 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 2024.

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 S.A., et placée à court terme par Renault Finance et sa filiale, Renault Treasury Services, 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 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.



Renault Group

Information financière et comptable

- 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 131 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 2024 en dessous de la limite fixée par le Financement des ventes (70 millions au 31 décembre 2024). Au 31 décembre 2024, une hausse des taux de 100 points aurait un impact sur le résultat et les capitaux propres (avant impôt) de :

- +1,2 millions d'euros pour les éléments libellés en réaux brésiliens,
- +0,9 million d'euros pour les éléments libellés en francs suisses,
- (1,4) millions d'euros pour les éléments libellés en pesos colombiens,
- (3,3) million d'euros pour les éléments libellés en euros,
- (3,9) million d'euros pour les éléments libellés en livres sterling,
- (4,6) million d'euros pour les éléments libellés en zlotys polonais,

La somme des valeurs absolues des sensibilités dans chaque devise s'élève à 20,1 millions d'euros.

Ventilation taux fixe / taux variable après effet des dérivés des actifs financiers du Groupe

(en millions d'euros)	31 décembre 2024				31 décembre 2023			
	Total	Automobile	Servloes de Mobilité	Financement des ventes	Total	Automobile	Servloes de Mobilité	Financement des ventes
Actifs financiers avant couvertures à taux fixe (a)	1 397	997	-	400	699	479	2	218
Actifs financiers avant couvertures à taux variable (a')	23 497	15 626	30	7 841	21 646	14 745	13	6 888
Actifs financiers avant couvertures	24 894	16 623	30	8 241	22 345	15 224	15	7 106
Couvertures taux variable / fixe (b)	-	-	-	-	-	-	-	-
Couvertures taux fixe / variable (b')	-	-	-	-	-	-	-	-
Couvertures	-	-	-	-	-	-	-	-
Actifs financiers après couvertures à taux fixe (a+b-b')	1 397	997	-	400	699	479	2	218
Actifs financiers après couvertures à taux variable (a'+b'-b)	23 497	15 626	30	7 841	21 646	14 745	13	6 888
ACTIFS FINANCIERS APRES COUVERTURES	24 894	16 623	30	8 241	22 345	15 224	15	7 106

Présentation générale de Renault Group	Développement durable	Gouvernement d'entreprise	Risque et contrôle	Information financière et comptable	Information sur la société, le capital et l'actionariat	Assemblée Générale	Informations complémentaires

Information financière et comptable

Ventilation taux fixe / taux variable après effet des dérivés des passifs financiers du Groupe

05

	31 décembre 2024				31 décembre 2023			
	Total	Automobile	Services de Mobilité	Financement des ventes	Total	Automobile	Services de Mobilité	Financement des ventes
(en millions d'euros)								
Passifs financiers avant couvertures à taux fixe (a)	40 383	7 939	22	32 422	38 063	9 576	19	28 468
Passifs financiers avant couvertures à taux variable (a')	28 616	922	-	27 694	26 518	1 239	3	25 276
Passifs financiers avant couvertures	68 999	8 861	22	60 116	64 581	10 815	22	53 744
Couvertures taux variable / fixe (b)	50	50	-	-	50	50	-	-
Couvertures taux fixe / variable (b')	50	50	-	-	57	57	-	-
Couvertures	100	100	-	-	107	107	-	-
Passifs financiers après couvertures à taux fixe (a+b-b')	40 383	7 939	22	32 422	38 056	9 569	19	28 468
Passifs financiers après couvertures à taux variable (a'+b'-b)	28 616	922	-	27 694	26 525	1 246	3	25 276
PASSIFS FINANCIERS APRES COUVERTURES	68 999	8 861	22	60 116	64 581	10 815	22	53 744

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 et durée. 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 2024, 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 S.A.

Les opérations en cours au 31 décembre 2024 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 94 millions d'euros au 31 décembre 2024.

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

05

Renault Group

Information financière et comptable

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 2024. 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.

Dépréciations et provisions constituées en couverture de risques de contrepartie

(en millions d'euros)	Notes	31 décembre 2023	Dotations ou dotations nettes	Reprises		Autres variations et reclassements	31 décembre 2024
				Utilisées	Non utilisées		
Dépréciations des créances de Financement des ventes	15	(1 126)	(451)	314	114	(2)	(1 151)
Dont dépréciations des crédits à la clientèle	15	(1 088)	(409)	296	101	(2)	(1 102)
Dont dépréciations des crédits au réseau de distribution	15	(38)	(42)	18	13	-	(49)
Dépréciations des créances clients de l'Automobile ⁽¹⁾	16	(753)	(5)	5	5	(2)	(750)
Dépréciations des autres créances	17	(5 241)	(21)	-	1	5 060	(201)
Dépréciations des autres actifs financiers	22	(55)	(51)	-	-	19	(87)
Provision pour risques et charges (couvrant engagements donnés)	20	8	33	(1)	(32)	-	8
TOTAL COUVERTURE DES RISQUES DE CONTREPARTIE		(7 167)	(495)	318	88	5 075	(2 181)

(1) Dont dépréciation des créances commerciales sur l'Iran pour 687 millions d'euros au 31 décembre 2024 (687 millions d'euros au 31 décembre 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

5.2.2.6.6 Flux de trésorerie et autres informations

05

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)	2024	2023
Dotations nettes relatives aux provisions	(100)	398
Effets nets du non recouvrement des créances de Financement des ventes	23	(4)
(Profits) pertes nettes sur cessions d'éléments d'actifs	828	530
Évolution de la juste valeur des autres instruments financiers	4	12
Produits financiers de la position nette de liquidité	(104)	(88)
Impôts différés	(45)	(321)
Impôts courants	592	844
Autres	509	286
AUTRES PRODUITS ET CHARGES SANS INCIDENCE SUR LA TRÉSORERIE AVANT INTÉRÊTS ET IMPÔTS	1 807	1 057

26-B. Variation du besoin en fonds de roulement avant impôts des activités poursuivies

(en millions d'euros)	2024	2023
Diminution (augmentation) des stocks nets	(598)	266
Diminution (augmentation) des créances clients nettes	218	71
Diminution (augmentation) des autres actifs	(212)	(1 386)
Augmentation (diminution) des fournisseurs	865	62
Augmentation (diminution) des autres passifs	923	916
VARIATION DU BESOIN EN FONDS DE ROULEMENT AVANT IMPÔTS	1 096	(71)

26-C. Flux de trésorerie liés aux investissements incorporels et corporels des activités poursuivies

(en millions d'euros)	2024	2023
Acquisitions d'immobilisations incorporelles	(1 288)	(1 365)
Acquisitions d'immobilisations corporelles ⁽¹⁾	(1 674)	(1 699)
Total des acquisitions de la période	(2 962)	(3 064)
Décalage de décaissement	(88)	114
INVESTISSEMENTS INCORPORELS ET CORPORELS DÉCAISSÉS	(3 050)	(2 950)

(1) Hors actifs donnés en location immobilière et droits d'utilisation.



Renault Group

Information financière et comptable

Note 27 – Parties liées

27-A. Rémunération des mandataires sociaux et des membres du Leadership Team

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, qui est composé de 10 membres au 31 décembre 2024. Les sommes sont allouées au prorata du temps d'exercice des fonctions et comptabilisées en charges de l'exercice.

(en millions d'euros)	2024	2023
Salaire - part fixe	11,1	10,7
Salaire - part variable	17,7	20,1
Charges sociales patronales	17,7	19,8
Retraites complémentaires et indemnités de fin de carrière	2,8	0,5
Indemnités transactionnelles et autres éléments de rémunération	-	2,7
Total rémunération hors plans d'actions de performance	49,3	53,8
Plans d'actions de performance	8,8	0,1
Président, Directeur général et membres du Leadership Team	58,1	54,9

Le montant maximum possible de la rémunération des administrateurs (jetons de présence) s'élève à 1,5 millions d'euros en 2024 (1,5 millions d'euros en 2023).

27-B. Participation de Renault Group dans les entreprises associées et coentreprises

Les éléments d'information relatifs à la participation de Renault Group dans Nissan, HORSE Powertrain Ltd et dans les autres sociétés mises en équivalence sont en Notes 12 et 13.

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 142 millions d'euros en 2024 (345 millions d'euros en 2023), une créance

clients de l'Automobile de 54 millions d'euros, une créance de Financement des ventes de 108 millions d'euros et aucun engagement de financement au 31 décembre 2024 (respectivement 79 millions d'euros et 106 millions d'euros au 31 décembre 2023).

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 2024, les charges de Renault Group auprès de cette société sont d'environ 74 millions d'euros (79 millions d'euros en 2023).

Dans la situation financière de Renault Group au 31 décembre 2024, les soldes des transactions entre cette société et Renault Group se traduisent principalement par des créances d'exploitation pour 24 millions d'euros (20 millions d'euros au 31 décembre 2023) et des dettes d'exploitation pour 20 millions d'euros (8 millions d'euros au 31 décembre 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

Note 28 – Engagements hors bilan, actifs et passifs éventuels, actifs donnés et reçus en garantie

05

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 retraits 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)	2024	2023
Actifs donnés en garantie par le Financement des ventes ⁽¹⁾	7 663	9 166
Engagements de financement en faveur de la clientèle ⁽²⁾ - Financement des ventes	2 579	3 092
Garanties financières données par le Financement des ventes ⁽³⁾	263	279
Autres garanties financières données ⁽⁴⁾	549	676
Engagements liés aux contrats d'approvisionnement ⁽⁵⁾	3 225	3 505
Engagements liés aux contrats d'achat d'énergie verte ⁽⁶⁾	476	682
Commandes fermes d'investissements	1 832	1 278
Engagements de location ⁽⁷⁾	205	101
Autres engagements de financement	39	24
Autres engagements ⁽⁸⁾	1 181	1 017
Autres actifs donnés en garantie	58	60

(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 décalassement 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 décalassement de trésorerie pour 263 millions d'euros dans un délai de 3 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 dont 403 millions d'euros qui donneront lieu à un décalassement de trésorerie dans un délai de moins d'un an suivant la date de clôture, 1 372 millions d'euros dans un délai de 1 à 5 ans suivant la date de clôture et 1 440 millions d'euros dans un délai de plus de 5 ans suivant la date de clôture.

(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 dont 78 millions d'euros qui donneront lieu à un décalassement de trésorerie dans un délai de moins d'un an suivant la date de clôture, 104 millions d'euros qui donneront lieu à un décalassement de trésorerie dans un délai de 1 à 5 ans suivant la date de clôture et 294 millions d'euros qui donneront lieu à un décalassement de trésorerie dans un délai de plus de 5 ans suivant la date de clôture.

(7) Les engagements de locations comprennent les engagements représentatifs des contrats de location signés n'ayant pas encore démarré à la fin de l'exercice et ne pouvant pas figurer dans l'état de la situation financière en qualité d'immobilisation corporelle en cours, ainsi que les contrats en dehors du champ de la norme IFRS 16 ou exemptés du traitement prescrit par IFRS 16 (Note 2-1).

(8) Les autres engagements incluent les engagements sur les contrats signés dans le cadre du 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.

Les engagements d'approvisionnement pluriannuels donneront lieu à des sorties de trésorerie sur une période de 15 années à compter de la fin de l'exercice 2024 dont un maximum de 413 millions d'euros à moins d'un an au 31 décembre 2024 (un maximum de 244 millions d'euros à

moins d'un an au 31 décembre 2023). Au 31 décembre 2024, l'essentiel des engagements irrévocables a pour objet la sécurisation des approvisionnements de matières premières et batteries des véhicules électriques.

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.

Renault s.a.s. avait fait l'objet d'un contrôle fiscal sur les périodes 2012-2020 à l'issue duquel des notifications de redressement avaient été adressées en matière de prix de transfert. Au titre de ce contrôle fiscal, des négociations ont abouti à une réduction du différent à 110 millions d'euros. Ce contentieux sera porté devant les tribunaux administratifs en vue de sa résolution.

**Renault Group**

Information financière et comptable

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 2016 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 ces notifications, 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 297 millions d'euros a été versé auprès de l'administration fiscale espagnole et 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 2024, 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 2024 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 2024 (comme au 31 décembre 2023 et 2022).

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 2022, 2023 et 2024, les trois membres de l'Alliance - Renault, Nissan et Mitsubishi Motors corp. - ont signé des accords de mise en commun des objectifs CAPE 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

CAPE au sein de l'Union Européenne n'a été comptabilisée par Renault Group au 31 décembre 2024 (comme au 31 décembre 2023).

Un complément de provision de 9 millions d'euros a été comptabilisé au titre des pénalités CAPE relatives à 2024 (4 millions d'euros en 2023) pour la Corée du Sud, ce qui porte la provision totale pour les années 2019 à 2024 à 52 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.

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 obtenu l'agrément pour mettre en place un Système Individuel de gestion des Véhicules Hors d'Usage (VHU) et ainsi faire face à ses obligations sur l'ensemble du parc roulant de ses marques en France. Aucune provision n'est constituée pour couvrir le coût de la collecte et des véhicules hors d'usage en France métropolitaine. Pour les DOM-OM (Outre-mer), où le recyclage doit être financé du fait des spécificités locales (manque d'infrastructures, abandon de véhicules incomplets...), une provision de 21 millions d'euros a été constituée en 2024 au titre de cette obligation. Sur les autres territoires, le Groupe apprécie au cas par cas le caractère onéreux ou non des obligations réglementaires en matière de recyclage.

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 portait 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 Group figure parmi les entreprises ayant fait l'objet de visites et saisies en date du 15 mars 2022. En parallèle, Renault Group 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 Group a répondu aux demandes d'informations de la Commission européenne et de la CMA et a constaté des coûts éventuels liés cette enquête sur le volet européen dans ses états financiers au 31 décembre 2024.

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

Au Royaume-Uni, le Financial Conduct Authority a interdit en 2021 certains modèles de commissionnement pour le financement automobile. Plusieurs plaintes ont été déposées concernant les accords de commission mis en place avant cette interdiction. Le 11 janvier 2024, le Financial Conduct Authority a annoncé qu'il examinerait les accords de commissions et de ventes de financement automobile de plusieurs institutions financières et veillerait à ce que les consommateurs reçoivent un règlement approprié s'il trouvait des preuves d'une mauvaise conduite généralisée. Parallèlement aux investigations du FCA, la Cour d'Appel du

Royaume-Uni a rendu le 25 octobre 2024 un jugement indiquant que toute commission de financement doit impérativement faire l'objet d'une communication (« disclosure ») auprès des clients et d'un consentement explicite de ces derniers. Cette décision de la Cour d'Appel a fait l'objet d'un pourvoi auprès de la Cour Suprême, dont l'examen est attendu courant 2025. Différents scénarios estimant les coûts de remédiation potentiels ont été construits et associés à une probabilité d'occurrence, donnant lieu à la constatation d'une provision dans les états financiers au 31 décembre 2024.

28-A.3. 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 Compania Financiera, ROI Colombia S.A., ROI Financial Services s.r.o ainsi qu'Elto France sas des options de vente de leurs participations, dont les conséquences sur les états financiers sont exposées en Note 16-H.

Des accords de partenariat avec Oyak en Türkiye 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 2024 ni au 31 décembre 2023.

28-A.4. 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 0 096 millions d'euros au 31 décembre 2024 (8 262 millions d'euros au 31 décembre 2023). Ces actifs sont constitués de 0 250 millions d'euros de titres de véhicules de titrisation et 439 millions d'euros de créances de financement des ventes (7 072 millions d'euros de titres de véhicules de titrisation et 1 180 millions d'euros de créances de financement des ventes au 31 décembre 2023). Le

financement reçu de la Banque de France et garanti par ces actifs s'élève à 1 500 millions d'euros au 31 décembre 2024 (1 850 millions d'euros au 31 décembre 2023). 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 834 millions de livre sterling (908 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 494 millions d'euros au 31 décembre 2024. L'ensemble des actifs présentés à la Banque de France et à la Banque d'Angleterre à titre de garantie est maintenu au bilan.

28-B. Hors bilan - Engagements reçus, actifs éventuels et actifs reçus en garantie

(en millions d'euros)	2024	2023
Engagements de reprise reçus par le Financement des ventes ⁽¹⁾	12 002	9 729
Garanties financières reçues	3 888	3 871
dont Financement des ventes ⁽²⁾	3 593	3 593
Actifs reçus en garantie	2 708	2 822
dont Financement des ventes ⁽²⁾	2 644	2 757
Autres engagements reçus	367	98

(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 et 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 2 644 millions d'euros à fin décembre 2024 (respectivement 3 593 millions d'euros et 2 757 millions d'euros au 31 décembre 2023).

**Renault Group**

Information financière et comptable

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

Dans le cadre de la cession par Renault Group de ses participations dans Renault Russia et le Groupe AVTOVAZ en date du 15 mai 2022, l'accord de cession prévoit une option de rachat par Renault Group de sa participation dans Lada Auto Holding (société mère d'AVTOVAZ), exerçable lors de trois périodes de 90 jours débutant les 15 mai 2024, 2026 et 2028. Cette option est exerçable pour un rouble et s'accompagne d'un engagement par Renault Group de contribuer en cash à AVTOVAZ sur 4 ans pour un montant déterminé discrétionnairement par Renault Group en fonction du total des subventions non remboursables reçues de l'Etat Russe, des contributions en trésorerie aux actifs et/ou au capital social d'AVTOVAZ et des profits

accumulés par le Groupe AVTOVAZ calculés en IFRS entre la date de cession de la participation dans AVTOVAZ et la date d'exercice de l'option d'achat.

Ce montant ainsi contribué déterminera le pourcentage de participation (compris entre 51 % et 67,09 %) 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 2024 (comme au 31 décembre 2023).

Le Groupe dispose d'options lui permettant de participer aux prochaines augmentations de capital de la société Verkor sans perspective de prise de contrôle.

Le Groupe n'ayant pas l'intention d'exercer ces options, aucune dette n'est enregistrée au titre de ces engagements.

Note 29 – Evénements postérieurs à la clôture

Aucun événement significatif n'est survenu depuis le 31 décembre 2024.

Note 30 – Sociétés consolidées**30-A. Sociétés consolidées par intégration globale (filiales)**

AUTOMOBILE	Pays	31 décembre 2024	31 décembre 2023
Renault S.A.	France	Société consolidante	Société consolidante
AUTOMOBILE			
France			
Renault s.a.s	France	100	100
Alpine Racing sas	France	100	100
Alpine Cars	France	100	100
Ampere Cléon	France	100	100
Ampere ElectriCity	France	100	100
Ampere Holding	France	100	100
Ampere sas	France	100	100
Ampere Software Technology	France	100	100
Auto Châssis International (ACI) Le Mans	France	100	100
Auto Châssis International (ACI) Villeurbanne	France	100	100
Cars Pièces Express ⁽⁶⁾	France	82	-
Circular Economy Business ⁽⁶⁾	France	100	-
Indra Investissements sas	France	82	50
Ingénierie de la Division des Véhicules Utilitaires (IDVU)	France	100	100
Gestion d'Approvisionnements Industriels Automobiles	France	82	100
Groupe LGA ⁽⁶⁾	France	82	-
Fonds Renault pour l'Art et la Culture ⁽⁶⁾	France	100	-
Manufacture Alpine Dieppe Jean Rédélé	France	100	100
Mobilize Ventures	France	100	100
Qstomize	France	100	100
ReKnow University	France	100	100
Re-source Industries Holding	France	82	50
Renault Développement Industriel et Commercial (RDIC)	France	100	100
Renault Digital	France	100	100
Renault DREAM (RDREAM)	France	100	100
Renault Retail Group et ses filiales	France	100	100
Société Immobilière pour l'Automobile (SCIA)	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

AUTOMOBILE	Pays	31 décembre 2024	31 décembre 2023
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
Sai Plateau de Guyancourt	France	100	100
SNC Renault Flins	France	100	100
SNC Renault Sandouville	France	100	100
Société de véhicules Automobiles de Batilly (SOVAB)	France	100	100
SODICAM 2	France	100	100
Sofrastack International	France	100	100
The Future is NEUTRAL	France	82	100
The Remakers ⁽¹⁾	France	82	-
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
SODICAM Benelux SA ⁽²⁾	Belgique	100	100
HORSE Powertrain Solutions, S.L. ⁽²⁾	Espagne	-	100
HORSE Powertrain Spain, S.L. ⁽²⁾	Espagne	-	100
Qstomize Espana, S.L.	Espagne	100	100
Renault España Comercial SA (RECSA) et ses filiales	Espagne	100	100
Renault España SA	Espagne	100	100
SODICAM España SA ⁽⁴⁾	Espagne	100	100
Renault Italia	Italie	100	100
Motor Reinsurance Company	Luxembourg	100	100
Renault Group b.v.	Pays-bas	100	100
Renault Nederland	Pays-bas	100	100
Renault Polska	Pologne	100	100
SODICAM Polska ⁽⁴⁾	Pologne	100	100
Renault Portugal SA	Portugal	100	100
West HORSE Powertrain Portugal ⁽²⁾	Portugal	-	100
Renault Ceska republika	République Tchèque	100	100
Grigny UK Ltd	Royaume-uni	100	100
Alpine Racing Ltd.	Royaume-uni	76	76
Renault UK et sa filiale	Royaume-uni	100	100
SODICAM UK Ltd. ⁽⁴⁾	Royaume-uni	100	100
Automobile Dacia	Roumanie	99	99
HORSE Romania SA ⁽²⁾	Roumanie	-	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.	Slovénie	100	100
Revaz D.d.	Slovénie	100	100
Renault Finance	Suisse	100	100
Renault Suisse SA et sa filiale	Suisse	100	100
Afrique Moyen-Orient			
Renault Algérie Spa	Algérie	100	100
Renault Automotive El Djazair Spa ⁽²⁾	Algérie	49	-
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
Ampere Software Technology Tunisia ⁽⁴⁾	Tunisie	100	-

05



Renault Group

Information financière et comptable

AUTOMOBILE	Pays	31 décembre 2024	31 décembre 2023
Amériques			
HORSE Argentina SA ^(a)	Argentine	-	100
Renault Argentina SA et ses filiales	Argentine	100	100
HORSE Brasil SA ^(a)	Brésil	-	100
Renault do Brasil Comercio e Participacoes Ltda.	Brésil	100	100
Renault Do Brasil SA	Brésil	100	100
HORSE Chile SpA ^(a)	Chili	-	100
Sociedad de Fabricación de Automotores SA (SOFASA)	Colombie	100	100
Renault México SA de CV	Mexique	100	100
Asie Pacifique			
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. ^(a)	Türkiye	-	52
Oyak Renault Otomobil Fabrikalari	Türkiye	52	52
Renault Group Otomotiv	Türkiye	100	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
Mobilize Insurance sas	France	100	100
Mobilize Lease&Co sas	France	100	100
RCI Banque SA	France	100	100
Europe			
Bipi Mobility Germany GmbH	Allemagne	100	100
DFD Deutscher Fahrzeugdienst GmbH ^(a)	Allemagne	100	-
MeinAuto GmbH ^(a)	Allemagne	100	-
Mobility Concept GmbH ^(a)	Allemagne	100	-
MS Mobility Solutions GmbH ^(a)	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 Usluge 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
RCI COM, 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

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

AUTOMOBILE	Pays	31 décembre 2024	31 décembre 2023
RCI Leasing Romania IFN SA	Roumanie	100	100
Mobilize Lease & Co Ltd	Royaume-Uni	85	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
RCI Companhia de seguros de personas S.A.U. ^h	Argentine	100	-
Rambo Compania Financiera SA	Argentine	60	60
Administradora de Consorcio RCI Brasil Ltda	Brésil	100	100
Banco RCI Brasil SA	Brésil	60	60
RCI Brasil Servicos e Participações Ltda	Brésil	100	100
Corretora de Seguros RCI do Brasil SA	Brésil	100	100
RCI Colombia, SA Compania de Financiamiento	Colombie	51	51
Mobilize Lease&Co SAS	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
SERVICES DE MOBILITE			
France			
Car Sharing and Mobility Services France (Zity France)	France	100	100
Elto Holding	France	100	100
Glidejo	France	100	100
Elto France	France	60	40
Mobilize Fast Charge France sas ^h	France	83	-
Renault Mobility As an Industry ^{bi}	France	-	100
Karhoo sas	France	93	93
GareConnect	France	93	93
Europe			
Elto DACH GmbH	Allemagne	51	51
Elto BeLux	Belgique	51	51
Elto Iberia Sociedad Limitada	Espagne	60	60
Car Sharing Mobility Services SL (Zity Holding)	Espagne	100	100
Coolnagour Limited t/a iCabbi	Irlande	100	100
Taxi Alliance Software Ltd.	Irlande	96	96
Javelin Payments Limited IRL	Irlande	100	100
Car Sharing Mobility Services Italy S.R.L. (Zity Italy) ^{bi}	Italie	100	-
Elto Italy S.r.l.	Italie	100	100
Coolnagour UK Limited	Royaume-uni	98	98
Elto UK	Royaume-uni	100	100
Javelin Payments UK Limited	Royaume-uni	100	100
Flit Technologies Ltd.	Royaume-uni	93	93
SCT Systems Limited t/a DiSC	Royaume-uni	100	100
Karhoo Europe UK Ltd	Royaume-uni	93	93
Como Urban Mobility Ltd	Royaume-uni	47	47
Flit Technologies Poland SP. Z.O.O.	Pologne	93	93
Utopias Exigentes - Unipessoal LDA (Zity Portugal) ^{bi}	Portugal	100	-
Afrique Moyen-Orient			
Moovex Ltd ^h	Israël	100	-
Amériques			
Original Software LTDA	Brésil	100	100
iCabbi Canada, Incorporation	Canada	100	100

05



Renault Group
Information financière et comptable

AUTOMOBILE	Pays	31 décembre 2024	31 décembre 2023
iCabbi USA, Incorporation	Etats-Unis	100	100
Karhoo Americas Inc	Etats-Unis	98	98
Asie Pacifique			
ICabbi Australia PTY LTD	Australie	100	100

(1) Entités entrées dans le périmètre de consolidation en 2024 (voir 3-A).
(2) Entités cédées ou fusionnées et sorties du périmètre de consolidation en 2024.

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 2024	31 décembre 2023
Renault Nissan Technology & Business Center India Private Limited (RNTBCI) ⁽¹⁾	Inde	51	57

(1) Le Groupe dispose de 50% des droits de vote dans la société indienne RNTBCI.

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

30-C. Sociétés consolidées par mise en équivalence (entreprises associées et coentreprises)

05

Pourcentage d'intérêt du Groupe	Pays	31 décembre 2024	31 décembre 2023
AUTOMOBILE			
Renault Algérie Production	Algérie	49	49
Mobility Trader Holding GmbH	Allemagne	1	1
ToKai 2 GmbH	Allemagne	15	15
Batteries AMPS GmbH	Allemagne	20	20
EGT New Energy Automotive Co, Ltd.	Chine	25	25
Renault Brilliance Jinbei Automotives Company Ltd. ⁽¹⁾	Chine	-	49
Boone Comenar Metalimpex	France	27	33
Flexis sas	France	45	100
HyVia	France	50	50
SIEMOR	France	20	20
Alhena Services	France	25	25
Exadis	France	44	44
A.V. Simulation	France	30	30
Geotwin	France	5	5
AKOUSTIC ARTS	France	12	12
Airmity	France	17	17
Arverne Group	France	8	8
Groupe Signature ⁽²⁾	France	49	-
E2-CAD ⁽²⁾	France	40	-
SACEO ⁽²⁾	France	47	-
ToKai 1	France	20	15
Verkor	France	12	19
Whytlot	France	21	21
Minh ElectricCity Technology	France	30	30
ALD Automotive	Maroc	25	25
Renault Nissan Automotive India Private Limited	Inde	49	30
Groupe Nissan	Japon	36	41
Beyonca HK Limited	Hong Kong	14	14
Alliance Ventures B.V.	Pays-bas	40	40
HORSE Powertrain Limited ⁽¹⁾	Royaume-uni	45	-
Motorlu Araclar Imal ve Satis AS (MAIS)	Türkiye	49	49
FINANCEMENT DES VENTES			
Mobility Trader Holding GmbH	Allemagne	7	7
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. ⁽²⁾	Pays-Bas	-	30
Select Vehicle Group Holdings Limited	Royaume-Uni	37	37
ORFIN Finansman Anonim Sirketi	Türkiye	50	50

(1) Entités entrées dans le périmètre de consolidation en 2024 (Note 3-A).

(2) Entités créées et sorties du périmètre de consolidation en 2024.

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 2024 :

- la liste exhaustive des entreprises consolidées ;

- la liste des entreprises répondant à la définition des « titres de participations non consolidées », 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

	2024年度		2023年度	
	百万ユーロ	億円	百万ユーロ	億円
営業費用	(37)	(59)	(39)	(62)
引当金の繰入及び戻入	12	19	(8)	(13)
営業費用、純額	(25)	(40)	(47)	(75)
投資関連収益 [*]	1,007	1,598	1,177	1,868
投資関連収益及び費用（注3.1）	1,007	1,598	1,177	1,868
為替差益	1	2	3	5
為替差損	(1)	(2)	(3)	(5)
為替差損益（注3.2）	-	-	-	-
受取利息及び類似収益	2	3	1	2
支払利息及び類似費用 [*]	(377)	(598)	(369)	(586)
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)	(3)	(5)
その他の財務収益及び費用（注3.3）	(378)	(600)	(371)	(589)
財務収益、純額	629	998	806	1,279
特別損益項目を除く税引前経常利益	604	958	759	1,204
特別損益項目（注3.4）	(1)	(2)	12	19
法人所得税（注3.5）	178	282	155	246
当期純利益	781	1,239	926	1,469

* 2023年、帳簿価額656百万ユーロの日産株式の売却益は、その他の財務収益及び費用から投資関連収益及び費用に再分類された。

貸借対照表－資産

	2024年度						2023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）	11,879	18,851	-	-	11,879	18,851	9,290	14,742
その他の投資（注4.2）	4,657	7,390	-	-	4,657	7,390	5,573	8,844
子会社及び関連会社に 対する債権（注4.3）	18,320	29,072	-	-	18,320	29,072	19,062	30,249
金融資産	34,856	55,313	-	-	34,856	55,313	33,925	53,836
固定資産合計	34,856	55,313	-	-	34,856	55,313	33,925	53,836
債権（注4.5）	613	973	-	-	613	973	506	803

市場性ある有価証券 (注4.4)	229	363	1	2	228	362	174	276
金融商品の未実現収益	-	-	-	-	-	-	-	-
現金及び現金同等物	54	86	-	-	54	86	91	144
その他の資産(注4.5)	271	430	-	-	271	430	408	647
資産合計	36,023	57,165	1	2	36,022	57,163	35,104	55,707

貸借対照表－株主資本及び負債

	2024年度		2023年度	
	百万 ユーロ	億円	百万 ユーロ	億円
資本金	1,127	1,788	1,127	1,788
資本剰余金	4,782	7,589	4,782	7,589
持分法による評価差額（注4.1）	6,009	9,536	3,420	5,427
法定及び規制準備金	113	179	113	179
利益剰余金	10,323	16,382	9,937	15,769
当期純利益	781	1,239	926	1,469
株主資本（注5.1）	23,135	36,713	20,305	32,222
永久劣後証券（注5.2）	130	206	130	206
リスク引当金及び負債（注5.3）	214	340	169	268
社債	6,950	11,029	8,624	13,685
金融機関からの借入	164	260	396	628
その他の借入及び金融負債	4,437	7,041	4,509	7,155
金融負債及び借入（注5.4）	11,551	18,330	13,529	21,469
その他負債（注5.5）	721	1,144	631	1,001
金融商品の未実現利益（注5.6）	(1)	(2)	(5)	(8)
繰延収益（注5.7）	272	432	345	547
株主資本及び負債合計	36,022	57,163	35,104	55,707

キャッシュ・フロー計算書

	2024年度		2023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）	899	1,427	754	1,197
必要運転資本の変動	(18)	(29)	(73)	(116)
営業活動によるキャッシュ・フロー	881	1,398	681	1,081
その他の持分の純減少/（増加）	853	1,354	765	1,214
貸付金の純減少/（増加）	743	1,179	225	357
市場性ある有価証券の純減少/（増加）	(54)	(86)	(9)	(14)
投資活動によるキャッシュ・フロー	1,542	2,447	981	1,557
社債償還	(1,578)	(2,504)	(1,170)	(1,857)
利付借入債務の純増加/（減少）	(342)	(543)	(405)	(643)
配当金の支払額	(540)	(857)	(73)	(116)
財務活動によるキャッシュ・フロー	(2,460)	(3,904)	(1,648)	(2,615)
現金及び現金同等物の期首残高	91	144	77	122
現金及び現金同等物の増加/（減少）	(37)	(59)	14	22
現金及び現金同等物の期末残高	54	86	91	144

年次財務諸表に対する注記

以下の開示事項は、2024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36,022百万ユーロであり、当年度の損益計算書は781百万ユーロの純利益を示している。

会計年度は2024年1月1日から12月31日までの12ヶ月間である。

2024年度財務諸表の発行は、2025年2月19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。

以下の注記は年次財務諸表の不可分の一部である。

1. 当年度の重大な事象

ルノーS.A.は、2024年度に、日産自動車株式会社の株式295百万株を売却した。99.1百万株は3月に1株当たり3.61ユーロで、195.5百万株は9月に1株当たり2.53ユーロで売却し、簿価916百万ユーロ（3月は308百万ユーロ、9月は608百万ユーロ）に対し、売却価格は合計852百万ユーロ（3月は358百万ユーロ、9月は494百万ユーロ）であった。この取引により63百万ユーロの損失が生じた。この取引は日本において22百万ユーロの課税対象となった。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35.9%となっている。

2024年3月31日に終了した日産の会計年度においては、2,729百万ユーロ（426.6十億円）の利益が計上され、ルノーS.A.は2024年度に、日産から142百万ユーロ（24十億円）の配当金を受領した。

ルノーS.A.は2024年度に、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110十億円（836百万ユーロ）の1本の社債を償還した。当年次財務諸表の公表日において、ルノーS.A.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、2024年にはルノー・グループの30ヶ国の適格従業員各人に7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、24ヶ国では、優遇条件（30%の割引及び最大7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41.80ユーロに設定されており、割引引受株価は29.26ユーロとなる。

2. 会計方針

2024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、フランス勘定科目表に関するANC（会計基準局（*Autorité des Normes Comptables*））の規則2014-03（その後の規則により改正されている）に定めるとおり、フランスの法令に準拠して作成されている。

会計公準は、保守主義の原則及び以下の基本的な概念に従い、誠実に適用されている。

- ・ 継続企業の原則
- ・ 会計基準の適用方法の一貫性
- ・ 発生主義会計

2.1－投資

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」及び「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ー永久劣後証券

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ー借入及び金融負債

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、社債発行費用を含む借入コスト及び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ー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ー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、その他の債権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ー特別損益項目

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ー投資関連収益及び費用

投資関連収益及び費用の詳細は以下のとおりである。

(単位：百万ユーロ)	2024年度	2023年度
日産自動車からの受取配当金	142	173
オートモービル・ダチアSAからの受取配当金	97	91
ソファサSAからの受取配当金	-	14
日産株式の売却	(63)	108
貸付金に係る受取利息	831	791
合計	1,007	1,177

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、63百万ユーロの損失が生じた。これは売却代金853百万ユーロから売却された株式の簿価916百万ユーロを差し引いた金額である。

3.2－為替差損益

2024年度の為替差損益は1百万ユーロ未満の利益であった（2023年度は1百万ユーロの損失）。

3.3－その他の財務収益及び費用

2024年度、その他の財務収益及び費用は、378百万ユーロの損失（2023年度は370百万ユーロの損失）計上となり、主に、合計377百万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)	2024年度	2023年度
スワップ後の社債に係る未払利息、純額 ^(*)	(182)	(188)
スワップ後の金融機関借入に係る未払利息、純額	(6)	(13)
子会社借入の終了に係る未払利息	(116)	(86)
参加型株式に係る未払利息	(21)	(19)
その他の財務費用	(1)	(13)
その他（トレジャリーノート及びブローカー手数料）	(52)	(51)
合計	(378)	(370)

(*) 社債に係る純利息の内訳は、未払利息及び支払利息182百万ユーロ（2023年度は188百万ユーロ）であり、2024年度及び2023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。

2024年度、「その他の財務収益及び費用」項目は、ルノー・モビリティ・ローンに係る利息（2百万ユーロ）及び社債償還プレミアムの償却（3百万ユーロ）から成る。

3.4－特別損益項目

2024年度の特別損益項目、純額は1百万ユーロ未満の損失であった。

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940百万ユーロの利益を計上したため、ルノーS.A.は、2024年度の課税所得の決定にあたって欠損金471百万ユーロを利用した。

2024年度の連結納税グループによる法人所得税は281百万ユーロであり、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。

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S.A.に適用されている。

その目的は、追加の「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。

2024年12月31日現在、ルノーS.A.はこの措置による追加税金費用を20百万ユーロ計上している。

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	604	(83)	83			(83)	687	521
特別損益項目	(1)	0				0	(1)	(1)
連結納税		281				281		281
第2の柱		(20)				(20)		(20)
合 計	603	178	83	-	-	178	686	781

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)	2024年		2023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	70	81	88	107	(18)	(26)
合計	70	81	88	107	(18)	(26)

(1) 将来の税軽減額

(2) 将来の税金費用

2024年12月31日現在、ルノーS.A.の繰越欠損金は、16,837百万ユーロであった。

4. 貸借対照表の分析－資産

4.1－持分法で表示される投資

(単位：百万ユーロ)	期首残高	増加	減少	期末残高
帳簿価額（純額）	9,290	2,589	-	11,879
合計（純額）	9,290	2,589	-	11,879

増加は2024年12月31日における投資の株式価値の変動により説明される。

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	増加	減少	期末残高
日産自動車に対する投資	5,561		(916)	4,645
信託財産に含まれる純資産に対する権利	3,072		(916)	2,156
RNBVに対する投資	12			12
引当金控除前合計	5,573	-	(916)	4,657
その他の投資の減損引当金	-			-
純合計額	5,573	-	(916)	4,657

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。ルノー・グループと日産は現在、ロックアップの義務及びスタンドスティルの義務を伴う15%の株式持ち合いを維持している。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。

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、Natixis Fiduciaireに譲渡した。ルノーS.A.は、2023年12月に日産株式211百万株の1回目の売却を行い、その後2024年にはさらに2回にわたって合計295百万株の日産株式を売却した。ルノーS.A.の日産に対する持分比率（日産の自己株式控除後の株式総数に基づいて計算）は、2024年12月31日時点で35.89%である（2024年6月30日時点では39.1%、2023年12月31日時点では40.6%）。

2024年12月31日現在、日産自動車株式会社に対するルノーS.A.の投資は1,326,231,327株、すなわち日産の資本の35.89%で構成されている。これらの株式は東京証券取引所に上場されている。2024年12月31日現在、額面価額50円に対してその市場価格は1株当たり480円（2.94ユーロ）であり、合計で3,904百万ユーロである（2023年12月31日現在は1株当たり554.2円（5.76ユーロ）で合計5,762百万ユーロであった。）。

2024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741百万ユーロ下回っていた（2023年12月31日現在は201百万ユーロ上回っていた）。

2024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8.89%（2023年12月31日現在は8.32%）
- 永久成長率（インフレの影響を含む）2.33%（2023年12月31日現在は1.61%）
- 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。

減損テストの結果、2024年12月31日現在、日産への資本参加の価値についての損失は認識されなかった。使用される主要な仮定を合理的に変更しても、日産への資本参加の回収可能価額が帳簿価額を下回ることはない。

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	増加	減少	期末残高
未収配当金*	6	1	-	7
貸付金	19,056	2,232	(2,963)	18,325
引当金控除前合計⁽¹⁾	19,062	2,233	(2,963)	18,332
減損	-	-	-	-
純合計額	19,062	2,233	(2,963)	18,332
(1) 短期（1年未満で期日が到来する分）	19,062			18,332
長期（1年後以降に期日が到来する分）	-			-
* 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11,087百万ユーロ（2023年度は9,843百万ユーロ）
- ・ 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6,632百万ユーロ（2023年度は8,556百万ユーロ）
- ・ 現金担保契約に基づくRCIへの600百万ユーロ（2023年度は600百万ユーロ）
- ・ 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（2023年度は5百万ユーロ）

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。

4.4—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241百万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 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	5,324,520	3260411*	7,225,195	3,469,415	-	-	-	5,819,889
割り当てられた株式	162	(53)	114		-	-	-	223
割り当てられていない株式	9	(192)	188		-	-	-	5
株式－流動性契約	3		156	(158)	-	-	-	1
総価額（単位：百万ユーロ）	174	(245)	458	(158)	-			229
減損（単位：百万ユーロ）	-	-	-	-	-	-	-	-
合計	174	(245)	458	(158)	-	-	-	229

* シェアプラン2024に基づいて付与された1,877,994株を含む。

** 当年度の変動は流動性契約を含む。

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。2012年まで、取締役会はストック・オプションも定期的に付与しており、それぞれに権利確定期間と最低保有期間が定められていた。すべての制度において、受益者へのオプションや業績連動株式の付与数を決定するうえで勤務成果を条件に加えている。ストック・オプション又は業績連動株式の権利の喪失は適用ある規則に基づき、自己都合退職又は雇用終了の場合は全オプション及び権利を喪失し、会社の都合による退職の場合は個別に決定される。

2024年上半期に、1,859,000株（当初価額98百万ユーロ）に係る新業績連動株式制度、プラン31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、フランスの「FCPE」ファンドを通じて、権利確定期間があり、最低保有期間のない無償株式7株を、2024年度中に従業員に付与すると発表した。

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
2024年1月1日現在未行使のオプション及び未確定の権利	5,207,892
付与	2,020,184
行使されたオプション又は権利確定がなされた権利	1,382,417
期限切れのオプション及び権利並びにその他の調整	157,245
2024年12月31日現在未行使のオプション及び未確定の権利	5,688,414

* 権利が確定された業績連動株式の権利は、2021年に非居住者を対象とするプラン28に基づいて付与されたものである。

4.4.1.2－業績連動株式制度

制度	制度の種類	付与日	2024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28	業績連動株式	2021年4月23日		2024年4月23日	無し
プラン29 ― 従業員	業績連動株式	2022年5月25日	1,530,100	2025年5月25日	無し
プラン29 ― CEO	業績連動株式	2022年5月25日	75,000	2025年5月25日	無し
プラン29 ― HYVIA	業績連動株式	2022年5月25日	4,000	2025年5月25日	無し
プラン29 - 共同投資2022 - CEO	業績連動株式	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	業績連動株式	2023年2月15日	198,819	2026年2月15日	2026年2月15日 ～2028年2月15日
プラン30 ― 従業員	業績連動株式	2023年2月15日	1,507,086	2026年2月15日	無し
プラン30 ― CEO	業績連動株式	2023年5月11日	75,000	2026年5月11日	無し
プラン30 ter ― 追加2023	業績連動株式	2023年12月14日	174,615	2026年12月14日	無し
プラン30 ― CEO ― 追加2023	業績連動株式	2023年12月14日	22,500	2026年12月14日	無し
プラン30 - 共同投資2023 ― 従業員	業績連動株式	2023年12月14日	78,495	2027年2月14日	2027年2月14日 ～2028年12月14日
プラン30 - 共同投資2023 ― CEO	業績連動株式	2023年12月14日	7,790	2027年2月14日	2027年2月14日 ～2028年12月14日
プラン31 ― CEO	業績連動株式	2024年5月16日	120,000	2027年5月15日	無し
プラン31 ― 従業員	業績連動株式	2024年5月16日	1,718,770	2027年5月15日	無し
ルノーリレーション CEO	業績連動株式	2024年5月16日	153,430	2028年5月16日	2028年5月16日 ～2029年5月16日
合計			5,674,234		

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。

- ・ 従業員のためのルノーリレーション・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、11百万ユーロであった。
- ・ 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221百万ユーロ（2023年度は106百万ユーロ）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				
預金：法人所得税	190	173	(189)	174
CIR：研究税控除	128	131	(134)	125
未収IFF	-	-	-	-
その他の未収税金	60	-	-	60
引当金控除前合計⁽¹⁾	378	304	(323)	359
減損				
CIR：研究税控除	-	-	-	-

合計	-	-	-	-
純合計額	378	304	(323)	359
(1) 短期（1年未満で期日が到来する分）	224			207
長期（1年後以降に期日が到来する分）	154			152

上記の増加は主に、法人所得税の予定納税（173百万ユーロ）、当年度の研究税控除債権（126百万ユーロ）、及び2023年度の研究税控除の追加額（5百万ユーロ）に関係する。

上記の減少は主に、2023年度の研究税控除134百万ユーロの使用及び納税グループによる税金支払時の法人所得税の予定納税額189百万ユーロによるものである。

その他の資産の主な内訳は以下のとおりである。

（単位：百万ユーロ）	期首残高	増加	減少	期末残高
その他の資産				
繰延費用(1.1)	19	-	(7)	12
償還プレミアム(1.2)	6	-	(3)	3
未実現損失(1.3)	383	60	(187)	256
合計 (1)	408	60	(197)	271
(1) 短期（1年未満で期日が到来する分）	393			264
長期（1年後以降に期日が到来する分）	15			7

(1.1) 繰延費用は、種々の借入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185百万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	2023年度 純利益処分	配当	2024年度 純利益	その他	期末
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）	3,420				2,589	6,009
法定及び規制準備金	113					113
利益剰余金	9,937	386				10,323
当期純利益	926	-386	(540)	781		781
合 計	20,305	0	(540)	781	2,589	23,135

2024年12月31日現在、処分不能な準備金額は6,121百万ユーロである。

ルノーSAの2024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%	82,268,222	22.47%
従業員	16,643,088	5.63%	24,127,618	6.59%
自己株式	5,819,889	1.97%		
日産	44,358,343	15.00%	54,918,707	15.00%
その他	184,513,049	62.39%	204,810,163	55.94%
合 計	295,722,284	100%	366,124,710	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ー永久劣後証券

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。

2024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。2024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323.15ユーロであった（2023年12月31日現在は293ユーロ）。

2024年度の永久劣後証券の収益分配額は17百万ユーロ（2023年度は16百万ユーロ）で、支払利息及び類似費用に計上している。

5.3ー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
費用引当金	158	99	(46)	(5)	206
その他のリスク引当金	11		0	(3)	8
合計	169	99	(46)	(8)	214
うち、短期（1年未満）	2				0
うち、長期（1年以上）	167				214

2024年12月31日現在において、無償株式の付与のために206百万ユーロの引当金が計上された（2023年12月31日現在は158百万ユーロ）。

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、法律顧問及び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－金融負債及び借入

5.4.1－社債

2024年12月31日現在の社債は、6,950百万ユーロ（2023年12月31日現在は8,624百万ユーロ）である。

2024年度の主な変動は以下のとおりである。

- ・ 2018年4月18日に発行した6年物のEMTN52社債、額面金額700百万ユーロ、利率1%の償還
- ・ 2021年7月6日に発行した3年物の「サムライ24」社債、額面金額110十億円（836百万ユーロ）、利率1.54%の償還
- ・ 2019年12月20日に発行した5年物のEMTN52社債、額面金額57百万ユーロ、3ヶ月EURIBOR+1.611ベース・ポイントの変動金利の償還

償還期限による内訳

(単位：百万ユーロ)	2024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	6,904	2,266	3,038	1,000	600
未払利息	46	46			
合計	6,950	2,312	3,038	1,000	600

(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	8,566	1,593	2,280	3,093	1,000
未払利息	58	58			
合計	8,624	1,651	2,280	3,093	1,000

通貨による内訳

(単位：百万ユーロ)	2024年12月31日現在		2023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	5,145	5,324	5,850	6,928
円	1,805	1,626	2,774	1,696
合計	6,950	6,950	8,624	8,624

金利の種類による内訳

(単位：百万ユーロ)	2024年12月31日現在		2023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	6,950	6,950	8,624	8,566
変動金利		0		58

合計	6,950	6,950	8,624	8,624

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2024年12月31日現在161百万ユーロ（2023年12月31日現在351百万ユーロ）あり、主にグループ外の事業体との契約である。

2024年度の借入の主な変動は以下のとおりである。

- ・ 2019年6月28日に発行された、額面金額75百万ユーロ、利率0.815%の中国銀行からの5年間の借入を返済
- ・ 2019年8月1日に発行された、額面金額140百万ユーロ、利率0.682%のSchuldscheinからの5年間の借入を返済

償還期限による内訳

(単位：百万ユーロ)	2024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	160	110	50	-	-
未払利息	1	1			
合計	161	111	50	-	-

(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

通貨による内訳

(単位：百万ユーロ)	2024年12月31日現在		2023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	161	161	351	351
合計	161	161	351	351

金利の種類による内訳

(単位：百万ユーロ)	2024年12月31日現在		2023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	111	111	301	301
変動金利	50	50	50	50
合計	161	161	351	351

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2024年12月31日現在で4,437百万ユーロ（2023年度は4,509百万ユーロ）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3,772百万ユーロ
- ・ トレジャリーノート655百万ユーロ

いずれの借入及び金融負債も無担保であり、満期まで1年を超えるものはない。

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	6	1	7
社会的負債	2	2	4
税金負債	616	87	703
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	631	90	721
短期（1年未満に期日が到来する分）	275		381
長期（1年後以降に期日が到来する分）	356		340

税金負債の変動は、主に子会社に対する税金負債の87百万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、日本のサムライ債市場の社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－為替及び金利リスクの管理

それぞれに関する契約（必要に応じて想定元本で表示）は、以下のとおりである。

(単位：百万ユーロ)	2024年		2023年	
	想定	公正価値	想定	公正価値

通貨スワップ	179	(23)	1,072	(142)
金利スワップ	50	(2)	50	(2)
先渡し買い	401	-	471	(1)

すべて、ルノー・ファイナンスとの取引である。

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し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し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ーその他のコミットメント及び偶発事象

ルノーS.A.が受け手側であるコミットメントには、2024年度において設定済み未使用の与信枠3,295百万ユーロ（2023年度は3,310百万ユーロ）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。

ルノーS.A.が与え手側であるコミットメントには、RCIバンクにおける重要なリスク比率管理の一環である同行との担保契約が含まれる。この契約は、貸借対照表の資産における貸付金に価額600百万ユーロで計上されている。

7.その他の情報

7.1ーキャッシュ・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)	2024年	2023年
当期純利益	781	926
引当金と繰延費用の増加	10	15
リスク引当金及び負債の純増	45	(24)
減損の純増額	63	(163)
売却資産に係る純利益	899	754

7.2ー従業員

ルノーSAには従業員はいない。

7.3ー取締役報酬及び会社役員の報酬

2024年度の実績報酬の最高限度額は1.5百万ユーロ（2023年度は1.5百万ユーロ）である。

2024年度に関して2025年度に取締役を支払われる取締役報酬純額は913,846ユーロである（2023年度は861,200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。

2024年度の実績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、6百万ユーロである。

2024年度中、経営幹部に対し合計273,430株の実績連動株式が付与された。

7.4ー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	資本保有比率（％）	保有株式の帳簿価額	2023年度と2024年度との間の簿価の変動
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	6,885	100.00%	11,063	2,631
ダチア（ルーマニア、ミオヴェニ 115400、ウジネイ通り1） ⁽¹⁾	511	179	99.43%	817	4
日産（日本国、神奈川県横浜市神奈川区宝町2番地） ^{(2)*}	8,719	NC	35.89%	2,489	0
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	NC	50.00%	12	0
ソファサ（コロンビア、エンピガド N39、カレラ49） ⁽³⁾			27.66%	(1)	(5)
投資合計				14,380	

(1) ダチアの換算レートは1ユーロ＝4.9743ルーマニア・レイ

(2) 日産の換算レートは1ユーロ＝163.06円

(3) ソファサの換算レートは1ユーロ＝4,572.32コロンビア・ペソ

会社名（単位：百万ユーロ）	2024年度の 売上高（税抜）	2024年度 純利益（損失）	2024年度 ルノーS.A.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）	52,491	2,664	-
ダチア（ルーマニア、ミオヴェニ 115400、ウジネイ 通り1） ⁽¹⁾	5,591	115	97
日産（日本国、神奈川県横浜市神奈川区宝町2番地） ^{(2)*}			142
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、エンビガド N39、カレラ49） ⁽³⁾			

(1) ダチアの平均換算レートは1ユーロ＝4,9743ルーマニア・レイ

(2) 日産の換算レートは1ユーロ＝163.06円

(3) ソファサの平均換算レートは1ユーロ＝4,572.32コロンビア・ペソ

* 日産について、この情報は本書の2024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://www.renaultgroup.com/finance/publications>）。

投資の取得

注4.1を参照のこと。

7.5—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条の要件に関して、ルノーS.A.は商業活動を行っていないため、サプライヤー及び顧客の請求書払いの期限については公表していない。

本件に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。

7.6—ルノーS.A.の5年間の決算概要

（単位：百万ユーロ）	2020	2021	2022	2023	2024
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					

売上高（税抜）					
税金、減価償却費、償却費及び引当金 控除前利益 ⁽¹⁾	(212)	464	186	798	603
法人所得税	100	123	148	155	178
税金、減価償却費、償却費及び引当金 控除後利益	(139)	538	364	926	781
支払配当金				73	540
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⁾	(0.72)	1.57	0.63	2.70	2.04
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	(0.47)	1.82	1.23	3.13	2.64
配当金純額	0.00	0.00	0.25	1.85	2.20
従業員⁽²⁾					
(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) 従業員はいない。					

7.7―後発事象

年度末以降、報告すべき事象はない。

7.8―財務諸表の入手方法

ルノーS.A.の2024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、2025年3月24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://www.renaultgroup.com/finance/publications>

[次へ](#)



Renault Group

Information financière et comptable

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)	2024	2023
Charges d'exploitation	(37)	(39)
Provisions nettes d'exploitation et transferts de charges	12	(8)
RÉSULTAT D'EXPLOITATION	(25)	(47)
Produits des titres et revenus des prêts et créances rattachés à des participations*	1 007	1 177
PRODUITS ET CHARGES LIÉS AUX PARTICIPATIONS (NOTE II.3.1)	1 007	1 177
Différences positives de change	1	3
Différences négatives de change	(1)	(3)
PRODUITS ET CHARGES LIÉS AU CHANGE (NOTE II.3.2)	-	-
Intérêts perçus et autres produits assimilés	2	1
Intérêts et charges assimilés*	(377)	(309)
Dotations et reprises financières aux amortissements et provisions	(3)	(3)
AUTRES PRODUITS ET CHARGES FINANCIERS (NOTE II.3.3)	(378)	(371)
RÉSULTAT FINANCIER	629	806
RÉSULTAT COURANT AVANT IMPÔTS	604	759
RÉSULTAT EXCEPTIONNEL (NOTE II.3.4)	(1)	12
IMPÔT SUR LES BÉNÉFICES (NOTE II.3.5)	178	155
RÉSULTAT NET DE L'EXERCICE	781	926

* En 2023, la sortie des titres Nissan à la valeur comptable de 556 M€ a été réaffectée de Autres produits et charges financiers à Produits et charges liés aux participations.

5.2.4.1.2 Bilan actif

(en millions d'euros)	2024			2023
	Brut	Amortis. et provisions	Net	Net
Participations évaluées par équivalence (NOTE IV.4.1)	11 879	-	11 879	9 290
Autres participations et immobilisations financières (NOTE II.4.1)	4 657	-	4 657	5 573
Créances rattachées à des participations (NOTE II.4.2)	18 320	-	18 320	19 062
IMMOBILISATIONS FINANCIÈRES	34 856	-	34 856	33 925
ACTIF IMMOBILISÉ	34 856	-	34 856	33 925
CRÉANCES (NOTE II.4.4)	613	-	613	506
VALEURS MOBILIÈRES DE PLACEMENT (NOTE II.4.3)	229	1	228	174
INSTRUMENTS FINANCIERS À TERME	-	-	-	-
DISPONIBILITÉS	54	-	54	91
AUTRES COMPTES D'ACTIF (NOTE II.4.4)	271	-	271	408
TOTAL ACTIF	36 023	1	36 022	35 104

Présentation générale de Renault Group	Développement durable	Gouvernement d'entreprise	Risque et contrôle	Information financière et comptable	Information sur la société, le capital et l'actionariat	Assemblée Générale	Informations complémentaires

Information financière et comptable

5.2.4.1.3 Bilan passif

(en millions d'euros)	2024	2023
Capital	1 127	1 127
Primes d'émission	4 782	4 782
Ecart d'équivalence (IV.4.1)	6 009	3 420
Réserves légales et réglementées	113	113
Report à nouveau	10 323	9 937
Résultat de l'exercice	781	926
CAPITAUX PROPRES (NOTE II.5.1)	23 135	20 305
AUTRES FONDS PROPRES (NOTE II.5.2)	130	130
PROVISIONS POUR RISQUES ET CHARGES (NOTE II.5.3)	214	109
Emprunts obligataires	6 950	8 624
Emprunts et dettes auprès des établissements de crédit	164	396
Emprunts et dettes financières divers	4 437	4 509
EMPRUNTS ET DETTES FINANCIÈRES (NOTE II.5.4)	11 551	13 529
AUTRES DETTES (NOTE II.5.5)	721	631
INSTRUMENTS FINANCIERS À TERME (NOTE II.5.6)	(1)	(5)
COMPTES DE RÉGULARISATION (NOTE II.5.6)	272	345
TOTAL PASSIF	36 022	35 104

5.2.4.1.4 Tableau de flux de trésorerie

(en millions d'euros)	2024	2023
Capacité d'autofinancement (NOTE II.7.1)	899	754
Variation du besoin en fonds de roulement	(18)	(73)
FLUX DE TRÉSORERIE DES OPÉRATIONS D'EXPLOITATION	881	681
Variation nette des autres participations	853	765
Variation nette des prêts	743	225
Variation nette des Valeurs Mobilières de Placement	(54)	(9)
FLUX DE TRÉSORERIE LIÉS AUX INVESTISSEMENTS	1 542	981
Remboursements d'emprunts obligataires	(1 578)	(1 170)
Variation nette des autres dettes porteuses d'intérêts	(342)	(405)
Dividendes versés aux actionnaires	(540)	(73)
FLUX DE TRÉSORERIE LIÉS AUX FINANCEMENTS	(2 460)	(1 648)
TRÉSORERIE À L'OUVERTURE	91	77
Variation de la trésorerie	(37)	14
TRÉSORERIE À LA CLÔTURE	54	91



Renault Group

Information financière et comptable

5.2.5 Annexe

Les informations ci-après constituent l'annexe aux comptes avant répartition de l'exercice clos le 31 décembre 2024. Le total du bilan est de 30 022 millions d'euros et le Compte de Résultat de l'exercice dégage un bénéfice de 781 millions d'euros.

L'exercice a une durée de douze mois, recouvrant la période du 1^{er} janvier au 31 décembre 2024.

Les comptes de l'exercice 2024 ont été arrêtés par le Conseil d'Administration de Renault S.A. le 19 février 2025.

Les comptes de la société Renault S.A. sont inclus dans les comptes consolidés de Renault S.A. (Renault Group).

Les notes ci-après font partie intégrante des comptes annuels.

5.2.5.1 Événements majeurs de l'exercice

Au cours de l'année 2024, Renault S.A. a cédé 295 millions d'actions Nissan Motor Co., Ltd dont 99,1 millions en mars au prix unitaire de 3,01 euros et 195,5 millions en septembre au prix unitaire de 2,53 euros soit un prix de vente total de 852 millions d'euros (358 millions d'euros en mars et 494 millions d'euros en septembre) pour une valeur nominale de 910 millions d'euros (308 millions en mars et 608 millions en septembre). Ces opérations ont dégagé une moins-value de 63 millions d'euros. Au Japon, l'opération a été taxée localement à hauteur de 22 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 35,9 %.

L'exercice de Nissan clos le 31 mars 2024 s'est soldé par un bénéfice de 2 729 millions d'euros (420,6 milliards de yens) et Renault S.A. a encaissé 142 millions d'euros (24 milliards de yens) de dividendes de la part de Nissan au cours de l'exercice 2024.

Renault S.A. a remboursé sur 2024 un emprunt obligataire dans le cadre du programme Shelf Registration sur le

marché japonais pour un total de 110 milliards de yens (836 millions d'euros). A la date d'arrêt des comptes annuels, Renault S.A. dispose d'une trésorerie et de sources de financement suffisantes pour justifier la continuité d'exploitation pour les douze prochains mois.

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'actionnariat salarié en 2024 comprenant l'attribution gratuite de 7 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 24 pays, d'acquérir des actions à des conditions préférentielles (incluant une décote de 30 % et une attribution complémentaire d'actions gratuites, plafonnée à 7 actions gratuites). Le prix de référence de l'action dans le cadre de Renaultion Share Plan a été fixé à 41,80 euros, soit un prix de souscription de l'action de 29,26 euros après décote.

5.2.5.2 Règles et méthodes comptables

Les comptes annuels de l'exercice clos le 31 décembre 2024 de la société Renault S.A. ont été élaborés conformément aux dispositions légales et réglementaires françaises. Celles-ci sont définies par le règlement ANO 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

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 ;
- 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 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

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

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.

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 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.

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, enregistrées 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 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 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.

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 Samourai 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.

05



Renault Group

Information financière et comptable

5.2.5.3 Analyse du compte de résultat

5.2.5.3.1 Produits et charges liés aux participations

Les produits et charges des titres et créances rattachées à des participations s'analysent comme suit :

(en millions d'euros)	2024	2023
Dividendes reçus de Nissan Motor Co. Ltd	142	173
Dividendes reçus de Automobiles DACIA SA	97	91
Dividendes reçus de Sofasa SA	-	14
Résultat sur cession de titres Nissan	(63)	108
Intérêts des prêts	831	791
TOTAL	1 007	1 177

Le montant des intérêts des prêts concerne intégralement les filiales du Groupe.

Les cessions de titres Nissan Motor Co. Ltd a généré une moins-value de 63 millions d'euros constituée d'un produit de cession de 853 millions d'euros et d'une sortie de la valeur comptable de ces titres pour 916 millions d'euros.

5.2.5.3.2 Produits et charges liés au change

Le résultat de change de 2024 dégage un gain de change inférieur au million d'euros (contre une perte de 1 million d'euros en 2023).

5.2.5.3.3 Autres produits et charges financiers

En 2024, les autres produits et charges financiers représentent une perte de 378 millions d'euros (contre une perte de 370 millions d'euros en 2023) et comprennent principalement les intérêts versés et autres charges assimilées pour 377 millions.

(en millions d'euros)	2024	2023
Intérêts courus nets sur emprunts obligataires (*)	(182)	(188)
Intérêts courus nets après swaps sur emprunts auprès des établissements de crédit	(6)	(13)
Intérêts courus des emprunts auprès des filiales	(116)	(86)
Intérêts courus sur titres participatifs	(21)	(19)
Autres produits et charges financières	(1)	(13)
Autres (billets de trésorerie et commissions d'engagements)	(52)	(51)
TOTAL	(378)	(370)

(*) Le montant net des intérêts sur les emprunts obligataires se décompose en intérêts courus et versés pour 182 millions d'euros (188 millions d'euros en 2023), il n'y a pas d'intérêts courus et reçus sur les swaps en 2024, ni en 2023.

En 2024, les autres produits et charges financières concernent les produits d'intérêts du prêt Renault Mobility pour 2 millions d'euros et l'amortissement des primes de remboursements d'emprunts obligataires pour 3 millions d'euros.

5.2.5.3.4 Résultat exceptionnel

Le résultat exceptionnel de 2024 est une perte inférieure au million d'euros.

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 471 millions de déficits pour la détermination du résultat fiscal 2024 dans la mesure où le résultat de l'intégration est un produit de 940 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

Le produit d'impôt d'intégration fiscale constaté en 2024 s'élève à 281 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.

En France, la Loi de Finances 2024 a instauré une imposition minimum, dite Pilier 2, initialement proposée dans le cadre de la réforme sur la fiscalité internationale de l'OCDE, dont

Ainsi, le produit d'impôt comptabilisé au compte de résultat peut s'analyser de la manière suivante :

(en millions d'euros)	Impôt					Résultat net		
	Résultat avant impôt	Théorique	Compensation	Crédit généré	Crédit d'impôt	Impôt net	Théorique	Comptable
Résultat courant taux normal	604	(83)	83			(83)	687	521
Résultat exceptionnel	(1)	0				0	(1)	(1)
Intégration fiscale		281				281		281
Pilier 2		(20)				(20)		(20)
TOTAL	603	178	83	-	-	178	686	781

La situation fiscale latente de Renault S.A. s'analyse comme suit :

(en millions d'euros)	2024		2023		Variations	
	Actif ⁽¹⁾	Passif ⁽²⁾	Actif	Passif	Actif	Passif
Charges déduites (ou produits imposés) fiscalement et non encore comptabilisées	70	81	88	107	(18)	(26)
TOTAL	70	81	88	107	(18)	(26)

(1) Correspond à un crédit d'impôt futur

(2) Correspond à un déchet d'impôt futur

Les déficits reportables de Renault S.A. au 31 décembre 2024 s'élèvent à 10 837 millions d'euros.

5.2.5.4 Analyse du bilan actif

5.2.5.4.1 Participations évaluées par équivalence

(en millions d'euros)	Montant en début d'exercice	Augmentations	Diminutions	Montant en fin d'exercice
TOTAL VALEURS NETTES	9 290	2 589	-	11 879
TOTAL NET	9 290	2 589	-	11 879

Les augmentations s'expliquent par l'évolution au 31 décembre 2024 de la valeur d'équivalence des titres de participations

Les participations évaluées par équivalence sont recensées dans la note 7.4

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.	5 561		(916)	4 645
Droits représentatifs d'actifs nets remis en fiducie	3 072		(916)	2 156
Participation dans RNBV	12			12
TOTAL VALEURS BRUTES	5 573	-	(916)	4 657
Provisions pour dépréciation des autres participations et immobilisations financières	-			-
TOTAL NET	5 573	-	(916)	4 657



Renault Group

Information financière et comptable

En date du 08 novembre 2023, le Nouvel Accord de l'Alliance entre Renault Group et Nissan est entré en vigueur. En conséquence, Renault Group et Nissan détiennent désormais une participation croisée de 15 %, avec une obligation de conservation, ainsi qu'une obligation de plafonnement de leurs participations. 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.

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. En décembre 2023, Renault S.A. avait procédé à une première cession de 211 millions de titres Nissan. Deux cessions complémentaires sont intervenues en 2024 pour un total d'environ 295 millions de titres Nissan. Le pourcentage d'intérêt (calculé sur un total d'actions après déduction des actions auto-détenues par Nissan) de Renault S.A. dans Nissan s'élève à 35,89 % au 31 décembre 2024 (39,1 % au 30 juin 2024 et 40,0 % au 31 décembre 2023).

Au 31 décembre 2024, la participation de Renault S.A. dans Nissan Motor Co. Ltd s'élève à 1 320 231 327 titres représentant 35,89 % du capital. Ces titres sont cotés à la Bourse de Tokyo. La valeur de marché du titre d'une valeur nominale de 50 yens s'élève à 480 yens (2,94 €) au

31 décembre 2024 soit 3 904 millions d'euros. Au 31 décembre 2023, la valeur de marché du titre s'élevait à 554,2 yens (5,70 €) soit 5 702 millions d'euros.

Au 31 décembre 2024, la valorisation boursière est inférieure de 741 millions d'euros à la valeur de Nissan à l'actif de la situation financière de Renault Group (supérieur de 201 millions d'euros au 31 décembre 2023). Un test de perte de valeur a été réalisé au 31 décembre 2024 intégrant les hypothèses suivantes :

- taux d'actualisation après impôts de 8,89 % (8,32 % au 31 décembre 2023),
- taux de croissance à l'infini (y compris effet de l'inflation) de 2,33 % (1,01 % au 31 décembre 2023),
- valeur terminale déterminée sur la base d'hypothèses de rentabilité 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 ainsi réalisé n'a pas conduit à la constatation d'une perte de valeur de la participation dans Nissan au 31 décembre 2024. 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.

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 net en début d'exercice	Augmentations	Diminutions	Montant net en fin d'exercice
Dividendes à recevoir *	0	1	-	7
Prêts	19 050	2 282	(2 903)	18 329
TOTAL VALEURS BRUTES⁽¹⁾	19 050	2 283	(2 903)	18 332
Provisions pour dépréciation	-	-	-	-
TOTAL NET	19 050	2 283	(2 903)	18 332
(1) Dont part à moins d'un an	19 062			18 332
Dont part à plus d'un an	-			-

*Net des réévaluations de change

Les prêts comprennent :

- 11 087 millions d'euros de placements de trésorerie auprès de Renault Finance (9 843 millions d'euros en 2023) ;
- 0 032 millions d'euros de comptes courants résultant de conventions de centralisation de gestion de trésorerie de filiales du Groupe (8 550 millions d'euros en 2023) ;

- 000 millions d'euros auprès de ROI dans le cadre d'une convention de gage-espèces (000 millions d'euros en 2023) ;
- 5 millions d'euros de prêt à Renault Tanger Méditerranée (RTM) (5 millions d'euros en 2023).

Le poste des prêts concerne intégralement les filiales du 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

5.2.5.4.4 Valeurs mobilières de placement

05

Les valeurs mobilières de placement comprennent les titres de Renault S.A. auto-détenus pour 241 millions d'euros.

La variation des titres auto-détenus s'analyse comme suit :

	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	5 324 520	3 260 411*	7 225 195	3 469 415	-	-	-	5 819 889
Actions affectées	162	(58)	114	-	-	-	-	228
Actions non affectées	9	(192)	188	-	-	-	-	5
Actions - contrat de liquidité	3		156	(158)	-	-	-	1
Montant Brut (en millions d'euros)	174	(245)	458	(158)	-	-	-	229
Dépréciation (en millions d'euros)	-	-	-	-	-	-	-	-
TOTAL (en millions d'euros)	174	(245)	458	(158)	-	-	-	229

* Il comprend les attributions de 1 877 994 actions au titre du SharePlan 2024.

** Les mouvements de l'année comprennent les opérations au titre du contrat de liquidité.

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. 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.

Au 1^{er} semestre 2024, le plan 31 d'attribution d'actions de performance a été mis en place portant sur 1 859 milliers d'actions représentant une valorisation initiale de 98 millions d'euros. La période d'acquisition des droits est de trois ans sans période d'inaccessibilité des actions.

Le Groupe a annoncé l'octroi de sept actions gratuites à ses salariés via un FOPE sans condition d'inaccessibilité avec une période d'acquisition des droits sur 2024.

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 2024	5 207 892
Attribuées	2 020 184
Options levées ou droits définitivement acquis*	1 382 417
Options annulées	157 245
Options restant à lever et droits en cours d'acquisition au 31 décembre 2024	5 688 414

* Les droits d'attribution d'actions de performance définitivement acquis correspondent au plan 28 non-résident attribué en 2021.



Renault Group

Information financière et comptable

5.2.5.4.1.2 Plans d'attribution d'actions de performance

N° de plan	Type de plan	Date d'attribution	Droits d'attribution au 31 décembre 2024	Date d'acquisition définitive	Période de conservation
Plan 28	Actions de performance	23 avril 2021		23 avril 2024	Néant
Plan 29 - Salariés	Actions de performance	25 mai 2022	1 580 100	25 mai 2025	Néant
Plan 29 - CEO	Actions de performance	25 mai 2022	75 000	25 mai 2025	Néant
Plan 29 - HYVIA	Actions de performance	25 mai 2022	4 000	25 mai 2025	Néant
Plan 29 - Co-invest 2022 - CEO	Actions de performance	15 mai 2023	8 629	15 mai 2026	15 mai 2026 - 15 mai 2028
Plan 29 - Co-invest 2022 - Salariés	Actions de performance	15 février 2023	198 819	15 février 2026	15 février 2026 - 15 février 2028
Plan 30 - Salariés	Actions de performance	15 février 2023	1 507 086	15 février 2026	Néant
Plan 30 - CEO	Actions de performance	11 mai 2023	75 000	11 mai 2026	Néant
Plan 30 ter - additionnel 2023	Actions de performance	14 décembre 2023	174 615	14 décembre 2026	Néant
Plan 30 CEO - additionnel 2023	Actions de performance	14 décembre 2023	22 500	14 décembre 2026	Néant
Plan 30 - Co-invest 2023 - Salariés	Actions de performance	14 décembre 2023	78 495	14 février 2027	14 février 2027 - 14 décembre 2028
Plan 30 - Co-invest 2023 - CEO	Actions de performance	14 décembre 2023	7 790	14 février 2027	14 février 2027 - 14 décembre 2028
Plan 31 - CEO	Actions de performance	16 mai 2024	120 000	15 mai 2027	Néant
Plan 31 - Salariés	Actions de performance	16 mai 2024	1 718 770	15 mai 2027	Néant
Renaulution CEO	Actions de performance	16 mai 2024	153 430	15 mai 2028	16 mai 2028 - 15 mai 2029
TOTAL			5 674 234		

5.2.5.4.5 Créances et autres comptes d'actif

Les créances sont essentiellement constituées :

- des créances des filiales dans le cadre du plan d'actionnariat salariés Renaulution 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 11 M€ ;
- des créances clients constituées de factures à établir de 221 millions d'euros au titre des actions de performance (contre 106 millions d'euros en 2023) 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	173	(189)	174
CIR : Crédit Impôt Recherche	128	131	(134)	125
Créances de l'IFF	-	-	-	-
Autres créances fiscales	60	-	-	60
TOTAL VALEURS BRUTES ⁽¹⁾	378	304	(323)	359
PROVISIONS POUR DEPRECIATION				
CIR : Crédit Impôt Recherche	-	-	-	-
TOTAL	-	-	-	-
TOTAL NET	378	304	(323)	359
(1) Dont part à moins d'un an	224			207
Dont part à plus d'un an	154			152

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 augmentations sont constituées principalement de l'acompte d'impôt sur les sociétés pour 173 millions d'euros, de créances sur Crédit Impôt Recherche de l'année pour 120 millions d'euros et du complément du CIR 2023 pour 5 millions d'euros.

Les diminutions sont constituées de l'utilisation du Crédit d'Impôt Recherche 2023 pour 134 millions d'euros et de l'acompte d'impôts sur les sociétés de 189 millions d'euros lors de la liquidation fiscale du groupe.

05

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)	19	-	(7)	12
Primes de remboursement sur obligations (1.2)	6	-	(3)	3
Ecart de conversion actif (1.3)	383	60	(187)	256
TOTAL ⁽¹⁾	408	60	(197)	271
(1) Dont part à moins d'un an	393			264
Dont part à plus d'un an	15			7

(1.1) Charges à répartir constituées de soultes vérielles et de frais d'émissions sur divers emprunts ;
(1.2) Primes de remboursement sur divers emprunts à long terme (entre 5 et 7 ans) ;
(1.3) 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 185 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 2023	Distribution	Résultat 2024	Autres	Solde en fin d'exercice
Capital	1 127					1 127
Primes d'émission	4 782					4 782
Ecart d'équivalence (IV.4.1)	3 420				2 589	6 009
Réserves légales et réglementées	113					113
Report à nouveau	9 937	386				10 323
Résultat de l'exercice	926	(386)	(540)	781		781
TOTAL	20 305	-	(540)	781	2 589	23 135

Le montant des réserves non distribuables s'élève à 6 121 millions d'euros au 31 décembre 2024.

Au 31 décembre 2024, 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 %	82 268 222	22,47 %
Salariés	16 643 088	5,63 %	24 127 618	6,59 %
Auto-contrôle	5 819 889	1,97 %		
Nissan	44 358 343	15,00 %	54 918 707	15,00 %
Autres	184 513 049	62,39 %	204 810 163	55,94 %
TOTAL	295 722 284	100 %	366 124 710	100 %

La valeur nominale du titre Renault S.A. s'élève à 3,81 euros.



Renault Group

Information financière et comptable

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%, en fonction de l'évolution du chiffre d'affaires consolidé, calculée à périmètre et méthodes de consolidation identiques.

Au 31 décembre 2024, 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 323,15 euros au 31 décembre 2024 (293 euros au 31 décembre 2023).

La rémunération 2024 de 17 millions d'euros (10 millions d'euros en 2023) 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
Provisions pour charges *	158	99	(40)	(5)	200
Autres provisions pour risques	11	-	-	(3)	8
TOTAL	169	99	(40)	(8)	214
<i>Dont part à moins d'un an</i>	<i>2</i>				<i>-</i>
<i>Dont part à plus d'un an</i>	<i>167</i>				<i>214</i>

Une provision pour charge de 200 millions d'euros (158 millions en 2023) est constituée au 31 décembre 2024 au titre d'attributions des actions gratuites.

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 0 950 millions d'euros au 31 décembre 2024 (8 024 millions d'euros au 31 décembre 2023).

Sur l'année 2024, les principales évolutions sont :

- Le remboursement de l'emprunt EMTN52 émis le 18 avril 2018, d'une durée de 0 ans pour un nominal de 700 millions d'euros et d'un coupon de 1 % ;

- Le remboursement de l'emprunt obligataire Samourai 24 émis le 0 juillet 2021, d'une durée de 3 ans, pour un nominal de 110 milliards de yens (830 millions d'euros) et un coupon de 1,54 % ;
- Le remboursement de l'emprunt EMTN50 émis le 20 décembre 2019, d'une durée de 5 ans pour un nominal de 57 millions d'euros et d'un coupon à taux variable (euribor 3 mois plus 1,011 points de base).

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

Ventilations par échéances

(en millions d'euros)	31 décembre 2024				
	TOTAL	- 1 an	1 à 2 ans	2 à 3 ans	3 à 4 ans
Valeur nominale	6 904	2 266	3 038	1 000	600
Intérêts courus	46	46			
TOTAL	6 950	2 312	3 038	1 000	600

(en millions d'euros)	31 décembre 2023				
	TOTAL	- 1 an	1 à 2 ans	2 à 3 ans	3 à 4 ans
Valeur nominale	8 566	1 593	2 280	3 093	1 000
Intérêts courus	58	58			
TOTAL	8 624	1 651	2 280	3 093	1 000

Ventilation par devise

(en millions d'euros)	31 décembre 2024		31 décembre 2023	
	Avant couverture	Après couverture	Avant couverture	Après couverture
Euros	5 145	5 324	5 850	6 928
Yen	1 805	1 625	2 774	1 696
TOTAL	6 950	6 950	8 624	8 624

Ventilation par nature de taux

(en millions d'euros)	31 décembre 2024		31 décembre 2023	
	Avant couverture	Après couverture	Avant couverture	Après couverture
Taux fixe	6 950	6 950	8 624	8 566
Taux variable		-		58
TOTAL	6 950	6 950	8 624	8 624

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'élèvent à 101 millions d'euros au 31 décembre 2024 (351 millions d'euros au 31 décembre 2023).

Sur l'année 2024, les principales évolutions sont :

- le remboursement de l'emprunt Bank of China émis le 28 juin 2019 d'une durée de 5 ans pour un montant nominal de 75 millions d'euros et d'un coupon de 0,815 % ;
- le remboursement de l'emprunt Schuldschein émis le 1^{er} août 2019 d'une durée de 5 ans pour un montant nominal de 140 millions d'euros et d'un coupon de 0,82 %.


Renault Group

Information financière et comptable

Ventilation par échéances

(en millions d'euros)	31 décembre 2024				
	TOTAL	- 1 an	1 à 2 ans	2 à 3 ans	3 à 4 ans
Valeur nominale	100	110	50	-	-
Intérêts courus	1	1			
TOTAL	101	111	50	-	-

(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

Ventilation par devise

(en millions d'euros)	31 décembre 2024		31 décembre 2023	
	Avant couverture	Après couverture	Avant couverture	Après couverture
Euros	101	101	351	351
TOTAL	101	101	351	351

Ventilation par nature de taux

(en millions d'euros)	31 décembre 2024		31 décembre 2023	
	Avant couverture	Après couverture	Avant couverture	Après couverture
Taux fixe	111	111	301	301
Taux variable	50	50	50	50
TOTAL	161	161	351	351

5.2.5.5.4.3 Emprunts et dettes financières divers

Les emprunts et dettes financières divers s'élèvent à 4 437 millions d'euros au 31 décembre 2024 (4 509 millions au 31 décembre 2023). Ils sont essentiellement composés de :

- 3 772 millions d'euros d'emprunts auprès de filiales du Groupe dont la trésorerie est excédentaire ;
- 665 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.

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

5.2.5.5.5 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	1	7
Dettes sociales	2	2	4
Dettes fiscales	616	87	703
Dettes sur autres immobilisations et comptes rattachés	5	-	5
Autres dettes diverses	2	-	2
TOTAL	631	90	721
<i>Dont part à moins d'un an</i>	<i>275</i>		<i>381</i>
<i>Dont part à plus d'un an</i>	<i>356</i>		<i>340</i>

La variation des dettes fiscales correspond principalement à une augmentation de la dette d'impôt vis-à-vis des filiales pour 87 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 obligataires émis en yens sur le marché japonais du Samurai.

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)	2024		2023	
	Notionnel	Juste valeur	Notionnel	Juste valeur
Swaps de devises	179	(23)	1 072	(142)
Swap de taux	50	(2)	50	(2)
Achats à terme	401	-	471	(1)

Toutes ces opérations sont avec Renault Finance.

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.

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.



Renault Group

Information financière et comptable

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 6.2).

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 Actifs donnés en garantie et engagements donnés et reçus

Les engagements reçus de Renault S.A. comprennent les lignes de crédit ouvertes non utilisées pour un montant de 3 295 millions d'euros en 2024 contre 3 310 millions d'euros en 2023. Ces lignes ne sont pas assorties de clauses restrictives.

Les engagements donnés de Renault S.A. comprennent la convention de dépôt nantie auprès de ROi Banque dans le cadre de sa gestion du ratio grands risques. Cette convention est enregistrée pour 600 millions d'euros dans les prêts à l'actif du bilan.

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)	2024	2023
Résultat net	781	926
Dotations aux amortissements, charges à répartir	10	15
Dotations nettes aux provisions pour risques et charges	45	(24)
Valeur nette des éléments cédés	63	(163)
TOTAL	899	754

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 maximum possible de la rémunération des administrateurs (jetons de présence) s'élève à 1,5 millions d'euros en 2024 (1,5 millions d'euros en 2023).

En 2025, le montant net des jetons de présence à verser aux administrateurs s'élève à 913 840 euros au titre de 2024 (861 200 euros versés au titre de 2023). Le Président du Conseil d'administration et le directeur général ne

perçoivent pas de jetons de présence au titre de leurs mandats.

Les rémunérations des mandataires sociaux hors charges sociales comptabilisées en résultat en 2024, incluant les parts variables provisoires s'élèvent à 0 millions d'euros.

Le nombre d'actions de performance attribuées en 2024 aux mandataires sociaux s'élève à 273 430 actions.

Présentation générale de Renault Group	Développement durable	Gouvernement d'entreprise	Risque et contrôle	Information financière et comptable	Information sur la société, le capital et l'actionnariat	Assemblée Générale	Informations complémentaires

Information financière et comptable

5.2.5.7.4 Tableaux des filiales et participations

05

Participations directes

Sociétés	Capital	Capitaux propres hors capital social et résultat de l'exercice	Quote-part du capital détenu en %	Valeur inventaire des titres détenus	Variation de la valeur d'inventaire entre 2024 & 2023
PARTICIPATIONS					
Renault s.a.s 122-122 bis avenue du Général Leclerc 92100 Boulogne-Billancourt	537	0 885	100 %	11 068	2 681
Dacia 1 rue Uzinei 115400 Mioveni ROUMANIE ⁽¹⁾	511	179	99,43 %	817	4
Nissan 2 Takara-Cho, Kanagawa-Ku, Yokohama-Shi, Kanagawa-Ken JAPON ⁽²⁾ *	8 719	NC	35,89 %	2 489	0
RNBV Jaachthavenweg 180, 1081KJ Amsterdam PAYS-BAS ^{**}	0	NC	50,00 %	12	0
Sofasa Carrera 49 N°89 Envigado COLOMBIE ⁽³⁾			27,66 %	(1)	(5)
TOTAL PARTICIPATIONS				14,380	

(1) Le cours de conversion retenu pour Dacia est de 4,9743 lei roumains pour un euro
(2) Le cours de conversion retenu pour Nissan est de 163,06 yens pour un euro
(3) Le cours de conversion retenu pour Sofasa est de 4572,32 pesos colombiens pour un euro

Sociétés (en millions d'euros)	Chiffres d'affaires HT sur 12 mois se clôturant le 31/12/2024	Bénéfice net ou perte du dernier exercice	Dividendes encaissés par Renault S.A. en 2024
PARTICIPATIONS			
Renault s.a.s 122-122 bis avenue du Général Leclerc 92100 Boulogne-Billancourt	52 491	2 664	-
Dacia 1 rue Uzinei 115400 Mioveni ROUMANIE ⁽¹⁾	5 591	115	97
Nissan 2 Takara-Cho, Kanagawa-Ku, Yokohama-Shi, Kanagawa-Ken JAPON ⁽²⁾ *			
RNBV Jaachthavenweg 180, 1081KJ Amsterdam PAYS-BAS ^{**}			142
Sofasa Carrera 49 N°89 Envigado COLOMBIE ⁽³⁾			

(1) Le cours de conversion retenu pour Dacia est de 4,9743 lei roumains pour un euro
(2) Le cours de conversion retenu pour Nissan est de 163,06 yens pour un euro
(3) Le cours de conversion retenu pour Sofasa est de 4572,32 pesos colombiens pour un euro
* Pour Nissan, les informations sont disponibles dans la note 12 du Document d'Enregistrement Universel 2024 de Renault Group à l'adresse suivante : <https://www.renaultgroup.com/finance/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 de Renault Group » sur le site du Groupe au sein de la partie Informations financières à l'adresse suivante :

<https://www.renaultgroup.com/finance/publications>

Mentions relatives aux prises de participation

Of. Note II.4.1

5.2.5.7.5 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.



Renault Group

Information financière et comptable

5.2.5.7.6 Résultats financiers des 5 derniers exercices

(en millions d'euros)	2020	2021	2022	2023	2024
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⁾	(212)	464	186	798	603
Impôt sur les bénéfices	100	123	148	155	178
Résultat après impôt, amortissements et provisions	(130)	538	304	926	781
Résultat distribué				73	540
Résultat par action en euros					
Résultat avant impôt, amortissements et provisions ⁽¹⁾	(0,72)	1,57	0,63	2,70	2,04
Résultat après impôt, amortissements et provisions	(0,47)	1,82	1,23	3,13	2,64
Dividende net attribué à chaque action	0,00	0,00	0,25	1,85	2,20
Personnel⁽²⁾					

(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'effet.

5.2.5.7.7 Événements postérieurs à la clôture

Aucun événement postérieur à la clôture n'est à mentionner.

5.2.5.7.8 Consultation des états financiers

A partir du 24 mars 2025, les états financiers 2024 sont inclus dans le Document d'Enregistrement Universel disponible à l'adresse ci-dessous, ainsi que ceux des années précédentes.

<https://www.renaultgroup.com/finance/publicationsComptes annuels de Renault S.A.>

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	83,115	46,328	73,518
製品及びサービス売上原価		(41,414)	(65,720)	(37,111)	(58,891)
研究開発費	10-A	(2,144)	(3,402)	(2,125)	(3,372)
販売費及び一般管理費		(4,701)	(7,460)	(4,522)	(7,176)
その他の営業利益及び営業費用	6	(1,632)	(2,590)	(379)	(601)
その他の営業利益		430	682	425	674
その他の営業費用		(2,062)	(3,272)	(804)	(1,276)
営業利益（損失）		2,485	3,943	2,191	3,477
実質有利子負債コスト		88	140	(181)	(287)
総有利子負債コスト		(326)	(517)	(349)	(554)
現金及び金融資産に係る収益		414	657	168	267
その他の財務収益及び財務費用		(615)	(976)	(305)	(484)
財務収益（費用）	7	(527)	(836)	(486)	(771)
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	1,396	423	671
日産	12	797	1,265	526	835
その他の関連会社及び共同支配企業	13	83	132	(103)	(163)
税引前利益		2,838	4,504	2,128	3,377
当期税金及び繰延税金	8	(523)	(830)	(524)	(832)
継続事業からの当期純利益		2,315	3,674	1,604	2,545
継続事業からの当期純利益－親会社株主持分		2,198	3,488	1,634	2,593
継続事業からの当期純利益－非支配株主持分		117	186	(30)	(48)
非継続事業からの当期純利益	3	-	-	(2,320)	(3,682)
非継続事業からの当期純利益－親会社株主持分		-	-	(1,988)	(3,155)
非継続事業からの当期純利益－非支配株主持分		-	-	(332)	(527)
当期純利益		2,315	3,674	(716)	(1,136)
当期純利益－親会社株主持分		2,198	3,488	(354)	(562)
当期純利益－非支配株主持分		117	186	(362)	(574)
基本的1株当たり利益（単位：ユーロ／円）		8.11	1,286.98	(1.30)	(206.30)
継続事業の基本的1株当たり利益 －親会社株主持分		8.11	1,286.98	6.01	953.73
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)	(1,160.02)
希薄化後1株当たり利益（単位：ユーロ／円）		7.99	1,267.93	(1.30)	(206.30)

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	1,267.93	6.01	953.73
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)	(1,160.02)
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	4,504	(830)	3,674	(192)	(524)	(716)	(305)	(832)	(1,136)
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)	(224)	(148)	(371)	320	31	351	508	49	557
確定給付型年金制度に係る数理計算上の差異	(138)	(93)	(231)	(219)	(148)	(367)	320	31	351	508	49	557
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)	(616)	197	(419)	878	(73)	805	1,393	(116)	1,277
在外事業に係る為替換算調整勘定 ⁽³⁾	57	-	57	90	-	90	(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)	(359)	-	(359)	71	-	71	113	-	113
日産に対する投資の部分的ヘッジ ⁽³⁾	247	-	247	392	-	392	(25)	-	(25)	(40)	-	(40)
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)	(749)	200	(549)	327	(77)	250	519	(122)	397
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)	6	(13)	4	(9)	(21)	6	(14)
非継続事業から損益に再分類された項目	-	-	-	-	-	-	528	-	528	838	-	838
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)	(839)	49	(790)	1,198	(42)	1,156	1,901	(67)	1,834
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	149	-	149	196	-	196	311	-	311

確定給付型年金制度に係る数理計算上の差異	98	-	98	156	-	156	193	-	193	306	-	306
その他	(4)	-	(4)	(6)	-	(6)	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)	(1,704)	-	(1,704)	710	-	710	1,127	-	1,127
在外事業に係る為替換算調整勘定	(1,096)	-	(1,096)	(1,739)	-	(1,739)	755	-	755	1,198	-	1,198
その他	22	-	22	35	-	35	(45)	-	(45)	(71)	-	(71)
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)	(1,555)	-	(1,555)	906	-	906	1,438	-	1,438
その他の包括利益項目 (A) + (B)	(1,509)	31	(1,478)	(2,395)	49	(2,345)	2,104	(42)	2,062	3,339	(67)	3,272
包括利益	1,329	(492)	837	2,109	(781)	1,328	1,912	(566)	1,346	3,034	(898)	2,136
親会社株主持分			746			1,184			1,654			2,625
非支配株主持分			91			144			(308)			(489)

(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	7,341	4,700	7,458
有形固定資産	10-B	12,251	19,441	11,705	18,575
関連会社及び共同支配企業に対する投資		16,554	26,270	18,210	28,897
日産	12	15,667	24,862	17,487	27,750
その他の関連会社及び共同支配企業	13	887	1,408	723	1,147
長期金融資産	22	695	1,103	413	655
繰延税金資産	8	670	1,063	593	941
その他の非流動資産	17	784	1,244	911	1,446
非流動資産合計		35,580	56,462	36,532	57,973
流動資産					
棚卸資産	14	4,924	7,814	5,213	8,273
販売金融債権	15	49,615	78,734	44,247	70,216
自動車顧客債権	16	825	1,309	998	1,584
短期金融資産	22	1,224	1,942	1,416	2,247
未収還付税金	17	224	355	154	244
その他の流動資産	17	4,822	7,652	4,097	6,502
現金及び現金同等物	22	20,677	32,812	21,774	34,553
売却目的で保有する資産	3	4,022	6,383	3,861	6,127
流動資産合計		86,333	137,002	81,760	129,745
資産合計		121,913	193,464	118,292	187,718

	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	1,788	1,127	1,788
資本剰余金		3,785	6,006	3,785	6,006
自己株式		(212)	(336)	(208)	(330)
金融商品再評価額		(111)	(176)	208	330
為替換算調整勘定		(3,140)	(4,983)	(2,146)	(3,405)
その他の剰余金		26,105	41,426	26,537	42,112
当期純利益－親会社株主持分		2,198	3,488	(354)	(562)
資本－親会社株主持分		29,752	47,213	28,949	45,939
資本－非支配株主持分		882	1,400	741	1,176
資本合計	18	30,634	48,613	29,690	47,115
非流動負債					
繰延税金負債	8	917	1,455	1,102	1,749
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	1,700	1,029	1,633
その他の引当金－長期	20	1,224	1,942	1,082	1,717
長期金融負債	23	8,956	14,212	10,738	17,040
不確実な税金負債に対する引当金－長期	21	236	375	234	371
その他の非流動負債	21	942	1,495	1,372	2,177
非流動負債合計		13,346	21,179	15,557	24,687
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	217	45	71
その他の引当金－短期	20	1,130	1,793	1,087	1,725
短期金融負債	23	3,448	5,472	4,605	7,308
販売金融負債	23	54,095	85,843	48,999	77,757
営業債務		7,965	12,640	8,405	13,338
未払税金	21	359	570	312	495
不確実な税金負債に対する引当金－短期	21	20	32	21	33
その他の流動負債	21	9,704	15,399	8,698	13,803
売却目的で保有する資産に関連する負債	3	1,075	1,706	873	1,385
流動負債合計		77,933	123,672	73,045	115,915
資本及び負債合計		121,913	193,464	118,292	187,718

(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	億円
2021年12月31日 現在残高	295,722	1,127	1,788	3,785	6,006	(237)	(376)	5	8	(3,407)	(5,407)	25,159	39,925	888	1,409	27,320	43,354	574	911	27,894	44,265
IFRS第17号への移行－期首調整 ⁽¹⁾												167	265			167	265			167	265
調整済 2021年12月31日現在残高	295,722	1,127	1,788	3,785	6,006	(237)	(376)	5	8	(3,407)	(5,407)	25,326	40,190	888	1,409	27,487	43,619	574	911	28,061	44,530
2022年度純利益														(354)	(562)	(354)	(562)	(362)	(574)	(716)	(1,136)
その他の包括利益項目								203	322	1,248	1,980	557	884			2,008	3,186	54	86	2,062	3,272
2022年度包括利益		-	-	-	-	-	-	203	322	1,248	1,980	557	884	(354)	(562)	1,654	2,625	(308)	(489)	1,346	2,136
2021年度利益処分												888	1,409	(888)	(1,409)	-	-			-	-
配当金																-	-	(41)	(65)	(41)	(65)
自己株式の（取得）／処分及び増資による影響額						29	46									29	46			29	46
所有持分の増減										13	21	(178)	(282)			(165)	(262)	516	819	351	557

株式報酬 及びその 他の費用								-	-			(56)	(89)			(56)	(89)	-	-	(56)	(89)
2022年12 月31日 現在残高	295,722	1,127	1,788	3,785	6,006	(208)	(330)	208	330	(2,146)	(3,405)	26,537	42,112	(354)	(562)	28,949	45,939	741	1,176	29,690	47,115
2023年度 純利益														2,198	3,488	2,198	3,488	117	186	2,315	3,674
その他の 包括利益 項目								(319)	(506)	(994)	(1,577)	(139)	(221)			(1,452)	(2,304)	(26)	(41)	(1,478)	(2,345)
2023年度 包括利益		-	-	-	-	-	-	(319)	(506)	(994)	(1,577)	(139)	(221)	2,198	3,488	746	1,184	91	144	837	1,328
2022年度 利益処分												(354)	(562)	354	562	-	-			-	-
配当金												(68)	(108)			(68)	(108)	(93)	(148)	(161)	(255)
自己株式 の（取 得）／処 分及び増 資 による影 響額						(4)	(6)									(4)	(6)			(4)	(6)
所有持分 の増減								-	-	-	-	179	284			179	284	143	227	322	511
株式報酬 及びその 他の費用								-	-			(50)	(79)			(50)	(79)	-	-	(50)	(79)
2023年12 月31日 現在残高	295,722	1,127	1,788	3,785	6,006	(212)	(336)	(111)	(176)	(3,140)	(4,983)	26,105	41,426	2,198	3,488	29,752	47,213	882	1,400	30,634	48,613

(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	3,674	1,604	2,545
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	5,059	3,532	5,605
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)	(1,396)	(423)	(671)
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	2,629	304	482
非上場関連会社及び共同支配企業からの受取配当金		47	75	23	36
キャッシュ・フロー（利息・税金調整前）⁽²⁾		6,327	10,040	5,040	7,998
上場企業からの受取配当金⁽³⁾		172	273	64	102
消費者向け融資の純増減		(3,759)	(5,965)	(1,383)	(2,195)
ディーラー向け更新可能融資の純増減		(1,411)	(2,239)	(3,677)	(5,835)
販売金融債権の（増加）減少		(5,170)	(8,204)	(5,060)	(8,030)
販売金融部門による社債の発行	23-C	4,470	7,093	3,614	5,735
販売金融部門による社債の償還	23-C	(4,225)	(6,705)	(3,588)	(5,694)
販売金融部門のその他の負債の純増減		4,347	6,898	4,185	6,641
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)	(52)	137	217
販売金融部門に係る金融資産・負債の純増減		4,559	7,235	4,348	6,900
資産計上したリース用資産の増減		(504)	(800)	(217)	(344)
運転資本の増減（税金調整前）	26-B	(71)	(113)	404	641
営業活動によるキャッシュ・フロー（利息・税金調整前）		5,313	8,431	4,579	7,266
利息の受取額		332	527	172	273
利息の支払額		(314)	(498)	(345)	(547)
当期税金（支払）/受取額		(869)	(1,379)	(479)	(760)
継続事業の営業活動によるキャッシュ・フロー		4,462	7,081	3,927	6,232
非継続事業の営業活動によるキャッシュ・フロー	3	-	-	(314)	(498)
有形固定資産及び無形資産への投資	26-C	(2,950)	(4,681)	(2,640)	(4,189)
有形固定資産及び無形資産の処分		282	448	410	651
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)	(203)	(132)	(209)
支配の喪失を伴う持分の売却、譲渡現金控除後		22	35	(38)	(60)
その他の持分の売却		815	1,293	47	75
自動車部門に係るその他有価証券及び貸付の純（増）減		(276)	(438)	(126)	(200)
継続事業の投資活動によるキャッシュ・フロー		(2,235)	(3,547)	(2,479)	(3,934)
非継続事業の投資活動によるキャッシュ・フロー	3	-	-	(815)	(1,293)
親会社株主に対する支払配当金	18-D	(73)	(116)	-	-

非支配株主との取引		104	165	54	86
非支配株主に対する支払配当金	18-H	(93)	(148)	(41)	(65)
自己株式の（取得）売却		(175)	(278)	(60)	(95)
株主に係るキャッシュ・フロー		(237)	(376)	(47)	(75)
自動車部門に係る社債発行	23-C	-	-	2,062	3,272
自動車部門に係る社債償還	23-C	(1,170)	(1,857)	(240)	(381)
自動車部門に係るその他の金融負債の純増（減）		(1,571)	(2,493)	(2,575)	(4,086)
自動車部門に係る金融負債の純増減	23-B	(2,741)	(4,350)	(753)	(1,195)
継続事業の財務活動によるキャッシュ・フロー		(2,978)	(4,726)	(800)	(1,270)
非継続事業の財務活動によるキャッシュ・フロー	3	-	-	322	511
現金及び現金同等物の増加（減少）		(751)	(1,192)	(159)	(252)

- (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	34,553	21,928	34,798
現金及び現金同等物の増加（減少）	(756)	(1,200)	678	1,076
範囲変更の影響額	5	8	(837)	(1,328)
為替相場変動等の影響額	(255)	(405)	28	44
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)	(144)	(23)	(36)
現金及び現金同等物の期末残高⁽¹⁾	20,677	32,812	21,774	34,553

- (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ー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	76,409	4,181	6,635	45	71	-	-	52,376	83,115
部門間売上高	128	203	19	30	2	3	(149)	(236)	-	-
部門別売上高	48,278	76,612	4,200	6,665	47	75	(149)	(236)	52,376	83,115
営業総利益 ⁽¹⁾	3,050	4,840	1,101	1,747	(35)	(56)	1	2	4,117	6,533
営業利益	1,435	2,277	1,085	1,722	(36)	(57)	1	2	2,485	3,943
財務収益（費用） ⁽²⁾	126	200	(53)	(84)	-	-	(600)	(952)	(527)	(836)
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	1,431	(12)	(19)	(10)	(16)	-	-	880	1,396
税引前利益	2,463	3,909	1,020	1,619	(46)	(73)	(599)	(951)	2,838	4,504
当期税金及び繰延税金	(292)	(463)	(231)	(367)	-	-	-	-	(523)	(830)
継続事業からの当期純利益	2,171	3,445	789	1,252	(46)	(73)	(599)	(951)	2,315	3,674
非継続事業からの当期純利益	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
当期純利益	2,171	3,445	789	1,252	(46)	(73)	(599)	(951)	2,315	3,674

(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	68,429	3,172	5,034	35	56	-	-	46,328	73,518

部門間売上高	96	152	16	25	3	5	(115)	(182)	-	-
部門別売上高	43,217	68,581	3,188	5,059	38	60	(115)	(182)	46,328	73,518
営業総利益 ⁽²⁾	1,401	2,223	1,198	1,901	(30)	(48)	1	2	2,570	4,078
営業利益	1,044	1,657	1,177	1,868	(31)	(49)	1	2	2,191	3,477
財務収益（費用） ⁽³⁾	347	551	(31)	(49)	(2)	(3)	(800)	(1,270)	(486)	(771)
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	884	(127)	(202)	(7)	(11)	-	-	423	671
税引前利益	1,948	3,091	1,019	1,617	(40)	(63)	(799)	(1,268)	2,128	3,377
当期税金及び繰延税金	(203)	(322)	(320)	(508)	(1)	(2)	-	-	(524)	(832)
継続事業からの当期純利益	1,745	2,769	699	1,109	(41)	(65)	(799)	(1,268)	1,604	2,545
非継続事業からの当期純利益	(2,320)	(3,682)	-	-	-	-	-	-	(2,320)	(3,682)
当期純利益	(575)	(912)	699	1,109	(41)	(65)	(799)	(1,268)	(716)	(1,136)

(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	24,922	1,120	1,777	52	83	-	-	16,877	26,782
関連会社及び共同支配企業に 対する投資	16,457	26,116	97	154	-	-	-	-	16,554	26,270
長期金融資産－持分投資	6,501	10,316	10	16	-	-	(6,434)	(10,210)	77	122
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	978	-	-	2	3	-	-	618	981
繰延税金資産	442	701	228	362	-	-	-	-	670	1,063
その他の非流動資産	747	1,185	38	60	(1)	(2)	-	-	784	1,244
非流動資産合計	40,468	64,219	1,493	2,369	53	84	(6,434)	(10,210)	35,580	56,462
流動資産										
棚卸資産	4,887	7,755	35	56	2	3	-	-	4,924	7,814
顧客債権	834	1,323	49,901	79,188	8	13	(303)	(481)	50,440	80,043
短期金融資産	974	1,546	1,071	1,700	1	2	(822)	(1,304)	1,224	1,942
未収還付税金及びその他の 流動資産 ⁽¹⁾	6,971	11,062	6,299	9,996	13	21	(4,215)	(6,689)	9,068	14,390
現金及び現金同等物	14,465	22,955	6,225	9,878	14	22	(27)	(43)	20,677	32,812
流動資産合計	28,131	44,641	63,531	100,817	38	60	(5,367)	(8,517)	86,333	137,002
資産合計	68,599	108,860	65,024	103,187	91	144	(11,801)	(18,727)	121,913	193,464

資本及び負債										
資本	30,661	48,656	6,399	10,155	10	16	(6,436)	(10,213)	30,634	48,613
非流動負債										
長期引当金	2,238	3,551	293	465	-	-	-	-	2,531	4,016
長期金融負債	8,044	12,765	893	1,417	19	30	-	-	8,956	14,212
繰延税金負債	210	333	706	1,120	1	2	-	-	917	1,455
その他の非流動負債	665	1,055	275	436	2	3	-	-	942	1,495
非流動負債合計	11,157	17,705	2,167	3,439	22	35	-	-	13,346	21,179
流動負債										
短期引当金	1,246	1,977	41	65	-	-	-	-	1,287	2,042
短期金融負債	3,920	6,221	1	2	36	57	(509)	(808)	3,448	5,472
営業債務及び販売金融負債	8,135	12,909	54,722	86,838	15	24	(812)	(1,289)	62,060	98,483
未払税金及びその他の流動負債 ⁽¹⁾	13,480	21,391	1,694	2,688	8	13	(4,044)	(6,417)	11,138	17,675
流動負債合計	26,781	42,499	56,458	89,593	59	94	(5,365)	(8,514)	77,933	123,672
資本及び負債合計	68,599	108,860	65,024	103,187	91	144	(11,801)	(18,727)	121,913	193,464

(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	24,702	796	1,263	43	68	-	-	16,405	26,033
関連会社及び共同支配企業に 対する投資	18,141	28,788	66	105	3	5	-	-	18,210	28,897

長期金融資産－持分投資	6,313	10,018	11	17	-	-	(6,261)	(9,936)	63	100
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	555	-	-	1	2	(1)	(2)	350	555
繰延税金資産	354	562	239	379	-	-	-	-	593	941
その他の非流動資産	831	1,319	80	127	-	-	-	-	911	1,446
非流動資産合計	41,555	65,944	1,192	1,892	47	75	(6,262)	(9,937)	36,532	57,973
流動資産										
棚卸資産	5,188	8,233	24	38	1	2	-	-	5,213	8,273
顧客債権	1,009	1,601	44,732	70,985	8	13	(504)	(800)	45,245	71,799
短期金融資産	1,294	2,053	980	1,555	-	-	(858)	(1,362)	1,416	2,247
未収還付税金及びその他の 流動資産 ⁽²⁾	6,583	10,447	5,798	9,201	7	11	(4,276)	(6,786)	8,112	12,873
現金及び現金同等物	14,227	22,577	7,549	11,980	17	27	(19)	(30)	21,774	34,553
流動資産合計	28,301	44,911	59,083	93,759	33	52	(5,657)	(8,977)	81,760	129,745
資産合計	69,856	110,854	60,275	95,650	80	127	(11,919)	(18,914)	118,292	187,718
資本及び負債										
資本	29,571	46,926	6,368	10,105	18	29	(6,267)	(9,945)	29,690	47,115
非流動負債										
長期引当金	2,039	3,236	306	486	-	-	-	-	2,345	3,721
長期金融負債	9,845	15,623	886	1,406	8	13	(1)	(2)	10,738	17,040
繰延税金負債	224	355	876	1,390	2	3	-	-	1,102	1,749
その他の非流動負債	1,082	1,717	288	457	2	3	-	-	1,372	2,177
非流動負債合計	13,190	20,931	2,356	3,739	12	19	(1)	(2)	15,557	24,687
流動負債										
短期引当金	1,103	1,750	50	79	-	-	-	-	1,153	1,830
短期金融負債	5,191	8,238	-	-	36	57	(622)	(987)	4,605	7,308

営業債務及び販売金融負債	8,487	13,468	49,739	78,931	8	13	(830)	(1,317)	57,404	91,094
未払税金及びその他の流動負債 ⁽²⁾	12,314	19,541	1,762	2,796	6	10	(4,199)	(6,663)	9,883	15,683
流動負債合計	27,095	42,997	51,551	81,806	50	79	(5,651)	(8,968)	73,045	115,915
資本及び負債合計	69,856	110,854	60,275	95,650	80	127	(11,919)	(18,914)	118,292	187,718

(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	
2023年度	百万 ユーロ	億円	百万 ユーロ	億円	百万 ユーロ	億円	百万 ユーロ	億円	百万 ユーロ	億円
継続事業からの当期純利益 ⁽¹⁾	2,171	3,445	789	1,252	(46)	(73)	(599)	(951)	2,315	3,674
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	4,589	289	459	7	11	-	-	3,188	5,059
－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)	(1,428)	10	16	10	16	-	-	(880)	(1,396)
－その他の非資金的収益及び費用 （利息・税金調整前）	1,267	2,011	390	619	5	8	(5)	(8)	1,657	2,629
非上場関連会社及び共同支配企業からの 受取配当金	47	75	-	-	-	-	-	-	47	75
キャッシュ・フロー （利息・税金調整前） ⁽³⁾	5,477	8,691	1,478	2,345	(24)	(38)	(604)	(958)	6,327	10,040
上場企業からの受取配当金 ⁽²⁾	172	273	-	-	-	-	-	-	172	273
販売金融債権の（増加）減少	-	-	(4,945)	(7,847)	-	-	(225)	(357)	(5,170)	(8,204)
販売金融部門に係る金融資産・負債の 純増減	-	-	4,382	6,954	-	-	177	281	4,559	7,235
資産計上したリース用資産の増減	30	48	(534)	(847)	-	-	-	-	(504)	(800)
運転資本の増減（税金調整前）	637	1,011	(706)	(1,120)	-	-	(2)	(3)	(71)	(113)
営業活動によるキャッシュ・フロー （利息・税金調整前）	6,316	10,023	(325)	(516)	(24)	(38)	(654)	(1,038)	5,313	8,431
利息の受取額	359	570	(1)	(2)	-	-	(26)	(41)	332	527
利息の支払額	(342)	(543)	-	-	(3)	(5)	31	49	(314)	(498)
当期税金（支払）/受取額	(505)	(801)	(364)	(578)	-	-	-	-	(869)	(1,379)
継続事業の営業活動による キャッシュ・フロー	5,828	9,248	(690)	(1,095)	(27)	(43)	(649)	(1,030)	4,462	7,081

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)	(2,128)	(13)	(21)	(11)	(17)	-	-	(1,365)	(2,166)
有形固定資産の購入	(1,573)	(2,496)	(7)	(11)	(5)	(8)	-	-	(1,585)	(2,515)
有形固定資産及び無形資産の処分 ⁽⁴⁾	282	448	-	-	-	-	-	-	282	448
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	35	-	-	-	-	-	-	22	35
その他の持分等の取得及び売却	650	1,031	6	10	(7)	(11)	38	60	687	1,090
自動車部門に係るその他有価証券及び貸付 の(増)減	(175)	(278)	(1)	(2)	(1)	(2)	(99)	(157)	(276)	(438)
継続事業の投資活動による キャッシュ・フロー	(2,135)	(3,388)	(15)	(24)	(24)	(38)	(61)	(97)	(2,235)	(3,547)
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)	(294)	(651)	(1,033)	37	59	562	892	(237)	(376)
自動車部門に係る金融負債の純増減	(2,893)	(4,591)	-	-	11	17	141	224	(2,741)	(4,350)
継続事業の財務活動による キャッシュ・フロー	(3,078)	(4,884)	(651)	(1,033)	48	76	703	1,116	(2,978)	(4,726)
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	976	(1,356)	(2,152)	(3)	(5)	(7)	(11)	(751)	(1,192)
現金及び現金同等物の期首残高	14,227	22,577	7,549	11,980	17	27	(19)	(30)	21,774	34,553
現金及び現金同等物の増加(減少)	626	993	(1,372)	(2,177)	(3)	(5)	(7)	(11)	(756)	(1,200)
範囲変更の影響額	(11)	(17)	16	25	-	-	-	-	5	8
為替相場変動等の影響額	(286)	(454)	32	51	-	-	(1)	(2)	(255)	(405)
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)	(144)	-	-	-	-	-	-	(91)	(144)
現金及び現金同等物の期末残高	14,465	22,955	6,225	9,878	14	22	(27)	(43)	20,677	32,812

(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	
2022年度 ⁽¹⁾	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⁾	1,745	2,769	699	1,109	(41)	(65)	(799)	(1,268)	1,604	2,545
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	5,381	135	214	6	10	-	-	3,532	5,605
－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)	(884)	127	202	7	11	-	-	(423)	(671)
－その他の非資金的収益及び費用 （利息・税金調整前）	(49)	(78)	362	574	2	3	(11)	(17)	304	482
非上場関連会社及び共同支配企業からの 受取配当金	23	36	-	-	-	-	-	-	23	36
キャッシュ・フロー （利息・税金調整前） ⁽³⁾	4,553	7,225	1,323	2,099	(26)	(41)	(810)	(1,285)	5,040	7,998
上場企業からの受取配当金	64	102	-	-	-	-	-	-	64	102
販売金融債権の（増加）減少	-	-	(5,026)	(7,976)	-	-	(34)	(54)	(5,060)	(8,030)
販売金融部門に係る金融資産・ 負債の純増減	-	-	4,370	6,935	-	-	(22)	(35)	4,348	6,900
資産計上したリース用資産の増減	87	138	(304)	(482)	-	-	-	-	(217)	(344)
運転資本の増減（税金調整前）	7	11	400	635	(2)	(3)	(1)	(2)	404	641
営業活動によるキャッシュ・フロー （利息・税金調整前）	4,711	7,476	763	1,211	(28)	(44)	(867)	(1,376)	4,579	7,266
利息の受取額	175	278	-	-	-	-	(3)	(5)	172	273
利息の支払額	(357)	(567)	-	-	(1)	(2)	13	21	(345)	(547)
当期税金（支払）/受取額	(143)	(227)	(335)	(532)	(1)	(2)	-	-	(479)	(760)

継続事業の営業活動による キャッシュ・フロー	4,386	6,960	428	679	(30)	(48)	(857)	(1,360)	3,927	6,232
非継続事業の営業活動による キャッシュ・フロー	(315)	(500)	-	-	-	-	-	-	(315)	(500)
無形資産の購入	(1,216)	(1,930)	(15)	(24)	(12)	(19)	-	-	(1,243)	(1,973)
有形固定資産の購入	(1,395)	(2,214)	(2)	(3)	-	-	-	-	(1,397)	(2,217)
有形固定資産及び無形資産の処分 ⁽⁴⁾	408	647	-	-	2	3	-	-	410	651
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)	(60)	-	-	-	-	-	-	(38)	(60)
その他の持分等の取得及び売却	(112)	(178)	(14)	(22)	(6)	(10)	47	75	(85)	(135)
自動車部門に係るその他有価証券及び 貸付の(増)減	(121)	(192)	-	-	(7)	(11)	2	3	(126)	(200)
継続事業の投資活動による キャッシュ・フロー	(2,474)	(3,926)	(31)	(49)	(23)	(36)	49	78	(2,479)	(3,934)
非継続事業の投資活動による キャッシュ・フロー	(815)	(1,293)	-	-	-	-	-	-	(815)	(1,293)
株主に係るキャッシュ・フロー	(35)	(56)	(812)	(1,289)	48	76	752	1,193	(47)	(75)
自動車部門に係る金融負債の純増減	(803)	(1,274)	-	-	10	16	40	63	(753)	(1,195)
継続事業の財務活動による キャッシュ・フロー	(838)	(1,330)	(812)	(1,289)	58	92	792	1,257	(800)	(1,270)
非継続事業の財務活動による キャッシュ・フロー	323	513	-	-	-	-	-	-	323	513
現金及び現金同等物の増加(減少)	267	424	(415)	(659)	5	8	(16)	(25)	(159)	(252)
現金及び現金同等物の期首残高	13,877	22,021	8,040	12,759	14	22	(3)	(5)	21,928	34,798
現金及び現金同等物の増加(減少)	1,105	1,754	(416)	(660)	5	8	(16)	(25)	678	1,076
範囲変更の影響額 ⁽⁵⁾	(838)	(1,330)	1	2	-	-	-	-	(837)	(1,328)
為替相場変動等の影響額	106	168	(76)	(121)	(2)	(3)	-	-	28	44
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)	(36)	-	-	-	-	-	-	(23)	(36)

現金及び現金同等物の期末残高	14,227	22,577	7,549	11,980	17	27	(19)	(30)	21,774	34,553

- (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)	(12,765)	(9,845)	(15,623)
短期金融負債	(3,920)	(6,221)	(5,191)	(8,238)
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	476	121	192
短期金融資産	923	1,465	1,237	1,963
現金及び現金同等物	14,465	22,955	14,227	22,577
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	5,910	549	871

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	7,739	3,753	5,956
販売金融部門からの受取配当金	600	952	800	1,270
税引前運転資本の増減	637	1,011	7	11
自動車部門の利息の受取額	359	570	175	278
自動車部門の利息の支払額	(342)	(543)	(357)	(567)
当期税金（支払）/受取額	(505)	(801)	(143)	(227)
有形固定資産及び無形資産の取得（処分との純額）	(2,632)	(4,177)	(2,203)	(3,496)
資産計上したリース用車両及びバッテリー	30	48	87	138
自動車部門の営業フリー・キャッシュ・フロー	3,024	4,799	2,119	3,363
リーストラックチャリング費用に係る支払	(496)	(787)	(590)	(936)
自動車部門の営業フリー・キャッシュ・フロー （リーストラックチャリング費用を除く。）⁽¹⁾	3,520	5,586	2,709	4,299

(1) リーストラッ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	4,842	1,402	2,225
標準的税率	28%	28%	28%	28%
税引後営業総利益 (A)	2,197	3,486	1,009	1,601
有形固定資産及び無形資産並びにのれん	15,705	24,922	15,566	24,702
関連会社及び共同支配企業に対する投資 (日産を除く)	790	1,254	654	1,038
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	106	52	83
運転資本	(8,841)	(14,030)	(8,272)	(13,127)
使用資本 (B)	7,721	12,252	8,000	12,695
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	1,185	831	1,319
棚卸資産	4,887	7,755	5,188	8,233
顧客債権	834	1,323	1,009	1,601
未収還付税金及びその他の流動資産 ⁽¹⁾	6,971	11,062	6,583	10,447
その他の非流動負債	(665)	(1,055)	(1,082)	(1,717)
営業債務	(8,135)	(12,909)	(8,487)	(13,468)
未払税金及びその他の流動負債 ⁽¹⁾	(13,480)	(21,391)	(12,314)	(19,541)
運転資本	(8,841)	(14,030)	(8,272)	(13,127)

(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。

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	65,268	4,560	7,236	1,814	2,879	1,667	2,645	3,206	5,088	52,376	83,115

-フランスを含む	15,305	24,288										
有形固定資産及び無形資産	14,764	23,429	583	925	578	917	623	989	329	522	16,877	26,782
-フランスを含む	10,431	16,553										
2022年度												
売上高 ⁽¹⁾	35,622	56,529	4,351	6,905	2,699	4,283	1,757	2,788	1,899	3,014	46,328	73,518
-フランスを含む	13,814	21,921										
有形固定資産及び無形資産	14,230	22,582	471	747	663	1,052	663	1,052	378	600	16,405	26,033
-フランスを含む	10,124	16,066										

(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ユ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、レボリユ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）繰り返

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、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)。

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關係するのれんは、連結財政状態計算書の資産の部に記載される関連する事業体の価値に表示される。減損が生じた場合は、減損損失額は関連会社及び共同支配企業の純利益（損失）に対する持分に含める形で連結損益計算書に計上される（注2-J）。

関連会社及び共同支配企業に対する投資に關係する取得費用は、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、完成度に応じて認識される。これらの契約は、保証期間延長、メンテナンス又は保険に関する場合がある。

このようなサービス契約は、最終顧客に対して別途販売されることもあれば、車両及び関連サービスを対象とした販売パッケージに無料で含まれることもある。いずれの場合も、ルノー・グループはサービス契約は車両の納品とは別のサービス義務と考え、売上高の一部をサービス契約に配分している。

顧客が定期的にサービス契約の代金を支払う場合、その売上高は定額法で認識される。契約が前払いされる場合（例えば、車両購入時に顧客から支払われる場合）には、受領した金額は繰延収益として計上され、保証期

間の延長については定額法で、またメンテナンス契約については経験曲線に従い、契約期間にわたって、計上される。

顧客債権の減損

債権の発生時に将来に向かって行う信用リスクの評価及びそれ以降の当該リスクの悪化を反映するため、自動車部門の顧客債権について減損が計上される。発生信用損失がある場合、各債権について個別に減損が計上される。

販売金融収益

販売金融収益

販売金融収益はディーラーや消費者への自動車販売に係る融資活動から生み出されている。これらの融資活動は販売金融セグメント会社によるローンの形をとって行われるため、実効金利法による償却原価から減損額を控除した金額で貸借対照表に計上される。融資契約に係る収益は金利が契約期間を通じて一定になるように計算され、売上高に計上される。

販売金融費用

販売金融費用は営業費用とされ、営業利益（事業セグメント別情報の営業総利益）の計算に含まれる。当該費用には、主に、販売金融会社の顧客向け貸出金取引に係るリファイナンスの支払利息、こうしたリファイナンスの管理（一時的投資、為替及び金利リスクのヘッジ及び管理）に直接関係するその他の費用及び収益、債権に関連するリスクに係る費用が含まれる。公募及び私募債の発行、自動車部門の貸出金を裏付け資産とする公募及び私募の証券化、譲渡可能負債証券、集めた預金並びに金融機関等又は欧州中央銀行から調達した資金などリファイナンスの資金源は多様化している。

販売代理店に対する支払手数料

手数料は外部への供給コストとして処理されるため、契約取得コストとして繰り延べることで融資契約期間を通じて金利が均一となるようにしている。

債権の分類及び減損

金融債権に係る減損方法は関係するカテゴリーによって異なる。健全な債権（ステージ1）については、12ヶ月の予想信用損失と同額の減損が計上されるが、当初認識後に信用リスクが著しく悪化した又はロックダウン中に期間延長を受けた債権（ステージ2）については、全期間の予想損失と同額の減損が計上され、貸倒債権（ステージ3）については、発生信用損失と同額の減損が計上される。

販売金融部門は、信用リスクの著しい悪化を特定するために、内部のスコアリングシステム又は外部の格付を利用している。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關係するのれんは、財政状態計算書の資産の部で計上される關係する事業体の価値に表示される。減損が生じた場合は、減損損失額は関連会社及び共同支配企業の純利益（損失）に対する持分に含める形で連結損益計算書に計上される。

ルノー・グループが支配する会社の非支配株主持分に関する追加投資の取得は資本取引として処理される。株式の購入コストと非支配株主持分の帳簿価額の差額は正負にかかわらず資本に計上される。

2-K. 研究開発費及びその他の無形資産

研究開発費

新しい車両又は部品（エンジン若しくはギアボックスなど）の開発、及び生産設備の導入が決定されてから、それを受けた量産化が承認されるまでの間に発生した開発費は、無形資産として資産計上されている。開発費は、量産化の承認日から、車両又は部品の見込販売可能期間（当初は最長で7年）にわたって定額法で償却される。販売期間は定期的に検討され、当初の見込みから著しく異なる場合にはその後調整される。資産計上されている開発費は主に試作品の費用、外注研究費、専従者人件費、及び間接費のうち開発活動のみに係る部分である。

試運転開始前の準備期間に少なくとも12ヶ月を要するプロジェクトの開発に直接関係する借入コストは、「適格資産」の総額に含まれる。この借入コストの資産計上の割合については、資産計上される借入コストが当該年度の借入コストの総額を超えないよう制限される。なお、プロジェクトの資金を特定の借入によって調達する場合は、その借入に係る金利をそのまま資産計上している。

製品開発開始の決定前に発生した開発費は、研究費と同様、発生した年度に費用計上される。量産開始後に発生した費用は、製造原価として処理される。

その他の無形資産

その他の無形資産には、ルノー・グループが購入した特許権、借地権、無形事業資産、ライセンス、ソフトウェア、ブランド及び類似の権利が含まれる。耐用年数が確定できる場合、購入される特許権、借地権、ライセンス、ブランド及び類似の権利は、契約若しくは法律で規定された保護期間、又はそれより短い場合には耐用年数にわたって、定額法で償却している。無形事業資産及びソフトウェアについては、その耐用年数にわたって償却している。無形資産の耐用年数は、一般的に3年から5年である。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、使用権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。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。

2-0. 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、ビークル・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車有限公司（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Airmity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、ジエリー・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・グループとジエ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年上半年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ー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・リューション・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		
以下に係る繰延税金：	認識済	未認識	合計	認識済	未認識	合計
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は負わない。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・インディア・プライベート・リミテッド (RNAIPL)	インド	自動車製造	30%	30%	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・サービス・インディア・プライベート・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・プロデューション	アルジェリア	自動車製造	49%	49%	-	-
ルノー・ブリリアンス・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・サービスズ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	
連結損益計算書	その他の関連会社及び共同支配企業に対する売上	購入	その他の関連会社及び共同支配企業に対する売上	購入
Motorlu Araclar Imal ve Satis A.S (MAIS (マイス))	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・プロデュークション	1	(47)	2	(36)

(単位：百万ユーロ)	2023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))	-	-	-	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・プロデュークション	-	14	-	-	-

(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	-

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(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年ルノーリユーション・シェアプラン及び同じく2023年度に付与された2023年ルノーリユーション・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・サービシーズ・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・サービシーズ・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 III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。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)		2023年12月31日現在						
		帳簿価額					償却原価で計上される金融資産の公正価値	公正価値で測定する金融資産の公正価値レベル
		合計	損益を通じた公正価値	資本を通じた公正価値	償却原価	適用ある基準に基づき評価される資本性金融商品		
金融資産及びその他の資産	注							
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・フローを割り引くことにより見積もられる。期間が1年未満の債権については、それらの公正価値が正味帳簿価額と大きく変わらないため、割引は行われない。これは、特定の重要なデータ（債権のポートフォリオに係るクレジットリスクのような）が観察可能な市場データに基づいていない認識されたモデルを使用するため、レベル3の公正価値である。
- (2) ルノー・グループは、自動車部門顧客債権、未収税金又は現金及び現金同等物などの金融資産については、減損処理後の正味帳簿価額が公正価値の合理的な近似値であるため、公正価値を報告していない。

(単位：百万ユーロ)		2023年12月31日現在					
金融負債及びその他の負債	注	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ーデリバティブ及び財務リスク管理

25ー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		
2023年12月31日	資産	負債		1年未満	1-5年	5年超
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		
2023年12月31日	資産	負債		1年未満	1-5年	5年超
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40億ユーロの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（パリバス条項、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ッ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ヶ月間の間、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。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。

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イ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。これらのマイクロヘッジ取引は、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、期間的及び価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・コミッティは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年度の実績連動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／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年までにに関する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応えるため、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（i）ELVの回収・処理・再生業者の報酬、及び（ii）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・サービスーズ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が有するマイス（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が有するマイス（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、証券化商品発行ビークルの株式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ビークルの株式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・サービシーズの子会社）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

5.2.2 Comptes consolidés

05

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	6	(1 632)	(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		(615)	(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		-	(1 988)
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) L'exercice financier 2022 tient compte des ajustements au titre de la 1^{ère} application de la norme IFRS 17 « Contrat d'assurance » en 2023 (Notes 2-A).



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 ⁽²⁾	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	196	-	196
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)	906	-	906
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 au titre de la 1^{ère} application de la norme IFRS 17 « Contrats 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

5.2.2.3 Situation financière consolidée

05

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
<i>Nissan</i>	12	15 667	17 487
<i>Autres entreprises associées et coentreprises</i>	13	887	723
Actifs financiers non courants	22	695	413
Impôts différés actifs	8	670	593
Autres actifs non courants	17	784	911
TOTAL ACTIFS NON COURANTS		35 590	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	3 861
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		26 105	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	29 690
Passifs non courants			
Impôts différés passifs	8	917	1 102
Provisions pour engagements de retraite et assimilés - part à plus d'un an	19	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	19	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	359	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 compte dès qu'ils ont été publiés à l'application de la norme IFRS 17 « Contrat d'assurance » (Note 2-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	295 722	1 127	3 785	(237)	5	(3 407)	25 150	888	27 320	574	27 894
Transition à IFRS 17 - Ajustements à l'ouverture ⁽³⁾							167		167		167
SOLDE AJUSTÉ AU 31 DÉCEMBRE 2021	295 722	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)	1 654	(308)	1 346
Affectation du résultat net 2021							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					-		(56)		(56)	-	(56)
SOLDE AU 31 DÉCEMBRE 2022	295 722	1 127	3 785	(208)	208	(2 146)	26 537	(354)	28 949	741	29 690
Résultat net 2023								2 108	2 108	117	2 315
Autres éléments du résultat global					(310)	(994)	(130)		(1 452)	(26)	(1 478)
RÉSULTAT GLOBAL 2023			-	-	(310)	(994)	(130)	2 108	746	91	837
Affectation du résultat net 2022							(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					-	-	179		179	143	322
Coûts des paiements fondés sur des actions et autres					-		(50)		(50)	-	(50)
SOLDE AU 31 DÉCEMBRE 2023	295 722	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

5.2.2.5 Flux de trésorerie consolidés

05

(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		(3 750)	(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		(800)	(470)
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	-	2 062
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).



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 détaillée 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

A. Informations par secteur opérationnel

05

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)	-	(800)	(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 des flux de trésorerie consolidés 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)	(715)

(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 des flux de trésorerie consolidés 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.



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	38	(1)	-	784
TOTAL ACTIFS NON COURANTS	40 468	1 493	53	(6 434)	35 580
Actifs courants					
Stocks	4 887	35	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 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

(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	15 566	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	80	-	-	911
TOTAL ACTIFS NON COURANTS	41 555	1 192	47	(6 262)	36 532
Actifs courants					
Stocks	5 188	24	1	-	5 213
Créances sur la clientèle	10 09	44 732	8	(504)	45 245
Actifs financiers courants	1 294	980	-	(858)	1 416
Créances d'impôts courants et autres actifs courants ⁽²⁾	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	60 275	80	(11 319)	118 292
CAPITAUX PROPRES ET PASSIFS					
Capitaux propres	29 571	6 368	18	(6 267)	29 690
Passifs non courants					
Provisions - part à plus d'un an	2 039	306	-	-	2 345
Passifs financiers non courants	9 845	886	8	(1)	10 738
Impôts différés passifs	224	876	2	-	1 102
Autres passifs non courants	1 082	288	2	-	1 372
TOTAL PASSIFS NON COURANTS	13 190	2 356	12	(1)	15 557
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 ⁽²⁾	12 314	1 762	6	(4 199)	9 883
TOTAL PASSIFS COURANTS	27 095	51 551	50	(5 651)	73 045
TOTAL CAPITAUX PROPRES ET PASSIFS	69 856	60 275	80	(11 319)	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 ⁽³⁾	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	(534)	-	-	(504)
Variation du besoin en fonds de roulements avant impôts	687	(706)	-	(2)	(71)
FLUX DE TRÉSORERIE DES OPÉRATIONS D'EXPLOITATION AVANT INTÉRÊTS ET IMPÔTS	6 316	(325)	(24)	(604)	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)	(609)	4 402
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)	(651)	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)	(651)	48	703	(2 978)
FLUX DE TRÉSORERIE LIÉS AU FINANCEMENT DES ACTIVITÉS ABANDONNÉES	-	-	-	-	-
AUGMENTATION (DIMINUTION) DE LA TRÉSORERIE ET DES ÉQUIVALENTS DE TRÉSORERIE	615	(1 350)	(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	(91)	-	-	-	(91)
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'actionnariat	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	899	(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	(40)	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 nets 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 nets 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.



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	923	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	3 753
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 ⁽¹⁾	3 520	2 709

(1) 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

ROCE

05

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	15 566
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	52
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 enlacements 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	41 129	4 560	1 814	1 667	3 206	52 376
dont France	15 305					
Immobilisations corporelles et incorporelles	14 764	583	578	623	329	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 (table 2-A).

**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	Contrats d'assurance
Amendement d'IAS 12	Impôt différé rattaché à des actifs et des passifs issus d'une même transaction.
	Réforme fiscale internationale (pilier 2)
Amendement d'IAS 1	Informations à fournir sur les méthodes comptables significatives
Amendement d'IAS 8	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

2-A2. Changements dans les états financiers issus de la première application de la norme IFRS 17 Contrats d'Assurance

05

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)

**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 764 millions d'euros. Nissan ayant annulé ces titres, le pourcentage d'intérêt de Renault dans Nissan s'élève désormais à 40,6 %.

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'arrêté des comptes consolidés, le Groupe dispose d'une trésorerie et de sources de financement suffisantes pour justifier la continuité d'exploitation pour les douze prochains mois et a démontré sa capacité à émettre de la dette.

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 OAFE - « *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 OAFE.

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 9-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) ;



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 désignés 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.

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.

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

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.

**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

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 (Note 2-E), l'intérêt net sur les provisions pour engagements de retraite ainsi que les dividendes et pertes de valeur de sociétés ni contrôlées ni sous influence notable.

2-I. Impôt sur les résultats

Le Groupe comptabilise des impôts différés pour l'ensemble des différences temporelles entre les valeurs fiscales et comptables des actifs et passifs au bilan consolidé. Les impôts différés sont calculés en appliquant le dernier taux d'impôt voté à la date de clôture et applicable à la période de renversement de ces différences. Au sein d'une même entité fiscale (société juridique, établissement ou groupe d'entités redevable de l'impôt auprès de l'administration fiscale), les impôts différés actifs et passifs sont présentés de manière compensée, dès lors que celle-ci a le droit de compenser ses actifs et passifs d'impôts exigibles. Les actifs nets d'impôts différés sont reconnus en fonction de leur probabilité de réalisation future.

Les entreprises associées et les coentreprises donnent lieu à comptabilisation d'un impôt différé passif de distribution

pour les différences entre la valeur comptable et la valeur fiscale des titres.

Les crédits d'impôt dont l'utilisation est conditionnée par la réalisation d'un bénéfice fiscal sont comptabilisés en réduction de la charge d'impôt sur les résultats. Les crédits d'impôt dont la récupération n'est pas subordonnée à la réalisation d'un bénéfice fiscal figurent en réduction de la nature de charge à laquelle ils se rapportent.

Pour évaluer les provisions pour positions fiscales incertaines, le Groupe utilise une méthode d'évaluation individuelle basée en général sur le montant le plus probable. Ces provisions sont classées sur des lignes dédiées dans la situation financière consolidée, afin de se conformer à leurs caractéristiques qualitatives.

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

2-J. Goodwill

05

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).



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 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 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
Outils spécifiques	2 à 7 ans
Matériels et autres outillages (hors lignes de presses)	5 à 15 ans
Lignes de presses et installations d'emboutissage et de peinture	20 à 30 ans
Autres immobilisations corporelles ⁽²⁾	4 à 6 ans

(1) Les constructions dont la mise en service est antérieure à 1987 sont amorties sur une durée pouvant aller jusqu'à 40 ans.

(2) À l'exception des bâtiments loués amortis sur une durée de 5 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.

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

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 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

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

2-S. Engagements de retraite et autres avantages du personnel à long terme

05

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



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 7,6 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 (JMOG) par lequel il a notifié sa volonté de céder ses parts à hauteur de 50 % du capital à JMOG. 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 Airnity, 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 Sofasa.

En septembre 2023, Ampere Electricity sas a participé à la création de la société Minth 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.

**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, Whytlot 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&Go 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&Go 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 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). 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 (46) 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 Horse	31 décembre 2022	Dont Horse
Immobilisations incorporelles et goodwill	962	962	795	795
Immobilisations corporelles	2 295	2 290	2 537	2 166
Stocks	366	366	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	37 684
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 sur 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).



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	(389)	(354)
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

6-B. Résultat de cession d'activités ou de participations opérationnelles

05

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 dégagant 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 dégagant 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	(326)	(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 créances, de commissions bancaires, d'écomptes et intérêts de retard.

L'endettement financier net de l'Automobile est présenté dans l'information sectorielle (voir section 6.1.A4).



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 écarts financiers 2022 tiennent compte des ajustements au titre de la 1^{re} 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 écarts financiers 2022 tiennent compte des ajustements au titre de la 1^{re} 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

8-O. 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

05

(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	(234)	(40)	41	(3)	(236)
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)		(267)	220	(359)
Dettes d'impôts courants - part à plus d'un an	-		-	-	-
TOTAL	(390)	(844)	809	-	(365)

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	234	(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 tiennent compte 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 8-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 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) 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 563 millions d'euros au 31 décembre 2022).



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	899	4 333	5 232
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 (893 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 : (40) 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 O (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

10-B. Immobilisations corporelles

05

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	5 126	54	(195)	(133)	(1 677)	3 175
Outils 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)
Outils 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)	(29 709)
Terrains	454	0	(14)	(5)	39	480
Constructions	1 234	(147)	(19)	(27)	(488)	553
Outils 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 faibles 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 (Noté 6-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	(9 631)	7 138	(2 493)
Valeur au 31 décembre 2022	40 742	(29 037)	11 705

(1) Dont dotations nettes pour pénétration de valeur des immobilisations corporelles : (215) millions d'euros.



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	11,6 %	11,6 %

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	526
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 44 358 milliers d'actions Renault SA depuis 2002, soit une participation d'environ 15 %. La neutralisation est faite historiquement sur la base de la détention 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'impôt et résultat liés au rachat et à l'annulation des 211 millions d'actions Nissan à hauteur de (1 507) 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).



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)	(1 394)	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)	(1 327)	15 115

(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'évaluation 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 44 356 millions d'actions Renault SA depuis 2002, soit une participation d'environ 15 %. La neutralisation est faite sur la base de la détention 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 Samourai.

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.



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 Financement des véhicules exerçant 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).

Présentation générale de Renault Group	Développement durable	Gouvernement d'entreprise	Risque et contrôle	Information financière et comptable	Information sur la société, le capital et l'actionariat	Assemblée Générale	Informations complémentaires

Information financière et comptable

13-A. Informations relatives aux principales autres entreprises associées
et coentreprises mises en équivalence

05

			Pourcentages de capital et de droits de vote du Groupe		Participations dans les principales autres entreprises associées et coentreprises	
Nom de l'entité	Pays d'implantation	Principale activité	31 décembre 2023	31 décembre 2022	31 décembre 2023	31 décembre 2022
Entreprises associées						
Automobile						
Motorlu Araclar Imal ve Satış A.Ş. (MAİS)	Turquie	Distribution automobile	49 %	49 %	107	101
Renault Nissan Automotive India Private Limited	Inde	Production automobile	30 %	30 %	191	150
Boone Comeror	France	Gestion de déchets	33 %	33 %	82	81
EGT	Chine	Production automobile	25 %	25 %	10	9
Vekor	France	Véhicules électriques	10 %	24 %	70	25
Mobility Trader Holding *	Allemagne	Distribution automobile	1 %	3 %	1	9
Beyanac	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	154
Whylo?	France	Véhicules électriques	21 %	21 %	10	10
Hyvia	France	Véhicules à hydrogène	50 %	50 %	-	-
Financement des ventes						
ORFIN Finansman Anonim Şirketi	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					95	26
TOTAL					887	723

(1) Les titres Mobility Trader Holding sont co-détenus par les secteurs Automobile et Financement des ventes.


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 Comeror	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	10	1
Boone Comeror	-	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 Comeror	-	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-O. 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

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

05

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	13 530
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-A4.



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	11 162	45 959
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

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

15-E. Exposition au risque de crédit de l'activité de financement des ventes

05

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 du 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'année 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 du crédit est décrite dans la Note 25-Ba.

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.



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)	108	1 773	1 941	230	1 325	1 561
Créances d'impôts	26	224	250	23	154	177
Autres créances	854	2 392	2 746	414	1 830	2 244
Titres et avances capitalisables de sociétés contrôlées et non consolidées ⁽²⁾	05	-	05	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	9 008	9 852	911	8 112	9 023
dont valeur brute	920	14 173	15 093	1 004	14 380	15 390
dont dépréciation	(136)	(5 165)	(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 Kadénats.

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

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 €.

05

	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	135	-
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⁾	(140)	-	-	(140)	(140)
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.


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	(101)	0
Autres produits et charges d'exploitation	(24)	2
Impôts courants et différés	39	1
MONTANT TOTAL TRANSFÉRÉ EN RÉSULTAT NET POUR LES COUVERTURES DE FLUX DE TRÉSORERIE	(146)	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

18-G. Plans d'actions de performance et autres accords de paiement fondés sur des actions

05

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 ⁽¹⁾	49 618	42,50	-	(7)	54,99	-	3 ans	3,55-3,50
Plan 27 ⁽¹⁾	11 062	10,31	-	(4)	14,55	(0,54) %	3 ans	1,05-1,35
Plan 28 ⁽¹⁾	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 ⁽¹⁾	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 ⁽¹⁾	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	1,42-2,94
	1 981	31,55	-	-	39,05	3,37 %	3 ans	1,42-2,94
Plan 30 - Co-Invest 2023 - bis	453	28,75	-	-	39,05	3,37 %	3 ans	1,42-2,94
	3 833	27,30	-	-	39,05	3,37 %	3 ans	1,42-2,94
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.



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	13 février 2020	-	13 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)	
				(en millions d'euros)		(en millions d'euros)		(en millions d'euros)	
		31 décembre 2023	31 décembre 2022	2023	2022	31 décembre 2023	31 décembre 2022	2023	2022
Automobile									
Renault Korea Motors	Corée	47 %	47 %	81	26	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)	(6)
Total Automobile				106	(46)	903	759	(63)	(29)
Financement des ventes									
Banco RCI Brasil	Brésil	40 %	40 %	18	12	-	-	(24)	(2)
Rombo 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		-	-	-	(335)	-	-	-	(1)
Total Services de Mobilité				(2)	-	(21)	(18)	-	-
TOTAL				117	(362)	882	741	(93)	(41)

Le Groupe a consenti aux actionnaires minoritaires de Banco RCI Brasil, Rombo 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, 16 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'élèvent 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 1706 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

19-B. Principales hypothèses actuarielles utilisées pour l'évaluation des provisions et autres données relatives aux régimes les plus significatifs

05

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⁾	6 %	7,5 %	-37,7 %	-38,1 %
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 (OTR E AA corporate bond yield curve).

(2) Dans un contexte de hausse des taux, la politique d'investissement s'était traduite en 2022 par une diminution concomitante de la valeur des actifs de couverture et de l'engagement brut au Royaume-Uni.

19-O. 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



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	Plafonnement 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	3	-	-	3
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	3	-	-	3
Total Retraites complémentaires	682	(559)	-	123
Autres avantages à long terme				
France ⁽³⁾	33	-	-	33
Europe (hors France)	3	-	-	3
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)	(559)
Plafonnement 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).



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'actionnariat	Assemblée Générale	Informations complémentaires

Information financière et comptable

Note 20 – Évolution des provisions pour risques et charges

05

(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 ⁽²⁾	369	874	171	200	555	2 169
Dotations aux provisions	77	724	80	46	438	1 380
Reprises de provisions pour consommation	(180)	(709)	(49)	(1)	(183)	(1 072)
Reprises reliquats de provisions non consommées	(10)	(4)	(9)	-	(57)	(80)
Mouvements de périmètre	-	-	1	-	(5)	(4)
Écarts de conversion et autres mouvements	(1)	2	(10)	(4)	(14)	(33)
Au 31 décembre 2023 ⁽¹⁾	249	887	178	241	799	2 354

(1) L'actif fiscal au 31 décembre 2022 tient compte des ajustements au titre de la 1^{ère} application de la norme IFRS 17 « Contrats 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) Porté moins d'un an des provisions 1130 millions d'euros (et part à plus d'un an 1224 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	-	873	873
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 3 046 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 :



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 (6 377 millions d'euros au 31 décembre 2022) avec un risque faible de changement de la rémunération, et d'OPCVM ayant l'agréement à fonds monétaires 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-B.

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-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-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	-	795	795	-	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	283	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	383	454	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 substance de contrats locatifs comptabilisés en application d'IAS 16 représentait 121 millions d'euros au 31 décembre 2023 (96 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) Comprind les titres subordonnés de RCI Banque pour un montant de 855 millions d'euros au 31 décembre 2023 (856 millions d'euros au 31 décembre 2022).

(4) Comprind les dettes locatives relatives au secteur Financement des ventes pour 55 millions d'euros au 31 décembre 2023 (59 millions d'euros au 31 décembre 2022).



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.

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

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'élèvent 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'élèvent 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'élèvent 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.



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	-1 an			1 à 2 ans	2 à 3 ans	3 à 4 ans	4 à 5 ans	+ 5 ans
			0 à 3 mois	3 à 12 mois	Total					
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	(3)	(6)	(5)	-	-
Total emprunts obligataires	8 440	8 440	2	1 493	1 495	2 263	3 087	995	600	-
Autres dettes représentées par un titre	796	796	529	267	796	-	-	-	-	-
Emprunts auprès des établissements de crédit	655	655	183	311	494	1	110	-	50	-
Dont emprunts en France	403	403	49	194	243	-	110	-	50	-
Dont emprunts au Brésil	32	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		Total	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						
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	960	972	-	650	-	-	-
Emprunts obligataires RCI Banque 2020	761	818	-	54	54	14	-	750	-	-
Emprunts obligataires RCI Banque 2021	485	485	103	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	6 131	6 132	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	10 854	4 327	24 181	2 734	968	280	535	-
Total autres passifs financiers	39 500	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	9 471	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		Total	1 à 2 ans	2 à 3 ans	3 à 4 ans
			0 à 3 mois	3 à 12 mois				
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	-	-



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							
			Juste valeur par résultat net	Juste valeur par capitaux propres	Coût amorti	Instruments de capitaux propres - évalués selon leur norme de référence	Niveau de Juste Valeur des actifs financiers à la juste valeur
ACTIFS FINANCIERS ET AUTRES ACTIFS	Notes	Total					
(en millions d'euros)							
Créances de Financement des ventes	15	49 015	-	-	49 015	48 080 ⁽¹⁾	3
Créances clients de l'Automobile	16	825	-	-	825	ici	
Créances fiscales (y compris impôts exigibles)	17	2 191	-	-	2 191	ici	
Autres créances et charges constatées d'avance	17	3 301	-	-	3 301	ici	
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	ici	3
Trésorerie et Équivalents de trésorerie	22	20 677	3 597	173	16 907	ici	1 & 3
TOTAL DES ACTIFS FINANCIERS ET AUTRES ACTIFS		78 866	4 023	772	74 066	65	

(1) La juste valeur des créances de Financement des ventes est estimée en actualisant les flux futurs, au taux auquel des prêts similaires (conditions, échéancier et qualité du débiteur) seraient accordés à la date de clôture. Les créances ayant une durée de vie inférieure à un an ne sont pas actualisées, leur juste valeur ne présentant pas d'écart significatif avec leur valeur nette comptable. La juste valeur ainsi déterminée relève du niveau 3, l'évaluation étant réalisée selon des modèles reconnus pour lesquels certaines données significatives, telles que le risque de crédit associé au portefeuille de créances, ne sont pas basées sur des données de marché observables.

(2) Le Groupe n'indique pas la juste valeur des actifs financiers tels que les créances clients de l'Automobile, les créances fiscales ou la trésorerie et les équivalents de trésorerie, car leur valeur comptable nette, après dépréciation est une approximation raisonnable de la juste valeur.



Renault Group

Information financière et comptable

31 décembre 2023

PASSIFS FINANCIERS ET AUTRES PASSIFS	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
(en millions d'euros)						
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		
Titres participatifs Renault	23	258			258	234 ^{la}
Titres participatifs Diac	23	11	11			
Dettes subordonnées	23	882			882	810 ^{la}
Emprunts obligataires	23	22 624			22 624	22 624 ^{la}
Autres dettes représentées par un titre	23	6 927			6 927	7 175 ^{la}
Emprunts auprès des établissements de crédit	23	5 304			5 304	5 334 ^{la}
Dettes locatives en application d'IFRS 16	23	640			640	640 ^{la}
Autres dettes porteuses et non porteuses d'intérêts	23	29 098			29 098	29 098 ^{la}
Dérivés passifs s/opérations de financement de l'Automobile	23	404	420	(16)		
Dérivés passifs s/opérations de financement du Financement des ventes	23	351	214	137		
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	25 601	21 507	4 094	-


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	5 995	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 ⁽¹⁾	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

(1) Créances de Financement des ventes conclues par Banco ROI Brasil, dont les expositions sont couvertes par le nantissement des « lettres de cambio » souscrites par les concessionnaires et présentées 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

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

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.

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 a 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 RCI 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 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 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 :

- +1,6 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.



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 Mobilité	Financement des ventes
(en millions d'euros)								
Actifs financiers avant couvertures à taux fixe (a)	699	479	2	218	594	106	1	487
Actifs financiers avant couvertures à taux variable (a')	21 646	14 745	13	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	479	2	218	594	106	1	487
Actifs financiers après couvertures à taux variable (a'+b'-b)	21 646	14 745	13	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 Mobilité	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.



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	(6 367)	(25)	-	-	1151	(5 241)
Dépréciations des autres actifs financiers	22	(28)	(5)	-	-	(22)	(55)
Provision pour risques et charges (couvrant engagements donnés)	20	12	18	(1)	(21)	-	8
TOTAL COUVERTURE DES RISQUES DE CONTREPARTIE		(8 295)	(556)	382	200	1 102	(7 167)

(1) Dont dépréciation des créances commerciales sur l'Iran pour 687 millions d'euros au 31 décembre 2023 (686 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	286	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⁾	(1 099)	(1 441)
Total des acquisitions de la période	(3 004)	(2 684)
Décalage de décaissement	114	44
INVESTISSEMENTS INCORPORELS ET CORPORELS DÉCAISSÉS	(2 950)	(2 640)

(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	04,9

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).



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⁾	9 166	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⁾	676	425
Engagements liés aux contrats d'approvisionnement ⁽⁵⁾	3 505	3 889
Engagements liés aux contrats d'achat d'énergie verte ⁽⁶⁾	682	391
Commandes fermes d'investissements	1 278	1 126
Engagements de location ⁽⁷⁾	151	97
Autres engagements de financement	24	354
Autres engagements ⁽⁸⁾	1 017	998
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 donnent 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 donnent 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 exemplaire du traitement présenté 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 2016 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 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 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.

**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 Compania 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 ventes de 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 67,69 %) 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 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.



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 ⁽¹⁾	France	100	100
Ampere Cléon	France	100	100
Ampere Electricity	France	100	100
Ampere Holding ⁽¹⁾	France	100	-
Ampere sas ⁽¹⁾	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) ⁽²⁾	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) ⁽³⁾	France	-	100
Mobilize Ventures	France	100	100
Qstomize ⁽⁴⁾	France	100	100
ReKnow University	France	100	100
Renault Développement Industriel et Commercial (RDIC)	France	100	100
Renault Digital ⁽⁵⁾	France	100	100
Renault DREAM (RDREAM)	France	100	100
Renault Retail Group et ses filiales	France	100	100
Renault Samara (France) ⁽²⁾	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
Sci Plateau de Guyancourt	France	100	100
SNC Renault Douai ⁽²⁾	France	-	100
SNC Renault Flins	France	100	100
SNC Renault Sandouville	France	100	100
Société de Transmissions Automatiques (STA) ⁽²⁾	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) ⁽²⁾	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 ⁽²⁾	Bulgarie	-	100
Horse Powertrain Solutions, S.L.	Espagne	100	100
Horse Powertrain Spain, S.L.	Espagne	100	100
Qstomize Espana, S.L. ⁽⁴⁾	Espagne	100	100
Renault España Comercial SA (RECSA) et ses filiales	Espagne	100	100
Renault España SA	Espagne	100	100
Renault Irlande ⁽²⁾	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

05

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 republika	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 Vehicle Co., Ltd. ¹⁴	Chine	-	50
Jiangxi Jianling Group Electric Vehicle 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	-



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	Brésil	100	100
Banco RCI Brasil SA	Brésil	60	60
RCI Brasil Servicios e Participações Ltda	Brésil	100	100
Corretora de Seguros RCI do Brasil SA	Brésil	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

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
Coolnagour 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
Coolnagour 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.



Renault Group

Information financière et comptable

30-O. 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	3
ToKai 2 GmbH	Allemagne	15	15
EGT New Energy Automotive Co, Ltd.	Chine	25	25
Renault Brilliance Jinbei Automotive Company Ltd.	Chine	49	49
Boone Comenor Metalimex	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
Minth ElectricCity 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 Araclar Imal ve Satis 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 Sirketi	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	95		
営業費用	(39)	(62)	(55)	(87)
営業引当金の繰入及び戻入	(68)	(108)	(13)	(21)
営業費用、純額	(47)	(75)	(68)	(108)
投資関連収益	1,833	2,909	558	885
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	2,909	558	885
為替差益	3	5	4	6
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)	(1,627)	(267)	(424)
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)	(17)
その他の財務収益及び費用(注3.3)	(1,027)	(1,630)	(277)	(440)
財務収益、純額	806	1,279	284	451
特別損益項目を除く税引前経常利益	759	1,204	216	343
特別損益項目、純額（注3.4）	12	19	-	-
法人所得税（注3.5）	155	246	148	235
当期純利益	926	1,469	364	578

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	14,742			9,290	14,742	8,020	12,727
その他の投資（注4.2）	5,573	8,844			5,573	8,844	6,229	9,885
子会社及び関連会社に対する債権（注4.3）	19,062	30,249	-	-	19,062	30,249	19,350	30,707
金融資産	33,925	53,836	-	-	33,925	53,836	33,598	53,317
固定資産合計	33,925	53,836	-	-	33,925	53,836	33,598	53,317
債権（注4.5）	506	803	-	-	506	803	331	525

市場性ある有価証券 (注4.4)	175	278	1	2	174	276	166	263
金融商品の未実現収益	-	-			-	-	10	16
現金及び現金同等物	91	144			91	144	77	122
その他の資産(注4.5)	408	647			408	647	353	560
資産合計	35,105	55,708	1	2	35,104	55,707	34,535	54,804

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	1,788	1,127	1,788
資本剰余金	4,782	7,589	4,782	7,589
持分法による評価差額(注4.1)	3,420	5,427	2,204	3,498
法定及び規制準備金	113	179	113	179
利益剰余金	9,937	15,769	9,647	15,309
当期純利益	926	1,469	364	578
株主資本(注5.1)	20,305	32,222	18,236	28,939
永久劣後証券(注5.2)	130	206	130	206
リスク引当金及び負債(注5.3)	169	268	193	306
社債	8,624	13,685	10,004	15,875
金融機関からの借入	396	628	1,402	2,225
その他の借入及び金融負債	4,509	7,155	3,848	6,106
金融負債及び借入(注5.4)	13,529	21,469	15,254	24,207
その他負債(注5.5)	631	1,001	591	938
金融商品の未実現利益(注5.6)	(5)	(8)		
繰延収益(注5.7)	345	547	131	208
株主資本及び負債合計	35,104	55,707	34,535	54,804

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	1,197	366	581
必要運転資本の変動	(73)	(116)	(100)	(159)
営業活動によるキャッシュ・フロー	681	1,081	267	424
その他の持分の純減少/（増加）	765	1,214		
貸付金の純減少/（増加）	225	357	(3)	(5)
市場性ある有価証券の純減少/（増加）	(9)	(14)	29	46
投資活動によるキャッシュ・フロー	981	1,557	26	41
社債発行	-	-	2,011	3,191
社債償還	(1,170)	(1,857)	(207)	(328)
利付借入債務の純増加/（減少）	(405)	(643)	(2,032)	(3,225)
配当金の支払額	(73)	(116)		
社債発行費用及び償還プレミアム	-	-	(30)	(48)
財務活動によるキャッシュ・フロー	(1,648)	(2,615)	(258)	(409)
現金及び現金同等物の期首残高	77	122	42	67
現金及び現金同等物の増加/（減少）	14	22	35	56
現金及び現金同等物の期末残高	91	144	77	122

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は負わない。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調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ー永久劣後証券

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ー金融負債及び借入

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ー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ー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ー特別損益項目

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。

ルノーリレーション・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拋出に伴うルノー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 RNBVに対する投資	12	3,728	(656)	3,072
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 Fiduciaire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ー永久劣後証券

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ー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ー金融負債及び借入

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ー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ーその他負債

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ー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ー繰延収益

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ー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ー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ーキャッシュ・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ー従業員

ルノーSAには従業員はいない。

7.3ー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ー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ールノー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ー後発事象

年度末以降、報告すべき事象はない。

7.7ー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](#)

Présentation générale de Renault Group	Développement durable	Gouvernement d'entreprise	Risque et contrôle	Information financière et comptable	Information sur la société, le capital et l'actionariat	Assemblée Générale	Informations complémentaires

Information financière et comptable

5.2.4 Comptes annuels de Renault S.A.

05

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	1 833	558
Dotations et reprises aux provisions liées aux participations		
PRODUITS ET CHARGES LIÉS AUX PARTICIPATIONS (NOTE 5.2.5.3.1)	1 833	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	364

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)	19 062	-	19 062	19 350
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


Renault Group

Information financière et comptable

5.2.4.1.3 Bilan passif

(en millions d'euros)	2023	2022
Capital	1127	1127
Primes d'émission	4 782	4 782
Écart d'équivalence (5.2.5.4.1)	3 420	2 204
Réserves légale et réglementées	113	113
Report à nouveau	9 937	9 647
Résultat de l'exercice	926	364
CAPITAUX PROPRES (NOTE 5.2.5.5.1)	20 305	18 236
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 5.2.5.5.5)	631	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	34 535

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	366
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	(3)
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

5.2.5 Annexe

05

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 26,28 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 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.

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 des options 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 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.

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 ANC 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

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 Samourai 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.

05

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 764 millions d'euros et d'une sortie de la valeur comptable de ces titres pour 656 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	(85)	(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 188 millions d'euros (195 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).



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 175 millions d'euros dans le cadre d'une augmentation de capital au profit de Renault S.A.

La mise en œuvre de Renaultution 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
Résultat courant taux normal	759	(02)	02			(02)	821
Résultat exceptionnel	12	(1)				(1)	11
Intégration fiscale		218				218	218
Dotations / provisions		-				-	-
Autres							
TOTAL	771	155	02	-	-	155	833

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 une charge future 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'une 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 Harsco rémunérée par des titres de Renault Mécanique Roumanie.

Les participations évaluées par équivalence sont réinsérées dans la note 7.4.

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
(1) Dont part à moins d'un an	19 339			19 062
Dont part à plus d'un an	11			-

* Net des réévaluations de change.



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) ;

- 800 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 2 120 693 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 60 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 Renaulution 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.



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)	31	-	(12)	19
Primes de remboursement sur obligations (1.2)	9	-	(3)	6
Écart de conversion actif (1.3)	314	110	(47)	383
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 suites versées et de frais d'émissions 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 156 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	113					113
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	44 358 343	15,00 %		
Autres	186 669 016	63,12 %	253 402 044	69,20 %
TOTAL	295 722 284	100 %	366 196 338	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>	<i>100</i>				<i>2</i>
<i>Dont part à plus d'un an</i>	<i>93</i>				<i>167</i>

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 %.



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	9 939	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

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'élèvent 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 milliards 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 milliards 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

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.



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	364
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	366

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.



Renault Group

Information financière et comptable

5.2.5.7.4 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	Variation valeur d'inventaire 2023
PARTICIPATIONS					
Renault s.a.s 122-122 bis avenue du Général Leclerc 92100 Boulogne-Billancourt	587	2 518	100,00 %	8 432	1 408
Dacia 1 rue Uzinei 115400 Mioveni ROUMANIE ⁽¹⁾	511	164	99,43 %	813	(120)
Nissan 2 Takara-Cho, Kanagawa-Ku, Yokohama-Shi, Kanagawa-Ken JAPON ⁽²⁾ *	9 094		40,42 %	5 562	
RNBV Jaachthavenweg 130, 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 roumains pour un euro.

(2) le cours de conversion retenu pour Nissan est de 15,533 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'euros)	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	(961)	
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 Jaachthavenweg 130, 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 roumains 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 4285 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

Of. Note II.4.1.

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

5.2.5.7.5 Résultats financiers des 5 derniers exercices

05

(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	(130)	538	304	926
Résultat distribué					73
Résultat par action en euros					
Résultat avant impôt, amortissements et provisions ⁽¹⁾	1,64	(0,72)	1,57	0,63	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	(0,51)	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/>

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

- 2025年3月31日：ルノー・グループと日産が新たな戦略プロジェクトを発表

ルノー・グループと日産は本日、以下の通り、新たな戦略プロジェクトを発表した。

- ・ ルノー・グループは、現在日産が保有するルノー・日産オートモーティブ・インディア・プライベート・リミテッド（RNAIPL）の51%の株式を取得し、RNAIPLの100%の株式を保有する。本プロジェクトは、ルノーが海外事業を拡大するための重要な機会となる。日産は市場カバー率の向上に重点を置き、インドでのプレゼンスを維持していく。RNAIPLは新型日産マグナイトを含む日産モデルの生産を継続し、日産の今後の拡大計画において非常に重要な柱となる。
- ・ 日産は、日産がデザインしたトゥインゴをベースとする日産モデルの開発と生産をルノー・グループに委託する。
- ・ 新提携契約については、ロックアップ義務を10%（現在は15%）に設定して、株式相互保有に関する双方の柔軟性を高める改訂を行う。
- ・ 日産によるアンペアへの投資約定は解除される。ただし、合意済みの新車プロジェクトは継続する。

「ルノー・グループは、アライアンスにおける日産自動車との長年のパートナーとして、また主要株主として、日産が可能な限り早く業績を回復させることに強い関心を持っている。私たちは、ルノー・グループにとって価値の高い事業機会を開拓する一方で、日産の業績回復プランを支援するために最も効果的な方法を特定するため、現実的かつビジネス志向の考え方を中心に据えて議論を行った。双方にとって有益な今回の枠組み合意は、新たなアライアンスの機敏かつ効率的な考え方の証左であり、トゥインゴをはじめとする私たちの商品の魅力と、海外市場における事業成長への意欲を裏付けるものである。インドは重要な自動車市場であり、ルノー・グループは、効率的な事業基盤とエコシステムを構築していく」とルノー・グループCEO、ルカ・デメオは述べた。

「日産は、アライアンスにおける戦略的パートナーシップの価値と利益を維持しながら、効率性向上に向けた業績回復策の実施に取り組んでいる。私たちの目標は、市況の変化に素早く対応し、将来の投資に備えて資金を保持するため、より機敏で効果的なビジネスモデルを創出することである。

私たちはインド市場に引き続き注力しており、現地顧客のニーズに合わせた車両を供給するとともに、既存及び将来の顧客に最高水準の販売とサービスを確実に提供していく。インドは研究開発やデジタル等のナレッジ・サービスにおけるハブであり続ける。インド市場における新型SUVの計画に変更はなく、インドにおける「One Car, One World」事業戦略に基づき、他の市場への車両輸出を継続する」と日産の社長兼CEO、イヴァン・エスピノーサ（2025年4月1日付で就任）は述べた。

ブローニュ・ビヤンクール（フランス）、横浜（日本）、2025年3月31日

ルノー・グループと日産は、本日、以下の取引のグローバル枠組みとなる枠組み合意を締結した。

ルノー・グループによるルノー・日産オートモーティブ・インディア・プライベート・リミテッド（RNAIPL）の取得

今回の枠組み合意と同時に、ルノー・グループと日産は以下の契約を締結した。

- ・ 現在日産が保有するRNAIPLの株式51%をルノー・グループが取得する株式売買契約。その結果、本取引完了時、ルノー・グループはRNAIPLを100%保有することとなる。
- ・ ルノー・グループと日産が現在のプロジェクトを継続し、インドにおける両社の将来の関係を定めるための業務契約。日産は今後数年間、引き続きRNAIPLからインド向け、輸出向けの商品を調達する。
- ・ 本取引は通常の規制当局の承認を条件としており、2025年上半期末までに完了する見込みである。
- ・ ルノー・グループと日産は引き続き、日産が49%、ルノー・グループが51%の株式を保有するルノー・日産テクノロジー・アンド・ビジネス・センター・インディア（RNTBCI）を共同運営する。

ルノー・グループは、自社の「2027 インターナショナル・ゲーム・プラン」の一環として、インドでの開発を加速させていく。

チェンナイにあるRNAIPLの工場は、大規模で競争力の高いサプライヤー・エコシステムから恩恵を受け、400千台を超える生産能力を有している。RNAIPLは、現在のCMF-Aプラットフォーム及びCMF-A+プラットフォームに加え、来年にはCMF-Bプラットフォームの導入によってさらなる開発に向けた力強い機会を提供し、まず4車種の新型車を投入する予定である。

本取引完了後、RNAIPLはルノー・グループの連結財務諸表において100%連結される。

2025年はRNAIPLにとって新型車の発売とともに投資のピークとなる年であり、同年のフリー・キャッシュ・フローへの影響は約200百万ユーロと予想される（2025年上半期末までに取引が完了することを考慮）。この点を考慮し、ルノー・グループは、RNAIPLを連結したフリー・キャッシュ・フローの2025年度通年見通しは20億ユーロ以上とすると確認する。ルノー・グループは、2025年のフリー・キャッシュ・フローへの影響を補うために必要な措置をすでに特定しており、2025年の営業総利益の見通しも確認している。

日産、欧州向けトゥインゴ・プロジェクトに参加

ルノー・グループは、欧州初のインテリジェントEV専業メーカーであるアンペアを通じて、開発コストと開発期間の削減に向けたノウハウとロードマップを確認しながら、2026年より、Aセグメント車であるトゥインゴをベースとした日産モデルを開発、生産する。本モデルのデザインは日産が行う。

新提携契約の改訂

- ・ 枠組み合意の一環として、ルノー・グループと日産は本日、双方のロックアップ義務を10%（現在は15%）とすることで双方の相互株式保有の柔軟性を高めるための新提携契約の改訂に合意した。ルノー・グループと日産はそれぞれ、各自の株式保有率を最低10%まで引き下げる権利を有することとなるが、かかる義務を負うものではない。
- ・ 本改訂は、ルノー・グループがフランスの信託会社において保有している日産株式（日産の株式総数の18.66%）には影響を与えない。
- ・ 新提携契約に基づき、株式の売却は相手方企業との協調的で秩序あるプロセスを通じて行わなくてはならない。このプロセスにおいては、相手方企業又は指定された第三者が優先交渉権を有する。
- ・ 同時に、日産によるアンペアへの投資約定は解除され、2023年7月26日にルノー・グループ、日産、アンペアの間で締結された投資契約は終了する。

- ・ 新提携契約の上記の改訂及びアンペアへの投資契約の終了は、一定の前提条件の充足を条件として発効することとなっており、現在、2025年5月末までにかかる前提条件が充足される見込みとなっている。
- ・ 新提携契約のその他の主要な条件に変更はない。特にスタンドスティル義務やそれぞれの株式保有割合を基準とする議決権の上限に変更はなく、いかなる場合も行使可能な議決権の15%を上限としている。

- 2025年4月24日： 2025年第1四半期：好調な製品業績に牽引され、ルノー・グループの売上高は11.7十億ユーロを達成

・ 2025年第1四半期：

- ー ルノー・グループの売上高は11,675百万ユーロで、2024年第1四半期比-0.3%、一定の為替レート（*）では+0.6%であった。

- ー 自動車部門の売上高は10,128百万ユーロで、2024年第1四半期比-3.0%、一定の為替レート（*）では-2.2%であった。

（*）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。

- ー +3.7ポイントの堅調な製品構成効果。

・ 力強い商業的成功：

- ー 2025年第1四半期に、ルノー・グループは、2024年第1四半期比2.9%増の564,980台の販売台数を記録した。

- ー ヨーロッパ（*）では、ルノー・ブランドの乗用車の非常に堅調な業績に牽引され、ルノー・グループの販売台数は2.8%増の402,413台（PC+LCV（**））となり、市場の業績（-2.0%）を大きく上回った。ダチアは、サンデロが販売台数で首位を維持し、ビッグスターが受注を伸ばし始めるなど、ヨーロッパで市場のペースを上回った。

（*）欧州自動車工業会（ACEA）によるヨーロッパの範囲

（**）乗用車及び小型商用車

- ー 国際市場において、ルノー・ブランドの販売台数は、インターナショナル・ゲーム・プランにより、中南米（+21.1%）、モロッコ（+45.5%）、韓国での非常に力強い成長に支えられ、11.6%増加した。

- ー 販売方針は引き続き価値に重点を置き、リテールチャネルの構成比率は販売台数の58.5%（*）で市場を16.8ポイント上回り、Cセグメント以上の構成比率は販売台数の40.6%（**）であった。ルノー・グループは、価格設定への総合的なアプローチにより、直接の競合他社よりも大幅に高い残存価値を維持している。

（*）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、欧州自動車工業会（ACEA）によるヨーロッパの範囲

- ・ ルノー・グループは電動化（*）攻勢（**）を追求しており、ヨーロッパにおける電動化の販売構成比率は44.2%（2024年第1四半期比+15.3ポイント）となった。このうちハイブリッド車の構成比率は31.0%（2024年第1四半期比+10.2ポイント）、電気自動車の構成比率は13.2%（2024年第1四半期比+5.1ポイント）であり、ルノー5 E-TECH、スプリング及びセニックE-TECHの寄与によるものである。ルノー・ブランドのヨーロッパにおける電動化の販売構成比率は61.2%に達し、2024年第1四半期比では+15.0ポイント、2024年第4四半期比では+6.6ポイントであった。ハイブリッド車の販売台数は46.1%増で構成比率は44.1%、電気自動車の販売台数は87.9%増で構成比率は17.1%（2024年第1四半

期比+6.4ポイント)となった。ルノー・ブランドはヨーロッパのフル・ハイブリッド車(HEV)で第2位となった。

(*) 電気自動車、ハイブリッド(HEV)及びプラグイン・ハイブリッド(PHEV)の乗用車を含み、マイルド・ハイブリッド(MHEV)を除く。

(**) 以下のヨーロッパ市場に基づく2025年3月末時点の暫定的データ。オーストリア、ベルギー、チェコ共和国、デンマーク、エストニア、フィンランド、フランス、ドイツ、ギリシャ、ハンガリー、アイスランド、アイルランド、イタリア、リトアニア、ルクセンブルク、オランダ、ノルウェー、ポーランド、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。

- ・ **ヨーロッパでの受注状況は、製品発売の成功を反映して、先渡し販売台数約2ヶ月分と好調であった。**
- ・ **ルノー・グループは、2025年度の財務見通しを、以下の通り確認した。**

ー ルノー・グループの営業総利益率は7%以上(予想されるCAFE^(*)のマイナス影響、約1ポイントを含む。)

(*) CAFE: 企業平均燃費

ー フリー・キャッシュ・フローは20億ユーロ以上(RNAIPL^(*)の研究開発及び設備投資(約200百万ユーロ^(**)と見込まれる。)によるマイナス影響を含む。)

(*) RNAIPL: 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

(**) 2025年上半期末までの取引完了を考慮した(2025年3月30日付けプレスリリースを参照のこと)。

- ・ ルノー・グループは2025年に7車種を発売し(このうちルノー4 E-TECHエレクトリック、ダチア・ビッグスター、アルピーヌA390はヨーロッパ向け、C-SUVは国際市場向け)、2車種をモデルチェンジ(ルノー・オーストラル及びルノー・エスパス)する予定である。さらに、ルノー・ブランドではグラアン・コレオス及びカーディアンを新たな地域に導入する。

ルノー・グループの最高財務責任者ダンカン・ミントは、「2025年第1四半期、ルノー・グループは、厳しい環境にもかかわらず、世界販売台数で2.9%増と、市場の業績を上回った。この成長の原動力となったのは、最近発売した新製品の成功である。第1四半期はこれらの新製品がインボイスの28.3%を占めており、新製品の段階的な増産により、今後数四半期も増加が続く見込みである。2025年末までに、ルノー・グループはヨーロッパ市場で最もフレッシュなラインナップの恩恵を受けると同時に、インターナショナル・ゲーム・プランでその販売対象地域を拡大することになる。

エネルギー転換のペースに関係なく、電気自動車とICE&ハイブリッド車の両方を提供するというリスク回避戦略もルノー・グループの強みとなっている。この俊敏性と柔軟性は、強力な製品攻勢と相まって、ルノー・グループに競争上の優位性からの恩恵をもたらす。

コスト管理は引き続き重要な優先事項である。マクロ経済環境が非常に不安定な中、ルノー・グループはさらなるコスト削減策に積極的に取り組むことを決定した。これらの努力は競争力の強化につながるだろう」と述べた。

ブローニュ・ビヤンクール、2025年4月24日

業績：第1四半期ハイライト

ルノー・グループは2025年第1四半期に、2024年第1四半期比2.9%増の564,980台の販売台数を記録した。ヨーロッパ^(*)では、市場が2.0%縮小する中、ルノー・グループの販売台数は2.8%増の402,413台(PC+LCV^(**))となった。ルノー・グループはヨーロッパのPC+LCVで第3位であった。

(*) 欧州自動車工業会(ACEA)によるヨーロッパの範囲

(**) 乗用車及び小型商用車

ルノー・ブランドは、世界規模では2025年第1四半期に2024年第1四半期比6.5%増となる389,016台の販売台数を記録した。ヨーロッパ^(*)では、市場が2.0%縮小する中、ルノー・ブランドの販売台数は+3.8%の246,036台に増加した。ヨーロッパでは、ルノー5及びハイブリッド車の成功がCセグメント以上の継続的な成長と相まって、ルノーの乗用車の販売台数は17.7%増加し、0.5%縮小した市場を大きく上回った。ルノー・ブランドは、ヨーロッパのPC+LCVで第3位となっており、特に以下の地域で高い成長を示した。

- － スペイン（2024年第1四半期比+38.4%）
- － ドイツ（2024年第1四半期比+20.9%）
- － 英国（2024年第1四半期比+9.2%）

(*) 欧州自動車工業会（ACEA）によるヨーロッパの範囲

ルノー・ブランドは以下の通り電動化戦略を推進している^(*)

- － 2025年第1四半期の電気自動車販売台数は2024年第1四半期比で87.9%増加した。電気自動車の構成比率は、2024年第1四半期の10.7%に対し、2025年第1四半期は17.1%であった。ルノー5 E-TECHは、ヨーロッパにおける同セグメントのリーダーである^(**)。
- － 2025年第1四半期のハイブリッド車販売台数は、2024年第1四半期比で46.1%増加した。ルノー・ブランドは、クリオ、キャプチャー、シンビオズにより、ヨーロッパのハイブリッド車市場（HEV）で第2位を確保した。

(*) 以下のヨーロッパ市場に基づく2025年3月末時点の暫定的データ：オーストリア、ベルギー、チェコ共和国、デンマーク、エストニア、フィンランド、フランス、ドイツ、ギリシャ、ハンガリー、アイスランド、アイルランド、イタリア、リトアニア、ルクセンブルク、オランダ、ノルウェー、ポーランド、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。

(**) 4月24日現在の対象国：オーストリア、ベルギー、チェコ共和国、デンマーク、エストニア、フィンランド、フランス、ドイツ、ギリシャ、ハンガリー、アイスランド、アイルランド、イタリア、リトアニア、ルクセンブルク、オランダ、ノルウェー、ポーランド、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。

ヨーロッパにおけるルノー・ブランドの乗用車販売台数に占めるCセグメント以上の構成比率は40.6%（2024年第1四半期比+4.0ポイント）であった。

小型商用車に関しては、市場が-11.8%と縮小する中、昨年のエクسプレスの販売終了（カンゲーによってまだ完全に相殺されていない）や、新型マスターの完全な製品多様性を達成するために必要な時間枠にもかかわらず、ルノー・ブランドはヨーロッパで第2位を維持している。

国際市場では、以下の理由により、ルノー・ブランドの販売台数は11.6%増加した。

- － アルゼンチン（+89.3%）、コロンビア（+40.2%）、ブラジル（+11.2%）により、中南米では+21.1%となった。
- － グラン・コレオスの成功による韓国での好調な業績
- － クリオの成功とカーディアンが発売により、モロッコで+45.5%となった。

ダチアの販売台数はヨーロッパ^(*)において2024年第1四半期比0.6%増の154,378台となり、市場が2.0%縮小する中、市場のペースを上回った。

(*) 欧州自動車工業会（ACEA）によるヨーロッパの範囲

サンデロの販売台数は67,616台となり、2025年第1四半期も再びヨーロッパの全チャネルにおけるベストセラー車となった。ダスターの販売台数は+11.8%の49,941台となり、依然としてヨーロッパのリテール向けベストセラーSUVである。ビッグスターは、C-SUVセグメントにおけるダチアの攻勢を体現しており、2025年第1

四半期には、ネットワークへの導入前にもかかわらず、13,000台超の受注を記録した。全世界でのダチアの販売台数は2.0%減少したが、これは主に、ルノー・ブランドのインターナショナル・ゲーム・プランを支援するため、トルコで現在ダスターがルノー・ブランドの下に販売されている影響によるものである。

アルピーヌは、フランス初のスポーティな電動ホットハッチであるA290により、2025年第1四半期に登録台数2,088台（2024年第1四半期比+96.4%）を記録した。3月には、アルピーヌA110のラインナップが、A110 GTSと、アルピーヌ70周年を記念した770台限定シリーズであるA110 R70という2つの新バージョンによって進化した。

2025年5月27日、アルピーヌはディエップでA390を発表する。これはA390が生産されるアルピーヌ・ディエップ・ジャン・レデレ工場の隣で行われる。未来の5シーター・スポーツ・ファストバックは、同ブランドにとって2番目の100%電気自動車モデルとなる。

2025年第1四半期の売上高

2025年第1四半期の**グループ売上高**は、2024年第1四半期と比べて0.3%減の11,675百万ユーロであった。一定の為替レート^(*)によれば、ルノー・グループの売上高は0.6%増加した。

自動車部門の売上高は2024年第1四半期と比べて3.0%減の10,128百万ユーロに達した。これには、主としてブラジル・レアル、アルゼンチン・ペソ及びトルコ・リラの切下げに関連する-0.8ポイントの為替レートのマイナスの影響（-85百万ユーロ）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2.2%減少した。この動きは主として以下の事柄により説明される。

（*）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。

- ・ **台数効果**は-2.6ポイントのマイナスとなった。新車登録台数の2.9%の伸びが、独立系ディーラー・ネットワークの在庫削減により相殺された。これは通常の季節パターンに沿ったものだが、当四半期は2024年第1四半期と比べて削減が増加した（前年同期比-24千台）。
2025年3月31日現在、新車の**棚卸資産合計**は560,000台であり、このうち独立系ディーラーの棚卸資産は340,000台、グループレベルの棚卸資産は220,000台であった。グループレベルでの在庫補充により、製品発売にあたり出荷をスムーズに行うことができる。ルノー・グループは、2025年上半年期末までに棚卸資産合計を削減することを目標としている。
- ・ 特に2024年第1四半期の比較対象ベースが高水準であったため、**パートナーに対する販売**のマイナス効果は-3.5ポイントとなった。2024年第1四半期には、プラスの研究開発費の1回限りの計上が行われた。さらに、昨年第1四半期にはパワートレインがパートナーに販売されたが、ホースが連結除外となった2024年5月末以降、これは該当しなくなった。これら2つの効果がマイナス影響の大半を占めている。
- ・ **堅調な製品構成比率の効果**、+3.7ポイントは、新モデルの増産（セニックE-TECHエレクトリック、シンビオズ、ラファール、ルノー5、グラン・コレオス、ダスター）によるものであり、小型商用車の移行による影響を上回った。製品構成は、今後数四半期も引き続き重要な原動力となる。
- ・ 価格安定化の段階に入ったことを反映して、予想通り+0.5ポイントの安定した**価格効果**が生じた。ルノー・グループは、コスト削減の一部を主に内容を通じて顧客に還元する一方で、価格政策によって為替のマイナス影響を相殺することを目指している。これにより、営業総利益を守りつつ、ルノー・グループの自動車の競争力をさらにサポートしていく。
- ・ カーディアンの増産による中南米での販売台数の増加と、南アフリカでの販売台数の増加により主に説明される、**地理的構成**のマイナス影響、-0.7ポイント。

- ・ 「その他」のプラス効果、+0.4ポイント。これは主に部品及びアクセサリ並びにリサイクリング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、2024年第1四半期の15百万ユーロに対して、2025年第1四半期は23百万ユーロであった。

モビライズ・ファイナンシャル・サービスズ（IHRCIバンク・アンド・サービスズ）は、2025年第1四半期に、2024年第1四半期と比べて22.3%増の1,524百万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（2024年第1四半期比8.9%増の59.1十億ユーロ）の増加によるものである。

2025事業年度の財務見通し

ルノー・グループは、2025会計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、7%以上（予想されるCAFE^(*)のマイナス影響、約1ポイントを含む。）

（*）CAFE：企業平均燃費

- ・ フリー・キャッシュ・フロー、20億ユーロ以上（RNAIPL^(*)の研究開発及び設備投資（約200百万ユーロ^(**)）と見込まれる。）によるマイナス影響を含む。）

（*）RNAIPL：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

（**）2025年上半期末までの取引完了を考慮した。

ルノー・グループ連結売上高

（百万ユーロ）	2024年	2025年	2025年／2024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	10,446	10,128	-3.0%	-2.2%
モビリティサービス	15	23	+53.3%	+52.8%
販売金融（モビライズ・ファイ ナンシャル・サービスズ）	1,246	1,524	+22.3%	+23.5%
合計	11,707	11,675	-0.3%	+0.6%

（*）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。

ルノー・グループ上位15市場（2025年3月末現在）

2025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	132,712	26.8
2 イタリア	55,126	11.2
3 スペイン	42,592	13.2
4 トルコ	35,607	12.9
5 ドイツ	34,950	4.8
6 英国	33,278	5.0
7 ブラジル	29,708	5.7
8 ベルギー及びルクセンブルク	19,831	12.8
9 モロッコ	18,729	38.9

10	アルゼンチン	15,493	10.1
11	韓国	13,598	3.5
12	ルーマニア	12,417	33.3
13	ポーランド	12,286	7.7
14	ポルトガル	10,026	15.1
15	インド	8,302	0.6

(*) トゥイー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）

		2024年第1四半期	2025年第1四半期	変動率（%）
ルノー	乗用車	266,861	311,111	+16.6%
	小型商用車	98,562	77,905	-21.0%
	乗用車+小型商用車	365,423	389,016	+6.5%
ルノー・コリア自動車	乗用車	5,385	126	-97.7%
ダチア	乗用車	175,324	172,736	-1.5%
	小型商用車	2,009	1,014	-49.5%
	乗用車+小型商用車	177,333	173,750	-2.0%
アルピーヌ	乗用車	1,063	2,088	+96.4%
ルノー・グループ	乗用車	448,633	486,061	+8.3%
	小型商用車	100,571	78,919	-21.5%
	乗用車+小型商用車	549,204	564,980	+2.9%

2025年第1四半期売上高に関するカンファレンス

4月24日中央ヨーロッパ夏時間午前8時のカンファレンス追跡のためのリンク先（再生可能）：
events.renaultgroup.com

- 決算後のイベント

ルノー・グループ及びジエリー・ホールディング・グループは、ブラジルにおける包括契約に署名

2025年2月17日、ルノー・グループ及びジエリー・ホールディング・グループは、包括契約に署名したことを公表した。当該包括契約により、両社の戦略的協力関係は、ルノー・ド・ブラジルによるゼロ・エミッション車及び低排出量車の生産と販売にまで拡大されることとなり、戦略的パートナーシップが強化される。ジエリー・ホールディングはルノー・ド・ブラジルの少数株主となる形で出資を行い、これによりジエリー・ホールディングは現地での生産、販売及びサービスリソースへのアクセスが可能になる。同プロジェクトは、最終合意書への署名と関連規制当局の事前承認が条件となる。この協力の一環として、ルノー・グループがパラナ州サン・ジョゼ・ドス・ピニャイスに構えるアイルトン・セナ複合拠点内の2つの最先端生産工場が、現在のルノー・ラインナップに加えて、ジエリー・ホールディング及びルノーの新型車の生産に利用可能となる。商業レベルでは、ルノー・ド・ブラジルは、ジエリー・ホールディングのブラジルにおけるゼロ・エミッション車および低排出車ポートフォリオを手がける販売代理店となる。

(2) 訴訟

訴訟

① 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、ディーゼル車からのNOxの排出に関するDGCCRFの調査を受けたもので、フランスで販売を行っている十数社のメーカーが調査対象に含まれる。ルノー・グループは、2021年6月8日に正式な調査の対象となった。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34件の法的手続が継続中である。そのうち、29件がルノーs.a.s.に対するものであり、5件がルノーAGに対するものである。95件の第一審判決及び19件の上訴裁判所の判決は既に公表されている。3件の判決を除いて、ルノーs.a.s./ルノーAGが勝訴している。敗訴した3件の判決において、ルノーs.a.s.は、申立人に対し1,076.98ユーロ、1,449.50ユーロ及び1,274.50ユーロの合計額（並びに利息）を支払うよう命じられた。但し、申立人らも法的手続費用の17,000ユーロ、4,359.80ユーロ（及び利息）並びに上訴手続費用の76%（最終的な金額は未確定）をルノーs.a.s.に支払うよう命じられた。これらの判決に対しては上訴することはできない。また、送達困難を理由として、ルノーs.a.s.に対し別途不履行決定が下されたが、これは上訴により覆された。

オーストリアでは、12件の民事訴訟が進行中である。11件の第一審判決が下され、そのうち4件はルノー・グループが勝訴した。1件を除きこれらの判決はすべて上訴されたが、その1件については上訴期限がまだ経過していない。3件は申立人勝訴の最終判決が下された。2件の判決において、ルノーs.a.s.は、それぞれ利息と防御費用を含む9,532.26ユーロ及び33,718.05ユーロを支払うよう命じられた。3件目の判決においては、ルノーs.a.s.は申立人に対して1,087.69ユーロ（利息を含む）を支払うよう命じられた一方で、申立人もルノーs.a.s.に対して防御費用として5,596.01ユーロを支払うよう命じられた。

現在、イングランド及びウェールズでは、2つの法律事務所がルノー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.、一部の正規ディーラー並びにその他の自動車メーカーに対して起こしたグループ訴訟が係属中である。その後、さらに8つの法律事務所が、これらの申立てに参加する意向をルノーの顧問弁護士に伝えている。2024年1月に最初の手続審理が行われ、ルノーに対する訴訟がグループ訴訟命令（以下「GL0」という。）として進められることが確認された。類似の主張を含むGL0の申立対象となる自動車メーカーが非常に多いことに鑑み、イングランド・ウェールズ高等法院は、特にその処理の一貫性を保ちコストを抑えるために、特別な公判前規則を設けることによって、これらの訴訟手続を合理化することを決定した。このため、ルノーは、同じくGL0の申立対象である他のメーカー5社とともに、追加的主要GL0として指名された。2024年3月28日、申立人らの法律事務所はルノーの顧問弁護士に対し、自らの論点を述べ、その主張内容を特定した文書（一般請求内容明細（GPOC））を送達した。ルノーは2024年7月26日にこの文書に回答した。ルノーを含む主要GL0に対する訴訟手続で提起された特定の技術的問題に対処する本案の公判は、2025年10月に開催される予定である。この審理の前に、当事者らによる提出書類の交換及び各メーカー

につき車両数台（ルノー車6台を含む）による排出量試験を実施するための手続スケジュールが設定された。英国の訴訟手続規則に従い、証拠開示手続も進められている。

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、RCIフィナンシャル・サービスズ・リミテッド及びその他の自動車メーカーに対してグループ訴訟を提起した。2024年7月5日付の判決により、民事控訴院はグループ訴訟を承認した。この判決は、訴訟手続に関与している別の自動車メーカーによって上訴されている。この上訴は現在係属中である。この上訴に対応するための審理は2025年4月1日に行われる。

オランダの3財団が、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.、オートモビル・ダチアS.A.、及び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日に行われた財団の申立ての適格性及び適用法に関する審理を受けて、アムステルダム裁判所は2024年4月10日に、当該3財団のうちの1つが提起したグループ訴訟を認める中間判決を下した。他の2つの財団が提起した訴訟も、アムステルダム裁判所がこれら3件の訴訟手続を統合し被告らに対して特定の文書及び情報の開示を命じる内容の、2024年6月19日付の判決により認められた。被告らは2024年9月18日にこの開示命令に対する回答書を提出し、一部には応じたが、その他の部分には異議を申し立てた。2024年11月13日、アムステルダム裁判所はその開示命令を修正する判決を下し、当事者らに対しこの修正版に対する見解を提出するよう求めた。2025年1月8日、ルノー及び各財団は、アムステルダム裁判所に意見書を提出した。アムステルダム裁判所は、2025年2月19日に最終的な通信差止命令を含む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グループ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2024年12月19日、集団訴訟の認証申請に異議を唱えるため申立の内容を修正した。認証の問題に関する予備的な審理は、2025年5月4日に行われる予定である。

使用済み車両に対する競争法上の調査

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対して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、処理及び再生に関する反競争的談合の可能性に関するものであり、特に（i）ELVの回収、処理及び再生事業を営む会社に対する報酬並びに（ii）再生可能性、ELVの再生又は再生材の使用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、使用済み車両セクターにおける同様の慣行の疑いに関して、ルノーは、自動車産業で営業する他の会社とともに英国競争市場当局及び韓国公正取引委員会の調査を受けている。これらの競争法上の調査は現在も継続中である。

② 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継続中の手続は各々、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、フランス及びスペインにおいて、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、その立場を防御するため法的手続を開始した。

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6－1－2024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

①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規則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。

②在外子会社の財務諸表の外貨換算

IFRSでは、個社にてそれぞれの機能通貨を決定し、当該通貨を用いてその経営成績及び財政状態を認識しなければならない。かかる機能通貨として、現地通貨、又は、例えば、大部分の取引が他の通貨建で行われている場合は現地通貨以外の通貨を使用する。また、機能通貨が超インフレ経済国の通貨である場合の基準が定められている。

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。機能通貨が超インフレ経済国の通貨である場合の基準はない。

③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（①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。

①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。

②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。

③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。

④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。

⑤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

①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、i) 拘束力のある売買契約における価格、ii) 市場価格、iii) 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。

②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

①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。

②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。

③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。

④FVOCI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

①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。

②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。

③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。

④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ない。

日本の会計原則では、対象となるストック・オプションのカテゴリーは、持分決済型の株式報酬取引に限定され、現金決済型の株式報酬取引についての明確な規定はない。

IFRSと同様、持分決済型制度に関する日本の会計原則の規則では、従業員に対して付与されたストック・オプション制度の費用は、これらのオプションの公正価値を基礎として評価される。公正価値は、ストック・オプションの付与日に基づいて固定され、権利確定期間にわたって、相当する費用が自己資本の増加と合わせて認識される。オプションが失効した場合、過去に計上した費用は特別利益として戻入れられる。

(9) 研究開発費

IFRSでは、計画（生産設備の設置決定を含む）及び量産化のための設計の承認後に発生した開発費については、生産開始までは資産計上され、車両又は部品の見込販売可能期間にわたって、定額法で償却される。

製品化の正式決定前に発生した費用は、研究費と同様に発生した期間に費用として計上される。

日本の会計原則では、すべての研究開発費は発生時に費用として認識される。

(10) 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

①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。

②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)	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
(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	2024年2月27日提出
(3)	有価証券報告書及びその添付書類	2024年5月15日提出
(4)	発行登録書（6－外1）及びその添付書類	2024年5月15日提出
(5)	臨時報告書 （金融商品取引法第24条の5第4項並びに企業内容等の開示に関する内閣府令第19条第1項及び第2項第3号の規定に基づき提出するもの）	2024年5月28日提出
(6)	2024年5月15日提出発行登録書（6－外1）の訂正発行登録書	2024年5月28日提出
(7)	臨時報告書 （金融商品取引法第24条の5第4項並びに企業内容等の開示に関する内閣府令第19条第1項及び第2項第3号の規定に基づき提出するもの）	2024年6月20日提出
(8)	2024年5月15日提出発行登録書（6－外1）の訂正発行登録書	2024年6月20日提出
(9)	半期報告書及びその添付書類	2024年9月13日提出
(10)	臨時報告書 （金融商品取引法第24条の5第4項並びに企業内容等の開示に関する内閣府令第19条第1項及び第2項第3号の規定に基づき提出するもの）	2024年10月2日提出

(11)	2024年5月15日提出発行登録書（6－外1）の訂正発行登録書	2024年10月2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1号の規定に基づき提出するもの）	2024年10月28日提出
(13)	2024年5月15日提出発行登録書（6－外1）の訂正発行登録書	2024年10月28日提出
(14)	2024年10月28日提出臨時報告書の訂正報告書	2025年3月17日提出
(15)	2024年5月15日提出発行登録書（6－外1）の訂正発行登録書	2025年3月17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

Forvis Mazars SA

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

2024年12月31日終了年度

ルノーS.A.

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

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

2024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2024年12月31日に終了した事業年度のルノーS.A.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、2024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「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、2024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。

自動車部門の回収可能価額

識別されたリスク

2024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、16,015百万ユーロにおよぶ。

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）のうち最も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、2024年度末決算について、2021年1月に公表され、2024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2025年から2028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、2024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、2024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2025年から2028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。
 - 減損テストで使用される仮定と財務諸表に対する注記において開示された情報及びサステナビリティ・ステートメントに記載された情報との間に明白な矛盾がないことの評価。

- 経営者への質問、使用される主な仮定と過去の減損テストで使用されたデータ、過去の業績又は外部の市場データを用いた比較分析により、上記を踏まえた、使用される主な仮定の合理性の評価。
- 経営者が作成した割引後キャッシュ・フロー予測の計算上の正確性のテスト。
- 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

2024年12月31日現在、日産に対するルノーの持分投資は694百万ユーロの減損後12,599百万ユーロに達した。2024年のルノーの当期純利益に対する日産の寄与額は483百万ユーロの損失である。

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、2024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）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。
- 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12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

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減損を計上している。RCIバンクS.A.は、IFRS第9号「金融商品」に基づき、連結財務諸表に対する注記15-Dに記載のとおり、健全な債権（バケット1）、当初認識からリスクが悪化している債権（バケット2）及び貸倒債権（バケット3）について予想信用損失の減損損失を計算している。

IFRS第9号に関連する減損は、連結財務諸表に対する注記15に詳細が記載されており、55,506百万ユーロの残高に対し、2024年12月31日現在で1,151百万ユーロである。

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販売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、信用損失の減損額が監査上の主要な検討事項であると考える。

財務諸表の注記2-Bに記載のとおり、減損の見積りに用いる方法は、技術及び市場の変化に関する予測、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変更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。

- 予想信用損失の減損の計算の基礎とな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・グループレベルの両方の専門家により計算される減損の調整についての評価並びに構成された追加の減損の根拠となる書類の検討。
- 構成された追加の減損の手法及び計算の検証。
- 予想信用損失の（将来に関する）見積りに対する将来的な構成要素の決定に使用される仮定、特に複数のシナリオの重み付けやこれらの重み付けの選択の基礎となるガバナンスについての評価。
- 減損の決定に使用されるデータの網羅性と質を保証するために実施されるプロセスの検討。
- 予想信用損失の計算及び会計処理を支えるITアプリケーション・インターフェースの質に関するテスト。
- 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）。
- 顧客及び販売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15及び24に記載される開示の妥当性の評価。

特定の検証

さらに私どもは、フランスで適用される専門的監査基準に準拠して、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。

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 I 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。

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、Forvis Mazars SA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。

2024年12月31日現在、KPMG S.A.は委任を受けてから継続して11年目であり、Forvis Mazars SAは委任を受けてから5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 2025年2月21日

法定監査人
(フランス語原本における署名人)

KPMG S.A.

Forvis Mazars SA

バートランド・プリュボ ジェラルディン・ルブラン ロイック・ワラート ジュリアン・ユヴェ
[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

Forvis Mazars SA

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 2024

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 2024

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 2024, 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 2024 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.

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 16 015 millions d'euros au 31 décembre 2024.

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 2024, ces tests de dépréciation tiennent compte des hypothèses issues du plan à moyen terme sur la période 2025-2028 annoncé en janvier 2021, mises à jour fin 2024 et présentées au Leadership Team.

Par ailleurs, les taux de croissance à l'infini retenus dans les tests au 31 décembre 2024 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 2025-2028 annoncé en janvier 2021, mises à jour fin 2024, 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 ;
 - Apprécier l'absence d'incohérence manifeste entre les hypothèses retenues pour les tests de dépréciation et les informations communiquées dans les notes annexes avec les informations contenues dans l'état de durabilité ;
 - Apprécier, dans le contexte décrit ci-dessus, les principales hypothèses retenues par entretien avec la direction et le cas échéant, par comparaison avec les données utilisées dans les précédents tests de dépréciation, avec la performance historique, ou encore avec des données externes de marché ;
 - Vérifier par sondage l'exactitude arithmétique des prévisions de flux de trésorerie actualisés préparées par la direction ;
 - 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 2024, la participation dans Nissan au bilan du Groupe s'élève à 12 599 millions d'euros, après prise en compte d'une dépréciation de 694 millions d'euros. La contribution de Nissan au résultat net de Renault correspond à une perte de 483 millions d'euros pour 2024.

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 2024.

Nous avons considéré que la méthode de comptabilisation et d'estimation de la valeur recouvrable de la participation dans Nissan est un point clé de l'audit, compte tenu de l'importance significative de cette participation dans les comptes de Renault et des principaux éléments d'attention suivants : (1) le jugement de la direction dans l'analyse de la structure de gouvernance de l'Alliance et des faits et circonstances qui conduisent à considérer que Renault exerce une influence notable sur Nissan, (2) l'exhaustivité et l'exactitude des retraitements à apporter aux comptes de Nissan pour comptabiliser la quote-part de Renault dans le résultat et les capitaux propres de cette société, (3) les estimations utilisées par la direction dans la détermination de la valeur recouvrable de l'investissement de Renault dans Nissan.

**Notre
réponse**

Dans le cadre de notre audit des comptes consolidés, nos travaux ont notamment consisté à :

- Consulter les procès-verbaux de conseil d'administration et le registre des conventions réglementées, 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 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 la note 12 de l'annexe aux comptes consolidés à ce sujet.

Calcul des pertes de crédit attendues sur les créances de financement des ventes conformément à la norme comptable IFRS 9**Risque
identifié**

RCI Banque S.A. 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 S.A. calcule des dépréciations sur pertes de crédit attendues sur les créances saines (bucket 1), sur les créances dont le risque s'est dégradé depuis la comptabilisation initiale (bucket 2) et sur les créances en défaut (bucket 3), tel que défini dans la note 15-D des états financiers consolidés.

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 2024 à 1 151 millions d'euros pour un encours de 55 506 millions d'euros de valeur brute.

Nous considérons que les dépréciations pour pertes de crédit attendues sur les opérations avec la clientèle finale et au réseau de distribution constituent un point clé de l'audit en raison de leur importance 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. Comme mentionné dans la note 2-B des états financiers, les modalités d'estimation des dépréciations prennent en compte les prévisions d'évolutions technologiques, de marché et de toute autre évolution pouvant avoir un impact significatif sur les comptes consolidés.

**Notre
réponse**

Avec l'appui de nos équipes spécialisées, nos travaux ont notamment consisté à :

- Evaluer les contrôles clés mis 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 et examiner la documentation sous-tendant les dépréciations complémentaires constituées ;
- Vérifier la méthodologie et le calcul des dépréciations complémentaires constituées ;
- Apprécier les hypothèses utilisées dans la détermination de la composante « forward looking », notamment la pondération des différents scénarii retenue, et la gouvernance sous-tendant le choix des pondérations ;
- Examiner le processus mis en place pour s'assurer de l'exhaustivité et de la qualité des données utilisées pour la détermination des dépréciations ;
- 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 ;
- 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 à la clientèle finale et au réseau de distribution, et des dépréciations du risque de crédit d'un exercice à l'autre ;
- Examiner la conformité des informations publiées dans les notes 15 et 24 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.

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

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.

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 FORVIS MAZARS SA.

Au 31 décembre 2024, le cabinet KPMG S.A. était dans la onzième année de sa mission sans interruption et le cabinet FORVIS MAZARS SA dans la cinquième 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 21 février 2025

Les commissaires aux comptes

KPMG S.A.

FORVIS MAZARS SA

Bertrand Pruvost

Géraldine Lebrun

Loic Wallaert

Julien Huvé

※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

Forvis Mazars SA

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

2024年12月31日終了年度

ルノーS.A.

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

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

2024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2024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、2024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、2024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

2024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16,536百万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投資の株式価値及びその他の持分投資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。

- ・ 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、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の検証。
- ・ 実施すべき手続の詳細が記載された私どもの指示書に従って日産の独立監査人により実施された減損テストに関する手続及び結論の理解。
- ・ 個別財務諸表に対する注記2.1、4.1及び4.2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 I 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、Forvis Mazars SA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。

2024年12月31日現在、KPMG S.A.は委任を受けてから継続して11年目であり、Forvis Mazars SAは委任を受けてから5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 2025年2月21日

法定監査人
（フランス語原本における署名人）

KPMG S.A.

Forvis Mazars SA

バートランド・プリュボ ジェラルディン・ルブラン

ロイック・ワラート ジュリアン・ユヴェ

[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

Forvis Mazars SA

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 2024

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 2024

A l'assemblée générale de la société Renault S.A.,

Opinion

En exécution de la mission qui nous a été confiée par l'assemblée générale, nous avons effectué l'audit des comptes annuels de la société Renault S.A. relatifs à l'exercice clos le 31 décembre 2024, 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 2024 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.

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 2024 pour un montant net de 16 536 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. 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 des titres de participation, notamment la participation 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 ;
- Vérifier 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 d'audit réalisés par l'auditeur indépendant de Nissan concernant le test de valeur, conformément à nos instructions détaillant les procédures à réaliser et le format des conclusions requises dans le cadre de notre audit.
- Apprécier le caractère approprié des informations fournies dans les notes 2.1, 4.1 et 4.2 de 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 S.A. et du 19 juin 2020 pour le cabinet FORVIS MAZARS SA.

Au 31 décembre 2024, le cabinet KPMG S.A. était dans la onzième année de sa mission sans interruption et le cabinet FORVIS MAZARS SA dans la cinquième 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 21 février 2025

Les commissaires aux comptes

KPMG S.A.

FORVIS MAZARS SA

Bertrand Pruvost

Géraldine Lebrun

Loic Wallaert

Julien Huvé

※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

2023年12月31日終了年度

ルノーS.A.

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

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。
 - テストで使用す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關する管理。
- 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ている。

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I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・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 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 entretien avec la direction et le cas échéant, par comparaison avec les données utilisées dans les précédents tests de dépréciation, avec la performance historique, ou encore avec des données externes de marché ;
 - Vérifier par sondage l'exactitude arithmétique des prévisions de flux de trésorerie actualisés préparées par la direction ;
 - 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 scénarii 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・ビヤンクール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 I 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。